

**LA MARINERÍA AYAMONTINA:
LAS PREEMINENCIAS
ALCANZADAS POR JUAN
DE ZAMORA Y EL TEMOR
ANTE LAS LEVAS FORZOSAS.**

ENRIQUE R. ARROYO BERRONES

*MAESTRO DE EDUCACIÓN PRIMARIA
DIRECTOR DEL C.E.I.P. "PADRE JESÚS". AYAMONTE*

La inmediatez del río Guadiana y la proximidad del océano Atlántico han sido, desde los más remotos tiempos, las vías de comunicación natural para llegar a Ayamonte y para salir de este enclave geográfico, propicio para los más primitivos asentamientos humanos, como se está pudiendo constatar desde hace unos meses. Sin hacer grandes conjeturas sino que, simplemente, por la revisión y la relectura de ciertos textos históricos que hace años tuvimos el interés de leer, los hallazgos arqueológicos que hoy se están encontrando en nuestro suelo nos hablan de la presencia de fenicios y de otras posibles civilizaciones establecidas entre nosotros para el comercio de los metales, de la agricultura y de la salazón del pescado.

Adquiere, por tanto, credibilidad la noticia recogida por el insigne cartógrafo del siglo XVIII Tomás López, en su *Diccionario Geográfico*,¹ cuando recoge de la tradición oral ayamontina como cierta la fundación de Ayamonte por los fenicios venidos desde el extremo más oriental del Mediterráneo, y siendo así manifiesta la ocupación de este territorio desde los albores de la historia, es lástima no poder contar todavía las distintas secuencias acaecidas a lo largo de la Edad Antigua y ni siquiera de una buena parte de la Edad Media, ignorándose en buena medida su desarrollo durante la dominación romana, si ocuparon o no este solar los visigodos y cuáles fueron los momentos de mayor interés desde el s. VIII, con la entrada de los musulmanes en la península, hasta los primeros documentos fechados ya en la primera mitad del s. XIII.

Y, lógicamente, habiendo sido a lo largo del tiempo el denominador común en la llegada de los distintos pueblos y civilizaciones hasta aquí la utilización del mar como vía natural de comunicación y transporte, es a todas luces comprensible la vocación marinera de los ayamontinos para emprender o alistarse en los grandes viajes que para los hombres de nuestra costa tenía reservada la Historia. Llegada, pues, la época de los grandes descubrimientos Ayamonte se echa al océano para participar en numerosas aventuras marítimas, algunas de las cuales se podrán conocer en las siguientes páginas.

Sin duda, el primer referente de los notables marineros ayamontinos es Rodrigo de Xerez ², personaje del que tenemos noticias a través de Bartolomé de las Casas, quien nos narra cómo nuestro paisano era persona de confianza del almirante Cristóbal Colón quien, en su primer viaje a Indias, le encomendó adentrarse en la isla de Cuba para obtener noticias de dicho territorio, pudiendo observar cómo los indígenas hacían uso de una hierba seca, llamada tabaco, que, al fumarla, producía un sahumero de grato aroma y al tomarlo, con el resuello hacia adentro, casi emborrachaba a quien la fumaba. De este personaje hemos



Monumento que la ciudad de Ayamonte erigió en honor de sus navegantes.
Autor: José Planes Peñalver (1957)

dejado constancia a través de un mosaico colocado en la calle de su nombre en las pasadas Jornadas de Historia del año 2007.

La navegación a Indias ofrecía unas posibilidades extraordinarias para la marinería de todo nuestro litoral. Ayamonte participó muy activamente aportando un abundantísimo número de hombres avezados en las tareas marítimas: capitanes, marineros, grumetes, calafates o carpinteros de ribera, hombres que cruzaron el océano unas veces con la intención de buscar fortuna, otras huyendo de la justicia, otras para evangelizar, etc.

Desde el puerto de Ayamonte partían embarcaciones cargadas con diversas mercaderías y desde aquí se mantenían buenas relaciones comerciales con otros

También se pueden citar como navegantes ayamontinos enrolados en proyectos extraordinarios en la etapa de los grandes descubrimientos a quienes participaron, en el año 1519, en el primer viaje alrededor del mundo ⁴. En aquella expedición formada por cinco naves capitaneadas por Magallanes, con el objetivo de encontrar un paso marítimo por el sur del continente americano hacía las Indias Orientales, tomaron parte tres marineros de Ayamonte, uno nombrado Francisco de Ayamonte que viajaba en calidad de grumete en la nao "Trinidad", que murió en la península de Malaca; otro llamado Luis Alonso, que aunque había nacido en la villa portuguesa de Góis (en el distrito de Coímbra) estaba empadronado en Ayamonte y viajó con el cargo de sobresaliente en la "Trinidad" y pasó a ser capitán de la "Victoria" a la muerte de Magallanes, pero luego murió asesinado por los indios de Cebú (en Filipinas); y el tercero, Antonio Hernández que, con el empleo de sirviente del capitán de la nao "San Antonio", hacía funciones de intérprete, pero su nave no siguió a las demás, ya que una vez hallado el estrecho de Magallanes, se dio la vuelta y regresó a España.



El puerto de Ayamonte (Pedro Texeira, 1634)

Ya para entonces, y desde el año 1503, se había creado en Sevilla la Casa de Contratación de Indias, con el encargo de fomentar y de regular el comercio y la navegación con el Nuevo Mundo, estableciéndose, después, por una ordenanza real la obligación a todos los vasallos que marcharan o volvieran de las Indias a que se uniesen a la flota oficialmente organizada para evitar así las amenazas continuas de la piratería, sustituyendo el sistema de flotas al llamado navío suelto. Digo esto porque teniendo todas las embarcaciones la obligación de zarpar y regresar al puerto de Sevilla, en mayo de 1574 llegó al puerto de Ayamonte una carabela de aviso (una de aquellas carabelas que, por ser más ligera que las demás, viniendo destacada del grueso de la flota, aportaba información al puerto de Sevilla de las cantidades y de los géneros que traía la flota desde la otra orilla del Atlántico, y también transportaban algunas mercancías y dinero) procedente de Nueva España, y sabida la noticia en la Corte ⁵ se dieron inmediatamente instrucciones a los Jueces Oficiales de S.M. en Sevilla para que con el sigilo necesario se nombrase a una persona que pudiera dar información puntual de la gente, oro, plata y demás mercancías que pudo traer la dicha carabela y para que, esta persona, revestida de autoridad, recuperase todo lo que se hubiese desembarcado, lo depositase en la Casa de Contratación, y condenase a los acusados, enviando la comunicación oportuna al Consejo de cómo se hubiera procedido. Hecha la investigación correspondiente por parte del Juez oficial, Juan de Avalía, el Real Consejo conoció que la carabela se vio precisada a entrar en el puerto de Ayamonte como consecuencia de un temporal que la había sorprendido, por lo que tuvo que alijar su carga y saltar su tripulación a tierra. De cualquier forma, el Consejo establecido en San Lorenzo El Real, ordenó al Juez que prosiguiera hasta conocer toda la verdad y que informase a los Oficiales de la Casa de Contratación a quienes les correspondía decidir qué se debía hacer tanto con la carabela como con los presos que hubiera, para que, vistas las causas, se hiciera y administrara justicia contra los culpados y sus bienes.

