

LA COSTA DE HUELVA EN LA CARRERA DE INDIAS (SIGLOS XVI Y XVII)

Sergio M. RODRÍGUEZ LORENZO
Doctor en Historia de América

El especialista en la Carrera de Indias percibe pronto la importancia de la costa onubense en la ruta trasatlántica. No precisa recurrir a la gesta colombiana para otorgar a Huelva un papel digno en la historia de España. Las evidencias documentales prueban que los puertos de Huelva vivieron volcados al Atlántico antes y después del Descubrimiento (1). El papel del Algarve andaluz en la Carrera de Indias evolucionó con el tiempo, pero mantuvo ciertas constantes que hicieron de este litoral un lugar estratégico para la economía imperial de la Monarquía católica y de un buen puñado de súbditos.

Hace unos años tuvimos la oportunidad de analizar someramente la actuación del Algarve portugués en el comercio con las Indias Occidentales (2). Ambas orillas de la Raya forman un mismo complejo portuario (3), mantienen densas relaciones económicas y comparten lazos de sangre a través de los matrimonios entre naturales de las dos naciones (4). Esta imbricación de intereses se resume en la feliz expresión de Serrano Mangas «el pescador de Tavira era hermano del de Ayamonte» (5). Las diferencias, también existentes, se irán señalando a lo largo de nuestro ensayo. Como adelanto, una no poco importante: la distinta nacionalidad y su tratamiento en la documentación.

(1) Véase CORTÉS ALONSO, Vicenta: «Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico (1470-1488)», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXV. Sevilla, 1965, pp. 565-563; y RODRÍGUEZ LÁÑEZ, Laureano: «Moguer y Palos en la época del Descubrimiento. Documentos para su historia en el Registro del Sello de Corte del Archivo General de Simancas», en *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo-1992)*, t. I. Diputación Provincial, Huelva, 1993, pp. 151-193.

(2) RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio: «El Algarve y la Carrera de Indias: marginalidad provechosa de un enclave geoestratégico en el corazón del comercio de las Indias de Castilla (siglos XVI-XVII)», *Revista de Historia Naval*, núm. 66, 1999, Madrid, pp. 23-38.

(3) CHAUNU, Pierre: «Le complexe portuaire andalou commence au cap Saint-Vincent, 250 kilomètres à l'Ouest de l'embouchure du Guadalquivir», en *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. VIII-1. Sevpen, París, 1959, p. 266.

(4) SÁNCHEZ LORA, José Luis: *Demografía y análisis histórico: Ayamonte, 1600-1860*. Diputación Provincial, Huelva, 1987, pp. 145-146. Sobre las relaciones económicas entre el Algarve y el litoral onubense, véanse los libros de ROMERO MAGALHÃES, Jaquím A.: *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*. Edições Cosmos, Lisboa, 1970; y *O Algarve económico, 1600-1773*. Editorial Estampa, Lisboa, 1993.

(5) SERRANO MANGAS, Fernando: *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*. Diputación Provincial, Badajoz, 1994, p. 40.

Las autoridades de Castilla siempre consideraron extranjeros a los habitantes del Algarve portugués, incluso tras la unión de las dos coronas en 1580. Se puede pensar, entonces, que la elaboración de un trabajo sobre la costa de Huelva (cuya naturaleza castellana nunca fue puesta en duda) resultará más fácil que el estudio de la región lusa, al menos desde el observatorio sevillano que nos sirve de base documental. Nuestra experiencia niega esta lógica, y un botón servirá de muestra. El natural de Tavira, Lagos o Portimão rara vez diluye su «diferencia» nacional en la población de Sevilla. El gentilicio «portugués», indique o no su vecindad, sigue invariablemente al nombre. No ocurre lo mismo con el onubense. Si, por motivos laborales o de otra índole, el natural de Lepe, Cartaya o Huelva traslada su residencia a Sevilla (como ocurrió a menudo), pronto desaparecerá en los documentos la declaración explícita de su lugar de origen: del «estante» se pasará al «residente» y concluirá con el «vecino de» Sevilla. Nos hemos encontrado, pues, con mayores dificultades para espigar noticias sobre la costa de Huelva que para la vecina costa de Portugal.

Desde un primer momento, varias familias de navieros onubenses vieron en la navegación a América una posibilidad de enriquecimiento. Sin embargo, hemos de recordar que la elección del puerto de Palos como punto de salida del primer Viaje de Colón no fue, precisamente, un premio a la trayectoria marítima de los puertos de Huelva. Todo lo contrario: se trató de una pena impuesta por la Corona ante las continuas expediciones comerciales de los palermos al sur del cabo Bojador, prohibidas a los castellanos desde el tratado de Alcazobas-Toledo (1479-1480) (6). Aunque el castigo acaba en gloria, parece que el Estado se olvida en apariencia pronto de los pueblos costeros de Huelva.

La Carrera de Indias configura una ruta marítimo-mercantil continuamente intervenida por el Estado, el cual, a través de una prolija legislación, crea instituciones y controles favorables a sus intereses. A los Reyes Católicos no les resulta difícil decidir la sede para la Casa de Contratación. La elección de Sevilla como emporio oficial del comercio con las Indias, más que un acto de desdén hacia el resto del país, confirma legalmente lo que ya es un hecho consumado por la práctica económica. La costa onubense, salvo en contados casos como los de la expedición de Vicente Yáñez Pinzón en 1499 o la de Juan Díaz de Solís en 1515, nunca tuvo la oportunidad de competir con Sevilla. A partir de 1503, cada vez que el rey se acuerde de Huelva lo hará para extraer recursos pecuniarios y humanos en beneficio único de un minoritario