La aportación de hombres que Ayamonte hizo a la Carrera de Indias fue extraordinaria. Por una investigación realizada por Prieto Moreno se sabe que en la segunda mitad del s. XVI los marineros ayamontinos registrados en la Casa de Contratación vinieron a suponer una cantidad superior al 50 % de los hombres que tomaron tal decisión en la costa de Huelva. Estos son algunos datos del referido estudio ⁶:

Ayamonte	1.045
La Redondela	22
Lepe	284
Cartaya	157
Gibraleón.....	9
Huelva	263
San Juan del Puerto	24
Palos de la Frontera	114
Moguer	341

Un instrumento de extraordinario interés para conocer no sólo el número sino el nombre y la procedencia de los hombres que pusieron rumbo al Nuevo Mundo está constituido por los expedientes de bienes de difuntos. Aquellos hombres se enfrentaban a una dura aventura en la que nadie podía vaticinar si se trataba de un viaje de ida y vuelta o sólo de ida, encontrando, así, muchos de ellos la muerte una vez establecidos en las tierras americanas, mientras que otros se vieron sorprendidos por la muerte en alta mar. Al producirse esta situación se ponían en funcionamiento una serie de mecanismos conducentes al cumplimiento de la voluntad del finado, entendiéndose de ese asunto el Juzgado de Bienes de Difuntos, cuyos expedientes se conservan en el Archivo de Indias. Precisamente en él está sostenido el extraordinario estudio realizado por el recordado profesor Canterla ⁷ quien nos confirma para el siglo XVII aquella tendencia de los ayamontinos a instalarse temporal o definitivamente en América, proporcionándonos la cifra de unos 500 hombres naturales de Ayamonte, lo que representa el índice más alto de emigración de la provincia. El citado profesor se refiere no sólo al aspecto cuantitativo de los viajeros ayamontinos sino a su cualificación personal, pues en el periodo en el que él centra su estudio 21 de los fallecidos en la Carrera de Indias eran pilotos. En su trabajo encontramos muchos datos de interés, como los siguientes:

- Los productos más frecuentes enviados desde Ayamonte a tierras de Indias fueron: higos y almendras procedentes de su término y de los de Lepe y Cartaya, cuerdas de cáñamo, brea y tocas y toallas confeccionadas por las mujeres de nuestro litoral, mientras que entre las mercancías traídas cabe destacar: azúcar, cacao y tabaco.
- La explotación del viñedo debió ser una de las actividades más rentables en el término de Ayamonte y todo su marquesado ya que los fundadores de capellanías e instituciones asistenciales, cuando citaban expresamente el tipo de tierras que debían comprarse para garantizar unas rentas seguras, siempre se pronunciaban por las dedicadas a este cultivo.
- En el aspecto religioso hay que resaltar la devoción a la Virgen de las Angustias ⁸, a cuya iglesia dejaron muy generosas mandas para su obra de fábrica.
- Relieve destacadísimo tuvo la influencia espiritual ejercida por los franciscanos, con cuyo hábito fueron enterrados muchos difuntos.

La necesidad de aprontar más hombres a la Carrera de Indias hizo que la Universidad de Mareantes, establecida en Sevilla, hiciera una representación ante el Rey por la preocupación que suponía la disminución y decaimiento a que había llegado la profesión y el bajo interés por la misma que se observaba en los dueños de navíos, pilotos, maestros, marineros y otros oficiales de la navegación, ya que en los últimos años era menor el número de los que se inclinaban por este oficio, viéndose precisado el Rey a incluir entre las Leyes de Indias algunas disposiciones para incentivar dichos empleos ⁹.

El vasto imperio español obligaba a defender muchas posesiones en territorios muy alejados de la metrópolis, y la derrota de la Invencible, la bancarrota que

se avecinaba, la larga lucha contra el protestantismo, etc. teñían de pesimismo las acciones españolas. Juntos, portugueses y españoles, unidos bajo una misma Corona, mantenían una larga guerra contra los intereses holandeses en las Islas Filipinas y hasta allí se enviaron hombres una y otra vez, pues se necesitaban artilleros y muy especialmente marineros. Al marqués de Ayamonte ¹⁰ se le pidió en repetidas ocasiones que reuniera gente de mar para la armada de Filipinas, se le exigían reclutas forzosas y el marqués no encontraba el número de hombres que se le pedía. Eso ocurría en el año 1616, reproduciéndose las mismas escenas de dolor ante otro reclutamiento en el año 1619 para el socorro del archipiélago del Pacífico. Eran las primeras levas forzosas que tanto temor despertaban y a las que también, más adelante, nos referiremos con mayor amplitud.

Y así nos hemos aproximado al personaje Juan de Zamora, ayamontino al que ya se le recuerda a través del mosaico que colocamos con ocasión de las Jornadas de Historia celebradas en el año 2004, en la calle de su nombre. A él me referiré en los próximos párrafos.

Juan de Zamora después de haber navegado como marinero a Indias durante más de seis años y de acreditar haber estado en Tierra Firme, en Nueva España y en Cuba, pudo examinarse, el día 1 de junio de 1598, ante el cosmógrafo de la Casa de la Contratación, Rodrigo Zamorano, como piloto para navegar a las provincias de Nueva España, Santo Domingo y La Habana, según lo asentó ¹¹ el escribano de la Casa Pedro Pileo en el despacho de Francisco de Paraya, inscribiendo su titulación el día 3 de junio del mencionado año de 1598.

Por esos años llegaban al puerto de Sevilla barcos procedentes de Indias cargados con extraordinarias riquezas que luego eran tramitadas a las distintas ciudades, villas y lugares para los que se habían embarcado, unas veces para crear capellanías, otras para fundar hospitales y las más de las veces para socorrer a las familias que habían quedado aquí. Como anécdota, tengo detectado ¹² un caso curioso entre los bienes que llegan de Indias para Ayamonte en el año 1605 y es que, en enero de ese año, llegó una partida de plata para el Cabildo, ya que el mismo estaba instituido como patrón de una capellanía fundada por el capitán Francisco de Sevilla y su mujer, Catalina Mendriel. La plata había llegado en el mes anterior al puerto de Sevilla en el galeón San Ambrosio de la flota del general D. Luis de Córdoba y Sotomayor, al que me he referido ¹³, precisamente, cuando les presenté mi Comunicación sobre el IV marqués de Ayamonte, D. Francisco de Guzmán. El Cabildo, en el que figuraba como uno de sus Alcaldes ordinarios Alonso González Palacios, tío de Juan de Zamora, y al que ya me referí el pasado año en estas Jornadas de Historia, inmediatamente dio poderes para que la plata pudiera ser sacada de la Casa de la Contratación. Llegó para el Cabildo una partida de 446 pesos y 9 reales y otra de 49 pesos y 1 real, pero hemos de decir que poco se pudo salvar de esa suma, pues ese dinero ya lo tenía comprometido el Cabildo por una deuda contraída con un tal Álvaro Domínguez, lo que también nos viene a revelar la situación de precariedad permanente del Ayuntamiento de Ayamonte.

Juan de Zamora volvió a examinarse unos años más tarde, ahora para navegar como piloto a Tierra Firme (Panamá), Cartagena, Santa Marta y Rioha-

cha (en Colombia), y Caracas (en Venezuela), y lo hizo exactamente el día 10 de marzo de 1619, ante el piloto mayor Rodrigo Zamorano, quedando constancia de ello ¹⁴ por el registro que asentó el día 12 del mismo mes y año el escribano de la Casa de la Contratación Pedro Rodríguez de Salas.

Las siguientes referencias a Juan de Zamora no estarán relacionadas ya con el ejercicio de su profesión de piloto de la Carrera de Indias, sino como un vecino socialmente destacado de nuestra población.

Ayamonte, por ser la cabecera del marquesado, era el lugar de residencia de su Corregidor y Justicia Mayor, siendo a esta persona a quien le correspondía presidir las sesiones del Cabildo, en el que también participaban dos Alcaldes ordinarios y los regidores. Se daba la circunstancia de que en Ayamonte se elegía cada año a dos Alcaldes, "uno de arriba", de La Villa, y "uno de abajo", de La Ribera; pues bien, a Juan de Zamora nos lo encontramos en el año 1634 ejerciendo sus funciones como Alcalde ordinario "de arriba" teniendo que entender de una cuestión muy relacionada con su profesión de hombre de la mar, ahora en calidad de testigo ¹⁵, cuando Catalina López de la Peña y Salazar, viuda del piloto de la Carrera de Indias, Miguel Ramírez, solicitó la correspondiente información de identidad de personalidad; intervinieron también como testigos el regidor Martín Castilla y el sacristán de la parroquia del Salvador, Miguel Leyton, Pedro González Escaso, Diego Franco el Viejo y el piloto de la barra Juan Llanes. Al día siguiente, en presencia del escribano Juan de Cáliz, Catalina pudo dar poderes a su primo Andrés Gutiérrez, clérigo en Sevilla, quien pocos días más tarde recibía los 2.650 pesos que para ella habían sido depositados en la Contaduría de la Casa de la Contratación.

Juan de Zamora era sobrino de Alonso González Palacios, que estuvo casado con Isabel de Zamora. Estos esposos que poseían una notable fortuna fueron los fundadores del convento de Santa Clara ¹⁶ y dejaron establecido en las dos escrituras fundacionales y de erección, la primera de fecha 10 de enero de 1632, ante el escribano público Diego González, todavía en vida de Alonso González Palacios, y la segunda de fecha 2 de abril de 1639, ante el escribano Juan de Cáliz, después de fallecer el fundador, lo que ocurrió en agosto de 1627, que uno de los tres patronos del convento fuera Juan de Zamora, por lo que desempeñó funciones rectoras, asesoras y de vigilancia del mismo para que se cumplieran debidamente sus fines.

Juan de Zamora volvió a ostentar el cargo de Alcalde ordinario de Ayamonte en el año 1644 ¹⁷ y también en el de 1649 ¹⁸, siempre en representación de "la parte de arriba", de La Villa; pero lo que en esta oportunidad más nos interesa de este hombre de la mar es conocer cómo desempeñó un importante papel en la defensa de sus propios intereses y en la del gremio de los mareantes de Ayamonte, al que no se le consideraban las preeminencias que por distintas leyes les correspondían.

Los privilegios que hizo valer Juan de Zamora para toda la marinería ayamontina estaban relacionados con las exenciones que por ley le correspondían al gremio de los mareantes, pues si bien todos los vasallos del rey tenían, como hoy tenemos, que contribuir a la hora de pagar determinados tributos, cierto es que

desde su más lejano origen la nobleza y el clero siempre estuvieron exentas de hacerlo. Ya en la época medieval se pagaban tributos al Rey, aunque de manera no regular, como consecuencia de alguna empresa exterior o como, por ejemplo, cuando los Reyes Católicos, en el año 1500, pidieron para la dote de sus hijas, las infantas; ocasión en la que, por cierto, les cupo a los Concejos de Ayamonte, Lepe y La Redondela contribuir con 52.800 maravedís ¹⁹.

Estos tributos reales ocasionales, luego se convirtieron en un ingreso ordinario, ya que la obligación de pagar acabó siendo perpetua, pasándose a llamar después Servicio Ordinario. A quienes les correspondía repartirse la carga que se establecía para cada ciudad, villa o lugar, se les denominaban pecheros, que eran los vecinos, a quienes hoy llamaríamos "cabeza de familia". Llegados al siglo XVII, la situación de quiebra de la economía española, empeñada en varios frentes, como la Guerra de los Treinta Años que enfrentó a los partidarios de la Reforma y de la Contrarreforma, confrontación en la que además se buscaba una situación de hegemonía en el escenario europeo, con pocas posibilidades para España pues ahí se hizo claramente visible la decadencia de nuestro imperio, estando la Corona también ocupada en sofocar la sublevación de Cataluña y en querer poner freno a la independencia de Portugal, el pueblo tuvo que soportar no sólo nuevas cargas dinerarias sino lo que supuso un mayor dolor como fueron las continuadas levadas, y en el caso de Ayamonte, por estar en la frontera, el alojar a las distintas remesas de tropas que, sin tener cabida en el castillo, se repartían entre los vecinos, soportando una y otra vez el hospedaje de soldados y de sus cabalgaduras.

Si bien por distintas leyes se habían proclamado desde el reinado de Felipe II una serie de exenciones para el gremio de los mareantes, los Cabildos se resistían a obedecer tales disposiciones ya que al haberse de repartir la cuantía asignada a cada ciudad, villa o lugar entre los pecheros, quedando exentos los matriculados en la marina, la carga sobre el resto de los vecinos se hacía insostenible, y en el caso de Ayamonte mucho más por el elevado número de hombres de esa matrícula. Pero lo que ocurría en Ayamonte era común en todas las localidades del litoral, desde donde se aprontaba el mayor número de hombres al tráfico mercantil en el Atlántico, razón por la que había disminuido de manera muy notable el número de hombres dispuestos a ejercer empleos relacionados con la carrera de Indias.

Ciertamente, la petición de las exenciones no fue iniciada por el propio Juan de Zamora, pues antes de que su nombre aparezca en la documentación que al respecto se conserva en el Archivo Municipal de Ayamonte ya encontramos los nombres de otros pilotos de la Carrera de Indias, ayamontinos, que pleitean por verse favorecidos. Me refiero a Juan Macho, examinado de piloto ²⁰ para Nueva España, Santo Domingo y La Habana en 1595, y luego para Puerto Rico en 1622, Juan García Baquero, examinado de piloto ²¹ para navegar a Tierra Firme y La Habana en 1610, y Diego Vicente Espárrago, examinado de piloto ²² para los mismos derroteros que los anteriores, más Jamaica e Islas de Barlovento. Como respuesta al pleito presentado por estos tres hombres, por mandato del Rey (Felipe IV) llegó al Cabildo un escrito en los siguientes términos:

(...) me ha sido hecha relación que siendo así que todas las preeminencias se guardan en todas las ciudades, villas y lugares a los pilotos y marineros que en ellas residen, vosotros no las queréis guardar, y particularmente las preeminencias de no pagar pechos y que sean exentos de alojamiento de soldados, ni puedan ser compelidos en la guerra por tierra, si no fuere en la mar (...) moviéndoles y causándoles pleitos sobre ello y con ello muchas molestias y vejaciones (...) mando la guardéis, cumpláis y hagáis cumplir y ejecutar en todo, sin replica ni dilación con apercibimiento que no lo haciendo así irá persona de ésta Corte a esa villa, con días y salarios a vuestra costa, a hacerla guardar y cumplir a favor de los dichos pilotos de la Carrera de Indias (...) y mando a cualquiera de mis escribanos que para ello fuere llamado que so pena de 50.000 maravedís para mi Cámara, notifique ésta mi Cédula y dé testimonio de ello para que yo sepa cómo se cumple mi mandato.

Madrid, a 16 de septiembre de 1631 ²³

En el año 1632 es Juan de Zamora quien abandera esta reivindicación, pues es a instancia suya por la que el escribano de Ayamonte, Juan de Cáliz, leyó lo que sigue:

En la villa de Ayamonte a 23 días del mes de enero de 1632, yo Juan de Cáliz, escribano del Rey, nuestro señor, y público del número de esta dicha villa, de pedimento de Juan de Zamora, piloto de la navegación de las Indias, vecino de esta dicha villa en su nombre y con poder de los otros pilotos de la dicha navegación, vecinos de esta dicha villa, leí y notifiqué la Real Cédula de S.M. al Consejo, Justicia y Regimiento de esta dicha villa, estando juntos en las Casas del Cabildo, presididos por el licenciado Fernando Ximénez (...) dijeron que la obedecían con el acatamiento debido y en señal y reconocimiento, la tomaron en sus manos y la besaron y la pusieron sobre sus cabezas teniéndolas descubiertas (...) ²⁴

Luego, el propio Corregidor, Fernando Ximénez, mandó que se les notificara a los recaudadores que cobraban los pechos, que no se los cobrara a los de este gremio; ocurriendo lo mismo unos años más tarde, en 1636, cuando era Teniente de Corregidor Francisco Gálvez de Castro a petición del capitán Salvador Pérez; y también en el año 1645, cuando era Corregidor Juan Sesati a petición de Juan de Zamora.

Y para evitar que año tras año se produjeran estos inconvenientes y distracciones por parte del Cabildo el día 18 de febrero de 1645, el capitán Juan de Zamora, en su nombre y en el de todos los demás pilotos de Ayamonte presentó ante el licenciado D. Juan Sesati, Corregidor y Justicia Mayor de esta villa y su marquesado la petición de que la Cédula Real de privilegio que S.M. se había servido despachar en su favor, para que el Consejo y Justicias de esta villa les guardasen las inmunidades y exenciones en dicha Cédula contenidas, se asentara en los libros capitulares del Cabildo para que desde entonces en adelante constaran dichas exenciones y para que los que les sucedieren en dicho Cabildo no pudieran alegar ignorancia ni los perturbaran en la posesión de tales privilegios,

suplicando que se ordenase al escribano del Cabildo que hiciese el dicho asiento. Y así, el Corregidor mandó al escribano Juan de Cáliz diera traslado de la dicha Real Cédula al libro del Cabildo para que en todo tiempo constara lo contenido en ella. Se trata de la Real Cédula, fechada el 19 de marzo de 1609, que otorgó Felipe III a la Universidad de los Mareantes de la Carrera de Indias y que es del tenor siguiente: ²⁵

El Rey, por cuanto Tomé Cano y Gaspar de Maya, diputados de la Universidad de los Mareantes de la Carrera de las Indias, en nombre de la dicha Universidad me han representado cuan caído y disminuido está el ejercicio de los mareantes de la dicha Carrera y la falta grande que hay así de pilotos, maestros y otros oficiales, como de marineros naturales de estos reinos y de la demás gente de mar y lo poco que se inclinan a este ministerio por no se les guardar las preeminencias y libertades que tan de atrás les están concedidas suplicome que para que de aquí en adelante se asegure este ministerio mucho de los que "agora" no los hacen por verse tan arruinados y caídos, y se animen a comprar, fabricar y tener navíos para navegar con ellos en la dicha Carrera de las Indias, hiciese merced a la dicha Universidad y gente de mar, de mandarles guardar sus preeminencias y libertades antiguas y concederlas otras de nueva en la forma que me suplicaron, honrándolos y favoreciéndolos, y habiéndose visto en mi Junta de Guerra de Indias y en lo que en razón de ella ha informado el Presidente y los Jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla y lo que está concedido a la gente que sirve en mis armadas del mar océano y consultados, heme porque mi voluntad es que la dicha Universidad y gente de mar de la dicha Carrera de las Indias reciban merced en todo lo que hubiere lugar, he tenido por bien de concederles y proveer y ordenar en su favor las cosas siguientes:

- *Primeramente, concedo a los pilotos y maestros examinados que naveguen y sirvan en la Carrera de las Indias, así en armadas y flotas, como en otros navíos, y cualesquiera personas que tuviesen naos de 200 toneladas arriba y navegasen con ellas, que no paguen pechos pedidos y moneda forastera, y que si después de haber navegado y servido en la dicha carrera 10 años dejaren de navegar por vejez u otras causas, gocen de la misma exención, que sean exentos de alojamientos de soldados en la misma forma que no puedan ser compelidos a servir en la guerra por tierra, si no fuese en la mar.*
- *Que todas las dichas preeminencias y exenciones gocen solamente las personas que tuvieren las dichas naos y habiéndolas tenido 10 años aunque después no las tengan, gocen de las mismas preeminencias.*
- *Ítem, que el que hubiere servido 6 años en las dichas armadas y capitanas y almirantas de las flotas de la dicha Carrera y tuviere navío propio fabricado en estos reinos por medidas y conforme a las ordenanzas y Cédulas Reales que están dadas o se dieren en las calidades que han de ser los navíos que han de navegar en las armadas y flotas de la Carrera, sea*

preferido en la carga para ellos a otro que no hubiese servido los dichos 6 años, siendo de igual porte y bondad a propósito para aquel efecto y habiéndose fabricado por su cuenta.

- *Ítem, que a las personas que fabricaren navíos del porte y calidad que está dispuesto en las ordenanzas y Cédulas particulares que tratan de esto para navegar en la Carrera de las Indias los mandare socorrer con el empréstito ordinario de la manera que se hace con los fabricantes.*

Con respecto a esto último hay que decir que ya, desde junio de 1593, Felipe II había ordenado que no pudiera navegar en la Carrera los navíos fabricados en las costas del antiguo reino de Sevilla, o sea, ni en Sanlúcar de Barrameda, ni en Cádiz, ni en El Puerto de Santa María, ni en el condado de Niebla, ni en el marquesado de Gibraleón, ni en el de Ayamonte, mandando para ello que todas las naos fabricadas en estas costas se registrasen ante los presidentes y jueces de la Casa de Contratación, y los dueños tomaran la certificación de su registro, decretándose al mismo tiempo que si alguna embarcación de éstas navegase en la Carrera sin expresa licencia, se le retiraría toda la artillería y pertrechos que tuviere, cuyo valor se aplicaría a la Cámara Real y el dueño que incurriese en esta prohibición se le echaría una pena de 2.000 ducados, que se repartirían entre la Cámara, el juez y la persona que lo denunciase y los pilotos que llevasen dichas naos serían privados perpetuamente de sus oficios. (Leyes de Indias Libro IX, título XXX, ley XXI). Atendiendo a la calidad de las maderas, las embarcaciones que participaran en la Carrera de Indias tenían que estar construidas en los astilleros del País Vasco o en Cantabria, aunque también lo hacían los fabricados en Panamá, Cuba, Campeche, Maracaibo o Cartagena de Indias.

- *Ítem, que toda la gente de la mar que sirviese en las armadas de la Carrera de las Indias (...) sean bien tratadas y pagadas con puntualidad de lo que a la vuelta del viaje se les debiere de sus sueldos y de las raciones, en caso de que se les hayan dejado de dar algunas durante la embarcación.*
- *Y porque es justo que los que sirvieren en las dichas armadas de la Carrera de las Indias e hicieren servicios particulares hallándose en ocasiones que merezcan premio por ello, ora sea en capitanes, soldados o marineros, sean aventajados, mandaré que lo sean y que se les haga merced conforme al servicio que me hiciesen y a la calidad del que la hiciere, y así mismo cuando que el Capitán General de la Armada de la Guarda de la Carrera en virtud de la comisión que le tenga dada para repartir 200 ducados cada mes de ventajas entre marineros, no pueda dar a ninguno más de cuatro escudos de ventaja y que tampoco se la pueda dar a ninguna persona que no hubiere servido de marinero en la dicha armada o en las capitanas o almirantas de las flotas por lo menos un viaje.*
- *Ítem, mando se tenga particular cuidado de castigar a los que proveyeren vituallas para las dichas armadas y capitanas y almirantas de las flotas de la dicha Carrera si no fueren buenas, pues importa tanto que lo sean para la conservación de la salud de la gente que navegare.*

- *Ítem, mando a los capitanes generales de las armadas y flotas de la dicha Carrera tengan particular cuidado de no permitir que ninguna persona haga maltratamiento a las demás, siendo los mismos generales los primeros en dar ejemplo en esto.*
- *Ítem, concedo a toda la gente de mar de la nación española, así pilotos y maestros examinados y personas que tuvieren naos de 200 toneladas arriba y navegaren con ellas en la dicha Carrera de las Indias, como marineros que navegaren y sirvieren en la dicha Carrera y actualmente gozaren de sueldo mío o de avería, que puedan usar y traer las armas que quisieren de las permitidas en estos mis reinos de Castilla en cualquier parte de ellos y en las Indias y a cualquier hora y tirar con arcabuz como sea de cuerda y con bala rasa, guardando los meses y términos vedados.*
- *Que todos los marineros que tiraren en las dichas armadas (...) sean exentos y excusados en sus tierras de servir oficios de Consejo si no los quisieren.*
- *Mando que en las casas de los marineros que actualmente estuviesen sirviendo en las dichas armadas (...) no se alojen soldados, ni otros huéspedes durante el tiempo que sirvieren o invernaren con licencia.*
- *Así mismo, puedan traer cuellos de camisas de marca y valonas y colete de ante.*
- *Ítem, declaro y mando que a los que fueren hijosdalgo no sólo no les ha de parar perjuicio a su nobleza y a las libertades ni exenciones que por derecho y leyes de estos reinos les pertenecen, ni a sus hijos y sucesores al afrentarse a servir y haber servido en las dichas armadas y capitanas y almirantas de las flotas de mar y otras de las plazas que acostumbran servir en los navíos de gente de mar ahora ni en ningún tiempo, pero al hacerlo le sea calidad de más honra y estimación de sus personas.*
- *Ítem, que el marinero que hubiere servido 20 años continuos quede jubonado para en cuanto a gozar de estas preeminencias y mando que goce de todas ellas no navegando.*
- *Ítem, mando que se cumpla precisa y puntualmente lo que está ordenado acerca de que no naveguen marineros extranjeros en las armadas y flotas de la Carrera y así mismo declaro, ordeno y mando que los marineros de la dicha Carrera no se puedan embarcar en navíos extranjeros que no sirvieren en mis armadas, so pena que el que lo hiciera sea condenado en cuatro años de galeras al remo, con que esto no se entienda en la dicha Carrera porque si alguna vez se dispensare que naveguen en algunos navíos extranjeros han de servir en ellos marineros naturales.*
- *Ítem, mando que en ningún puerto de las Indias o de estos reinos donde invernaren y entraren las flotas y armadas de la dicha Carrera o cualquier escuadra de ellos no pueda conocer de las causas civiles y criminales de la gente de mar y guerra que en ellas sirviere ninguna justicia de la tierra, sino solamente el general o auditor de la tal armada y flota.*

- *Ítem, para el remedio de algunos excesos inconvenientes que se me han representado que hay en las carenas y adobíos de las armadas y flotas de la dicha Carrera en el río de Sevilla, ordeno y mando que de aquí adelante ningún oficial de calafatería ni carpintero de los que trabajaren en las maestranzas y apresto de las dichas armadas y flotas y otros navíos de la dicha Carrera no reciba aprendiz si no fuere por escritura en que se obligue a enseñarle el oficio, y la tal escritura se presente ante los diputados de la dicha Universidad de los Mareantes para que lo alisten y señalen el jornal y ración que hubiere de ganar el primer y segundo año y los demás.*
- *Otro sí, mando que los calafates que comenzaren a dar carena a una nao debajo de precio no lo puedan alterar hasta que la nao esté fuera de carena, porque suelen de industria, cuando la nao está la quilla arriba y era mucho riesgo dejar la obra y pedir precio excesivo a que no es justo dar lugar.*
- *Ítem, mando que las dos Cofradías que han fundado en la dicha ciudad de Sevilla carpinteros y calafates, no solamente sean de carpinteros y calafates, sino de todo género de gente capaz de aquellos ministerios y que no puedan hacer alteración de precios por Cofradías sino por concierto entre los capataces y dueños de las naos, y que si lo quebrantaren, el mi Presidente de la Casa de la Contratación, con intervención de los diputados de la dicha Universidad de los Mareantes después de haber hecho información, los compongan si lo hicieren con voluntad o los castiguen con grave pena.*

Una de las Cofradías a la que se refiere la orden anterior es la actual de San Benito, que aprobó sus primeras Reglas en 1554 y tenía como imágenes de su veneración ya desde su origen al Cristo de la Sangre y a María Stma. de la Encarnación. Esa Cofradía fue fundada por los carpinteros de ribera y calafates en un convento hoy desaparecido del barrio de Triana y por entonces hacía estación penitencial a la parroquia de Santa Ana de aquel barrio mariner. La otra Cofradía pudo ser la de San Juan Evangelista, que luego se fusionó con la de la Esperanza, también del mismo barrio.

- *Ítem, mando que los calafates y mayordomos de su Cofradía y Hermandad hagan en su Cabildo, en el día del año que a ellos les pareciere, nombramiento de 50 capataces, el cual presente ante los diputados de la dicha Universidad para que de ellos señalen los que bastaren aquel año según las armadas y flotas que hubiere de los oficiales más conocidos y a propósito.*
- *Todo lo cual es mi voluntad que se guarde y cumpla y ejecute según y como está dicho y mando a mi Presidente y a los de mi Consejo de las Indias y a otros cualesquiera de mis tribunales, Presidentes, Oidores de mis Audiencias y Chancillerías y al Regente y Jueces de estrados de mi Audiencia de la ciudad de Sevilla y Alcaldes de la Cuadra (el de la sala del crimen de la Audiencia de Sevilla) y a mi Asistente y Jueces Oficiales de la Casa de la Contratación y a otros cualesquiera Jueces y Justicias de*

estos mis reinos y señoríos de Castilla y de las Indias y a mis Capitanes Generales de las dichas armadas y flotas de la dicha Carrera que cada uno en lo que tocare guarden y cumplan y hagan guardar y cumplir lo contenido en esta mi Cédula y como en ella se contiene y declara, y que contra ella no vayan ni pasen en manera alguna. Fecha en Madrid a 19 de mayo de 1609. Yo El Rey.

El piloto de la navegación de las Indias, natural y vecino de Ayamonte, Juan de Zamora, después de confesarse católico, enfermo del cuerpo aunque sano del juicio, otorgó testamento ²⁶ el día 11 de octubre de 1660, en los siguientes términos:

Primero, encomendó su alma a Dios y luego dejó ordenado que su cuerpo fuera sepultado en el convento de San Francisco de Ayamonte, en la sepultura en la que estaba su legítima mujer, Isabel Alonso, junto al púlpito.

- Que lo enterrasen con el hábito de San Francisco y se diera limosna por ello.
- Que lo acompañasen en su entierro 24 pobres a los que se les debía dar un real y cuartillo de limosna.
- Que lo honrasen en su entierro las ceras de las Cofradías del Santísimo Sacramento y de la Pura y Limpia Concepción de Nuestra Señora de la iglesia mayor de Nuestro Señor y Salvador, y la de los Nazarenos, y la de Ntra. Sra. del Rosario, y de la Soledad, y de la Santa Vera Cruz, de las que era hermano, dejando mandado que se les pagara la luminaria que se debiere.
- Que lo acompañasen en su entierro los curas y capellanes de dicha iglesia mayor y los que sirven en la de Ntra. Sra. de las Angustias y los religiosos del convento de San Francisco.
- Que se le dijeran misas ante San Francisco, ante Ntra. Sra. del Rosario, San Juan Evangelista, Ángel Custodio, Ntra. Sra. de Guía, Cristo de Vera Cruz, Espíritu Santo, Soledad y San Diego, todas ellas cantadas y rezadas por los religiosos del convento de San Francisco.
- Otras en el altar mayor de la iglesia mayor.
- Otras en el altar de Nuestra Señora de la Concepción de la misma iglesia.
 - Otras en la de Ntra. Sra. de las Angustias, en su altar mayor.
 - Otras en la iglesia de Ntra. Sra. del Socorro.
 - Otras en la iglesia de San Benito.
- Otras en la ermita de San Sebastián, seis en total, tres ante dicho santo y otras tres ante San Telmo (patrono de los navegantes).
- Sus sobrinos, presbíteros, Esteban de Palacios y Juan del Río Gijón, serían los encargados de celebrar por su alma, el primero 100 misas y el segundo otras 100.
- Siguen apareciendo misas: 450, 800, 100, etc.

- Otras 10 misas rezadas en el convento de las monjas de esta villa por el alma de su tío, Alonso González Palacios.
- Luego siguen las limosnas que se deben dar:
 - * a las Cofradías de las que él era hermano y le dieron cera para su entierro, a las del Dulce Nombre de Jesús y de Ánimas de la iglesia mayor
 - * a la obra de la fábrica del Salvador
 - * a la Cofradía del Santísimo Sacramento
 - * al Señor San Sebastián, para ayuda de los reparos que hay que hacer en su casa
 - * al hospital de Nuestra Señora de la Piedad
 - * para criar niños expósitos
 - * a la ermita del Señor San Benito
 - * al convento de San Francisco
- Luego se suceden muy abundantes donativos para sus ahijados, vecinos, hijos e hijas de sus amigos, etc., son donaciones de tierras, alhajas, ropas, etc. Algunas de las tierras son lindantes con el estero de la Estacada.
- Da, igualmente, una buena dote para que una de sus ahijadas, hija de su compadre Antonio Riquelme, de nombre Josefa, entre en religión en el convento de Santa Clara de esta villa, dando al propio convento una huerta en el sitio del Arroyito.
- A la mujer de Antonio Riquelme, que es su sobrina (Juana Romera), le da un esclavo mulato que tenía, llamado Baltasar.
- Manda que un cuadro que tiene del Señor San Benito y Santa Escolástica, su hermana, se lleve a su ermita, que está extramuros de esta villa.

Para el cumplimiento de este testamento nombró por sus albaceas testamentarios a sus sobrinos, los licenciados Esteban de Palacios y Juan del Río Gijón, presbíteros a los que dio poder para que de sus bienes vendieran en pública almoneda y fuera de ella y de su valor y precio y cumplan y paguen lo que está mencionado. Y después de cumplido y pagado en este testamento, por el remanente nombró e instituyó por sus herederos universales a los dichos sobrinos Esteban de Palacios y Juan del Río Gijón.

Juan de Zamora falleció ²⁷ el día 28 de octubre de 1660. En esa fecha se presentaron ante el Alcalde ordinario de Ayamonte, Marcos de Vargas, y ante el escribano, Juan Bautista Balmaseda, los licenciados Esteban de Palacios y Juan del Río Gijón, clérigos presbíteros y dijeron que el capitán Juan de Zamora acababa de morir y pasado de esta presente vida hacía unas dos horas, mostrando el testamento cerrado con hilo blanco.

La situación de conflicto que se vivía en toda la nación, como he referido antes, que obligaba a todos los Cabildos en cuyos municipios se tenían hombres matriculados en la Marina, a entregarlos para ser embarcados para participar en

las guerras, motivó el que muchos abandonaran sus hogares para evitar el ser reclutados, pues, una cosa era el servir en las flotas a Indias, o el embarcarse en la Armada del Mar Océano, que centraba su actividad en nuestras costas atlánticas cuando se recibía el aviso de la llegada de la flota, para evitar que fuera asaltada por los piratas, o en la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, que servía de escolta a las flotas de Tierra Firme y a la de Nueva España, y otra, muy distinta el enrolarse en los reales bajeles para ser conducidos a la guerra.

En el año 1672, en el que Ayamonte tenía embarcados a 600 hombres en la Real Armada, el Capitán General del mar océano y costas de Andalucía, con sede en El Puerto de Santa María, pidió 20 para ser embarcados ²⁸ con destino a Cataluña ante el temor de que fuera invadida por el ejército francés, y al contestar el Cabildo que su búsqueda se veía dificultada por estar muchos de ellos ausentes en el reino de Portugal, pescando en sus puertos, el dicho Capitán General ordenó que se le notificara a los capitanes de las embarcaciones que prescindieran de uno o dos hombres para completar el número que se pedía y si no fuera así que, en un par de días, los pusieran en la cárcel y los entregaran a la Justicia. Con continuas llamadas a la marinería transcurrieron los años finales de la monarquía del último de los reyes de la Casa de Austria, incapaz de frenar el expansionismo francés, que nos llevaría tras la muerte sin descendencia de Carlos II a una Guerra de Sucesión que traería consigo unos años de extrema inquietud en la sociedad ayamontina.

Desencadenada la Guerra de Sucesión y por estar Ayamonte en la frontera con Portugal, aliada de Inglaterra, la situación en nuestro litoral también se hizo dramática, viéndose la clase marinera, naturalmente, envuelta en dicho conflicto.

En septiembre del año 1702 llegaron noticias ²⁹ de cómo había sido asaltado el castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María y cómo la villa de Rota había sido invadida por los ingleses y los holandeses, ante esta situación de peligro y por la proximidad de estas villas a la ciudad de Ayamonte, que estaba indefensa, tras una declaración del propio Cabildo en la que se afirmaba que *"el vecindario entero está pronto a sacrificar sus vidas en defensa de nuestro rey y señor natural Felipe V"* se tomaron distintas medidas para la defensa: se hicieron provisiones para que, en caso de asedio tener dispuesta suficiente cantidad de harina para amasar pan, se construyeron estacadas y fajinas, el gobernador militar de esta Plaza de Armas se ocupó de hacer el cálculo de las armas disponibles, haciéndose certificaciones de los distintos recuentos en las seis compañías existentes (la del capitán Diego Romero de Morales certificó que disponía de 45 soldados con armas, la del capitán Andrés Ramírez Romero del Hoyo 60 armas, la del capitán Teodoro Morón Dávila y Zambrano 83 armas, la del capitán D. Francisco Velázquez de Matamoros 80 armas, la del capitán Antonio González de Guevara 51, la del capitán Martín García 90 y el capitán de la compañía de los morenos dijo que disponía de 2 armas), y temiéndose por un desembarco, pues cada día se veían cerca de la barra del Guadiana navíos holandeses e ingleses, reunidos en Cabildo extraordinario al que asistieron: el gobernador militar de la Plaza, el Vicario y los curas de la ciudad, los capitanes de las seis compañías, los miembros del propio Cabildo y el piloto mayor, capitán D. Benito Alonso Barroso ³⁰, que conocía muy bien la barra, después de haberla fondeado en dos ocasiones y, por

unanimidad, acordaron echar en la boca de la barra cuatro barcos, levantándolos con palos y tablas, por tener la dicha barra doce codos de alto (unos 5 metros); y mandaron que otros barcos se encargaran de traer las piedras necesarias para anegar a los primeros. Como el Cabildo no disponía de dinero para la compra de las barcas, ni para las otras necesidades, también se acordó que los capitulares, así como otras personas del estado eclesiástico, el tesorero de su Exc.^a el marqués y otros particulares que voluntariamente se prestasen a ello, proporcionalmente pagasen los gastos que se originasen. Fueron nombrados cuatro carpinteros de ribera -Mateo del Castillo, de 32 años, Francisco Domínguez, de 35 años, Andrés González, de 29 años, y Rodrigo López, de 30 años- para que hicieran el aprecio de las barcas, que resultaron ser: una de José Quintero, que se apreció en 250 reales, otra de Francisco Romero Villalva en 180 reales, otra de Francisco Rasco en 400 reales y la otra del capitán Lorenzo de Zamora que, valorada en 130 reales, la ofreció gratis.

Después de concluida esta guerra, Ayamonte no dejó de enviar marineros al servicio de la Corona, pues siendo uno de los ejes de la política exterior de Felipe V la recuperación de Gibraltar, cuando el rey ordenó en enero de 1727 que se enviaran 40 barcos grandes, con todos sus pertrechos y la marinería correspondiente a la bahía de Cádiz para organizar un asedio al peñón, a Ayamonte le correspondió participar con 10 barcos, para lo cual el Cabildo ³¹ requirió la presencia de los dueños y patronos para que se dieran cita en la capilla de San Antonio, del gremio de los marineros. En ella se hizo una lista de los barcos que tenían entre 16 y 24 codos, o sea, entre 6'70 m. y 10 m. Se prepararon unas papeletas con los nombres de los dueños y patronos, se metieron todas ellas en el interior de un cántaro y un muchacho, a la vista de todos, procedió a sacar uno a uno los nombres de los barcos, que fueron:

Barco	Dueño	Patrón	Marineros
El Rosario y las Ánimas	Vda. de Landero	Joseph Alonso	8
San Francisco Xavier	Francisco de Aguilera	Pedro Rivero	9
San Antonio	Pedro Ramos	Andrés de los Reyes	8
La Trinidad	Vda. de Fco. Blanco	Lorenzo Blanco	9
El Rosario	Matheo Pérez	Manuel Pérez	11
San Antonio II	Manuel Hernández	Manuel de la Cruz	9
La Bella	Juan Alonso	Pedro González	7
La Muleta	Pedro Díaz	Dionisio Martín	9
San Buenaventura	Juan Landero	Pedro Landero	8
San Diego	Sebastián Rodríguez	Andrés de los Santos	9

A pesar de que la clara superioridad naval británica hacía que este asedio resultase infructuoso, el día 18 de marzo de ese año 1727 el intendente General de la Marina seguía exigiendo el envío de más marineros. Hay de esa fecha un documento interesante ³² porque por él sabemos cuántos hombres había matricu-

lados en la Marina en nuestra costa y a cuántos cupo el repartimiento que se hizo en esta oportunidad.

Lugar	Matriculados	Repartimiento
Huelva	407	226
Ayamonte	325	181
Moguer	59	33
San Juan del Puerto	35	19
Cartaya	23	13
Gibraleón	30	17
Lepe	10	5
La Redondela	11	6

A la vista de los 900 marineros que se encontraban matriculados en esta zona se hizo un prorrateo para repartir entre las ocho poblaciones el número de 500 hombres de la mar que se exigían para la armada que se estaba formando en la bahía de Cádiz, correspondiéndole a Ayamonte, como se ve el enviar a 181.

El rechazo de toda la población a este tipo de levadas era tal que al tenerse conocimiento de ellas, los jóvenes salían huidos de la ciudad, por ello el Intendente General de Marina al dirigirse al Cabildo ya le aconsejaba actuar con el sigilo indispensable, pues de no hacerlo así serían responsables de las fugas los propios Alcaldes y Regidores. Sólo una semana más tarde se producía un nuevo llamamiento. El 25 de marzo de 1727, D. Francisco de Angulo, oficial de la armada, llegó a Ayamonte a deshoras de la noche para no ser visto y reunido con los Alcaldes ordinarios y el Regidor decano les dio a conocer la orden ³³ de enviar más hombres a la bahía de Cádiz. Los miembros del Cabildo le contestaron que, de los marineros que quedaban en Ayamonte, algunos padecían del mal de quebradura, otros tenían ya mucha edad y estaban inútiles para el Real Servicio, otros de los que figuraban en las listas ya habían fallecido y que otros estaban ausentes en el reino de Portugal, y que, además, se acababan de remitir 10 barcos equipados con 110 marineros a la bahía de Cádiz a la disposición del Intendente General, y poco antes se habían enviado otros 45, por lo que, dijeron, no quedaban ya más matriculados disponibles; pero, como el oficial de la marina insistió con intimidaciones, acordaron hacer un llamamiento a todos los capitulares para apresar a todos los matriculados que se encontraran en la ciudad, acordándose, igualmente, que se pasase, con la mayor cautela por las casas de los que hubieran desertado para apresar a sus padres o hermanos o hijos y se le embargaran sus bienes, para que fuera éste el medio de hacerlos comparecer.

Y así, dos días más tarde, los alcaldes ordinarios, como media hora después del toque de oración, ya anochecido, se hicieron acompañar de los regidores, del alguacil mayor, del escribano y con él sus oficiales, en total veinticinco personas, sin saber la mayoría para qué habían sido llamados; los alcaldes, después de decir el objeto de la reunión, ordenaron poner guardias en distintas partes de la ciudad para evitar fugas, y dividirse para pasar a las casas de los marine-

ros y prenderles. A pesar de haber pasado por veinte casas, sólo consiguieron aprehender a dos marineros, pues en las casas, prácticamente, sólo encontraron mujeres. Al día siguiente, sabiéndose que algunos hombres se habían refugiado en distintos molinos mareales, y escondido por los diversos esteros y haciendas del campo, mandaron que, tanto por mar como por tierra, pasasen a apresarlos, consiguiéndose de esta manera meter en la cárcel a una docena de ellos.

La lentitud con que se estaba respondiendo a las urgencias de enviar gente a la bahía, dio lugar a que se repitiera la orden a los Cabildos, ahora con requerimiento judicial, de manera que si no se cumplían los plazos dos de los capitulares tendrían que ser conducidos, presos, a Cádiz; luego, se supo que el oficial de la Marina se daba por satisfecho con que, desde Ayamonte, se enviarán sólo a ocho hombres con tal de que fueran con cuerpo y disposición de poder ser aplicados a la artillería. Agarrados los Alcaldes a esta novedad hicieron una visita a la cárcel y estimaron que sólo seis de los presos eran a propósito para tales labores por lo que dejaron en libertad a los otros seis. Los prisioneros fueron acompañados hasta la villa de Huelva por el alguacil mayor, que los puso a disposición del Comisario de Marina.

De nuevo, en el verano de 1731, al formarse una flota combinada angloespañola para acompañar al infante Carlos en su toma de posesión de los territorios de Parma y la Toscana se pidieron a Ayamonte 36 marineros³⁴ capaces de servir en la Real Armada y, de nuevo, se hizo un listado con todos los disponibles; en esta oportunidad la autoridad de Marina establecida en Huelva *"... considerando la miseria de la gente de mar de esa ciudad y de esta villa, ocasionada por las cortas pesquerías que tienen de muchos días a esta parte y lo crecido del precio del pan, me ha parecido justo atenderlos con alguna baja en el repartimiento de los marineros (...) rebajándoles diez a esa ciudad y diez a esta villa y así en lugar de treinta y seis que expresé en mi carta sólo aprontará a Cádiz Vm. veintiséis"*. El sorteo se hizo del modo tradicional, sacando de un cántaro las papeletas con los nombres de los marineros de los que previamente se había hecho un listado; embarcando los veintiséis a los que les había correspondido el sorteo a las dos de la madrugada del día 22 de agosto de 1731, en el barco llamado San Juan.

No habían pasado tres días cuando una nueva carta³⁵ del Intendente General de Marina obligaba a los capitulares a apresar a toda la gente de mar que hubiese en Ayamonte, sin admitir excusa, mandando también coger presos a todos los vagabundos capaces de trabajar, para que agregados a la marinería realicen servicios a la Real Armada, recomendando, por un lado, que se actuara con el mayor sigilo para evitar las fugas y por otro que dieran noticias a los Cabildos de Villablanca y San Silvestre para que tomaran presos allí a quienes buscaran refugio en dichos lugares. También pedía el Intendente que se apresaran a los marineros que venidos de la costa de Granada y del Levante estuvieran faenando en La Tuta y en sus proximidades. Al recibo de esta carta el Cabildo volvió a excusar en la medida de sus posibilidades a los marineros objetando que, prácticamente, todos estaban faenando en la costa de Portugal, incluso los que habían venido de la costa de Granada, acordándose remitir dicha carta-orden a los Cabildos de Lepe y La Redondela, como venía ordenado.

Unos días más tarde el Cabildo había conseguido apresar a 24 hombres:³⁶

- doce de ellos de Dalías (Almería) que habían sido hechos prisioneros al ser sorprendidos cuando venían en dos jabeques procedentes de Portugal (algunos se salvaron al tirarse al agua y dirigirse nadando, otra vez, a Portugal)
- ocho traídos de Lepe y
- cuatro traídos de La Redondela

La búsqueda realizada en las casas de los marineros de Ayamonte fue infructuosa, como también lo fue el registro hecho en tres embarcaciones catalanas que estaban fondeadas en el estero de La Ribera, en la que sólo se encontraron a sus patrones que declararon que sus tripulaciones los habían abandonado y se habían pasado al reino de Portugal.

Dichos presos fueron enviados a Cádiz en el barco nombrado *Jesús Nazareno* del que era patrón Antonio Jiménez, yendo acompañados de cuatro soldados y un sargento de la tropa de guarnición en el castillo de Ayamonte ³⁷.

La mayor parte del vecindario de Ayamonte a mitad del s. XVIII seguía perteneciendo al fuero de los navegantes y marinería en general, unos como voluntarios y otros precisados por la necesidad de no poder buscarse la vida en el ejercicio de las pesquerías si estar matriculados ³⁸, motivo por el cual en algunas familias pertenecían a este gremio desde el mayor al menor, lo que traía, por tanto, como consecuencia el que cuando se pedían marineros para los Reales Bajajes acudían de esta ciudad muchos más hombres que de las poblaciones cercanas, hallándose en este servicio en el año 1742 cerca de 450 personas, y de éstas, familias con cuatro o cinco miembros.

Cuando dos años más tarde el Cabildo quiso saber sobre qué vecinos tenía que repartir las cargas, para conocer el número de pecheros, le pidió al subdelegado de Marina, D. Joseph de Quintana Ceballos, que certificase cuántos hombres estaban alistados para servir en las Reales Armadas, éste contestó que desde el año 1738, en que se había comenzado a formar estas listas, se habían presentado 709 individuos para ocupar si fuera menester las plazas de artilleros, marineros, grumetes, pajés, capataces de la carpintería de ribera y calafates, de los cuales algunos ya se habían jubilado.

De un padrón general del vecindario hecho en el año 1759 se desprende que el 73 % de los vecinos pertenecían a la jurisdicción de la Marina, lo que venía a suponer unos 800 hombres, más o menos. Y en otro censo 1765 el porcentaje de la gente de la mar, que todavía seguía exenta de pechar, era del 77 %. Para entonces, el gremio de los marineros, de igual modo que tenía abierta una escuela junto a su capilla para instruir en las primeras letras, ya había constituido la Hermandad de San Antonio, en cuyo honor celebraba cada año fiestas en el entorno de dicha capilla. Los marineros habían costeado un retablo, mantenían la capilla con toda dignidad y disponían de decentes vestuarios litúrgicos para la celebración de las misas. En el día de su patrón celebraban las vísperas, maitines y la misa mayor, y, por la tarde, tenía lugar la procesión

con el santo. Sin embargo, como se deja entrever en un informe ³⁹ del vicario de esta jurisdicción, los marineros no eran muy dados a sujetarse a las disposiciones eclesiásticas.

Simplemente, ya para terminar, les quiero dejar algunas notas sobre este gremio de mareantes en el s. XIX. Los marineros pasaron por graves apuros económicos a lo largo de esta centuria, teniendo que suspender todas las obligaciones que tenían establecidas ⁴⁰, excepto la misa del alba que se celebraba en su capilla y la de las doce que se oficiaba todos los días festivos y que se aplicaba por los matriculados ya difuntos. Los problemas económicos llegaron como consecuencia de la escasez de la sardina y demás especies por el uso indiscriminado de la pesca del bou o arrastre que desde hacía unos años se estaba practicando en estas aguas esquilmando la fuente de riqueza de esta costa. La decadencia de las pesquerías, trajo como resultado la escasez y la penuria del gremio ⁴¹, viéndose por las calles cómo auténticas cuadrillas de marineros se tenían que lanzar a pedir limosnas con muchísimo dolor y escándalo, agudizándose mucho más la situación cuando, desde el año 1816, se prohibió a los barcos de este litoral a ir a pescar al mar de Larache, por la peste que había padecido la costa de Marruecos.

La capilla de San Antonio pudo mantenerse a duras penas, pues el gremio persistió en el compromiso que desde tiempo inmemorial había establecido de ofrecer para su cuidado y ornato que a la vuelta al puerto de cada embarcación pesquera había de entregar la cuarta parte de la ganancia que le correspondiera a un marinero deduciéndola de la masa del común de ella y que se siguiera con la misa del alba por ser la hora más propicia para los marineros que salían o regresaban a horas desproporcionadas.

El gremio de los mareantes ayamontinos continuó pagando su salario a un maestro de Instrucción Primaria hasta la supresión ⁴² de su escuela en el año 1867, también pagaba a un médico y también a un sangrador, e igualmente atendía los gastos ocasionados por los entierros de los marineros fallecidos y prestaba ayuda a los indigentes de su clase, hasta la desaparición del gremio. Una vez desaparecido éste, se conoce el dato de haber en Ayamonte 538 familias de marineros, más o menos acomodadas, que se servían de dos facultativos: uno D. Ramón de la Feria y otro D. Francisco de Paula Martín; el primero tenía un contrato con la mayor parte de los patrones que habían formado una asociación para retribuir a dicho médico, que se obligaba a dar asistencia gratuita a los menos acomodados o pobres, de modo que todos los del gremio que navegaban a bordo de los buques de la indicada sociedad y sus respectivas familias disfrutaban de ese beneficio; mientras que el otro médico tenía a su cargo al resto de las demás familias marineras, que así mismo separaban una parte de sus ganancias para atender al pago de este otro médico, bajo las mismas obligaciones que el otro de acudir a los pobres.

Como todos los demás gremios, éste de los marineros se extinguió ya bien avanzado el s. XIX, como consecuencia de los Decretos dictados a partir del 8 de junio de 1813 que instauraba "el libre ejercicio y establecimiento de fábricas o artefactos de cualquier especie". Con disposiciones como estas los gremios dejaban de ostentar las prerrogativas y privilegios concedidos por la monarquía durante siglos.

NOTAS

- ¹ LÓPEZ, Tomás *Diccionario geográfico de España*. Mss. 7306. Cfr. ARROYO BERRONES, Enrique R. "Ayamonte en el s. XVIII" en *Revista de Investigación Aestuaria*. Diputación Provincial de Huelva. Año V, nº 5. 1997
- ² DE LAS CASAS, Bartolomé *Historia de las Indias* (1566) 1^º ed. crítica Ed. Alianza. Tomo I. Madrid, 1994
- ³ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Registro General del Sello. Volumen XI. Comisión al Asistente de Sevilla para que entienda de este asunto, 24-X-1494.
- ⁴ PIGAFETTA, Antonio *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, traducido al inglés como *Magellans's voyage around the world por James Alexander Robertson*. Volumen I Cleveland, U.S.A. The Arthur H. Clark Company. 1906). FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio *La primera vuelta al mundo: la nao Victoria*. Ed. Muñoz Moya. Brenes (Sevilla), 2001
- ⁵ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (en adelante A.G.I.) Indiferente, 1956, L. 1, f^º 206 v.^º
- ⁶ PRIETO MORENO, Manuela "Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI" en *I Jornadas de Andalucía y América*. Ed. Instituto Estudios Onubenses, 1981
- ⁷ CANTERLA Y MARTÍN DE TOVAR, Francisco "Hombres de Ayamonte en la América del XVII" en *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. CSIC, 1985
- ⁸ ARROYO BERRONES, Enrique R. *Ayamonte y la Virgen de las Angustias*. Ed. El Monte, Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla, 1992 y "La capilla mayor de la iglesia de las Angustias de Ayamonte: su artesonado mudéjar y su retablo barroco" en *XII Jornadas de Historia de Ayamonte*. Ayuntamiento de Ayamonte. Área de Cultura. 2008
- ⁹ Leyes de Indias, Libro IX, título XXV, ley VI
- ¹⁰ A.G.I. Filipinas, 200, N. 70
- ¹¹ A.G.I. Contratación 53A/1593-1598/Exámenes de pilotos
- ¹² ARCHIVO MUNICIPAL DE AYAMONTE (en adelante A.M.A.) Leg. 3, f^º 46 v.^º y 47 r.^º
- ¹³ ARROYO BERRONES, Enrique R. "D. Francisco de Guzmán, IV marqués de Ayamonte y el trágico tránsito del s. XVI al s. XVII" en *VII Jornadas de Historia de Ayamonte*. Área de Cultura del Ilmo. Ayuntamiento de Ayamonte, 2003
- ¹⁴ A.G.I. Contratación 54B/1611-1619/Exámenes de pilotos
- ¹⁵ A.M.A. Leg. 4. Cfr. ARROYO BERRONES, Enrique R. *Ayamonte y la Virgen de las Angustias*. Ed. El Monte, Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla, 1992

- ¹⁶ ARROYO BERRONES, Enrique R. "El convento de Santa Clara de Ayamonte. Desde su fundación por D^a Isabel de Zamora (condiciones y bienes raíces) hasta la desamortización" en *XIII Jornadas de Historia de Ayamonte*. Área de Cultura del Ilmo. Ayuntamiento de Ayamonte, 2009
- ¹⁷ A.M.A. Leg. 5
- ¹⁸ *Ibídem*
- ¹⁹ FERNÁNDEZ GÓMEZ, Marcos *El tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla (1499-1501)*. Fundación Ramón Areces. Madrid, 2001
- ²⁰ A.G.I. Contratación, 53A, N. 16. Examen de piloto
- ²¹ A.G.I. Contratación, 54A, N. 54. Examen de piloto
- ²² A.G.I. Contratación, 55A, N. 35. Examen de piloto
- ²³ A.M.A. Leg. 5
- ²⁴ *Ibídem*
- ²⁵ *Ibídem*. Lo que en ella se contiene dimana de las leyes de Indias: Libro IX, que versa sobre la Universidad de Mareantes y sobre los marineros y los pajes de las naos.
- ²⁶ ARCHIVO PROTOCOLOS NOTARIALES DE AYAMONTE (en adelante A.P.N.A.) Leg. 176
- ²⁷ *Ibídem*
- ²⁸ A.M.A. Leg. 6
- ²⁹ ARROYO BERRONES, Enrique R. "La Guerra de Sucesión en Ayamonte. Planos de la ciudad y de su castillo" en *V Jornadas de Historia de Ayamonte*. Área de Cultura del Ilmo. Ayuntamiento de Ayamonte, 2000
- ³⁰ MORENO ALONSO, Manuel "América ante los pilotos de Ayamonte. El derrotero de las Indias de Benito Alonso Barroso" en *III Jornadas de Andalucía y América. Andalucía y América en el siglo XVII*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. CSIC, 1985
- ³¹ A.M.A. Leg. 10
- ³² *Ibídem*
- ³³ *Ibídem*
- ³⁴ *Ibídem*
- ³⁵ *Ibídem*
- ³⁶ *Ibídem*
- ³⁷ *Ibídem*
- ³⁸ *Ibídem*. Leg. 12
- ³⁹ ARCHIVO GENERAL DEL ARZOBISPADO DE SEVILLA. Justicia, Leg. 09774

⁴⁰ A.M.A. Leg. 24

⁴¹ *Ibídem.* Leg. 25

⁴² *Ibídem.* Leg. 27