(6) «Don Fernando y doña Isabel (...) a vos Diego Rodríguez Prieto y a todas las otras personas, vuestros compañeros y otros vecinos de la villa de Palos (...) Bien sabéis que por algunas cosas hechas y cometidas por vosotros en deservicio nuestro, por los del nuestro Consejo fuisteis condenados a que fueseis obligados a nos servir dos meses con dos carabelas armadas a vuestras propias costas...». Real Provisión a la villa de Palos. Granada, 30 de abril de 1492 (*Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*, t. I. Ed. Mapfre, Madrid, 1994, pp. 78-80). Sobre las consecuencias del tratado de Alcazobas-Toledo, véase SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Política internacional de Isabel la Católica. Estudio y documentos. Tomo I (1468-1481)*. Instituto Isabel la Católica de Historia Eclesiástica, Valladolid, 1965, pp. 204-210 y 214-217.

grupo de poder: los grandes mercaderes afincados en Sevilla. Pocos ejemplos tan claros de esta «teoría depredadora» del Estado como las disputas entre las villas onubenses y los enviados de la Corona con motivo de la financiación de las primeras armadas guardacostas en la Carrera de Indias (7).

Los ataques de corsarios franceses a las naves procedentes de las Indias son continuos hacia 1520. A consecuencia de esta amenaza, en 1521 los mercaderes interesados en la ruta trasatlántica solicitan permiso del rey para crear una armadilla que vigile las costas bajoandaluzas y proteja la llegada de los barcos de la Carrera de Indias. El sufragio de esta armada ha de correr no sólo a cuenta de los interesados en el comercio sevillano con América, sino de todos aquellos que carguen productos en los puertos de Sevilla, el litoral gaditano, el condado de Niebla y el marquesado de Ayamonte con destino tanto a las Indias como a los archipiélagos atlánticos y a África (8).

No tenemos documentada la reacción de las villas onubenses a esta primera armada, pero sí la de las ocasiones siguientes, en 1536, 1543 y 1562. La costa de Huelva se niega a pagar y utiliza siempre los mismos argumentos: la pobreza de la comarca; la dependencia económica de las exportaciones, que al gravarse disminuiría la demanda por el excesivo precio; y, lo que más nos interesa, la injusticia de las órdenes reales, pues la armada se organiza en interés único de los mercaderes de Sevilla o Cádiz ocupados en el comercio con América (9).

Si por algo sobresale la costa de Huelva durante la edad moderna es por el aporte de marinos a la Carrera de Indias. Vicens Vives cree que el litoral bajoandaluz fue siempre un «hervidero» de gente de mar (10). Aunque apoyamos la opinión del maestro, nos permitimos hacerle una precisión: la palabra «hervidero» no es, en este caso, equivalente a recurso inagotable. En realidad, nuestros conocimientos del volumen demográfico de la zona y de su estructura socioprofesional son bastante exiguos. Pero los que descendemos de familias marineras sabemos que nuestros abuelos y padres alternaban el trabajo en la tierra con el trabajo en la mar. Esta actividad mixta data de muy antiguo, como recuerda Braudel (11), y es típicamente mediterránea, como mediterránea

(7) Sobre la «teoría depredadora» del Estado, véase NORTH, Douglas: *Estructura y cambio en la historia económica*. Alianza Editorial, Madrid, 1984, pp. 36-37.

(8) CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, «La avería en el comercio de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, t. II. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1945, pp. 23-26. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, leg. 420, lib. 9, ff. 31v-34v. Real provisión a las justicias. Valladolid, 11 de septiembre de 1522.

(9) AGI, Indiferente, leg. 1962, lib. 4, f. 100r. Real cédula a Juan Suárez de Carvajal. Madrid, 17 de mayo de 1536. AGI, Indiferente, leg. 1092, N. 175. Carta del licenciado Carvajal al rey. Sevilla, 2 de noviembre de 1536; AGI, Justicia, leg. 1172, N. 2, R. 1. Autos realizados por el cabildo de Ayamonte. Ayamonte, 24 de febrero de 1543; *ibidem*. Autos realizados por el cabildo de La Redondela, 22 de febrero de 1543; AGI, Justicia, leg. 783, N. 2. Petición de Domingo de Unarrufas. Madrid, 13 de octubre de 1562.

(10) VICENS VIVES, Jaime: *Manual de historia económica de España*. Editorial Vicens Vives, Barcelona, 1969, p. 246.

(11) BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, vol. I. Madrid, FCE, 1990 (ed. orig., 1967), p. 188.

neos son los hábitos de los puertos españoles y portugueses del suroeste peninsular (12). Estamos, pues, ante poblaciones donde los marineros abundan pero no sobran.

El marinero onubense no nace para la Carrera de Indias. Como sucede en Holanda, Inglaterra, Portugal o las costas cantábricas, el marino de Huelva se forma en las pesquerías de altura. Durante toda la edad moderna se tiene por cierto que la actividad pesquera es la mejor escuela para la marinería. Cuanto más desarrollado se encuentre el sector pesquero de una región, más abundante y de mejor calidad serán sus hombres de mar. Aunque sabemos de su importancia, continúa pendiente de estudio el impacto de las pesquerías africanas en la economía y sociedad de la costa de Huelva para los siglos modernos (13). Podemos sin embargo intuir que la prosperidad o miseria de sus habitantes se vincula más directamente a las vicisitudes pesqueras que a la coyuntura de la Carrera de Indias (14). Aun así, resulta indudable que la gente de mar de Ayamonte, La Redondela, Lepe, Cartaya, Huelva, Palos, Moguer, San Juan del Puerto, Niebla, Trigueros... hace posible las navegaciones regulares al Nuevo Mundo, bien sobre naves mercantes, bien sobre navíos de armada.

Pasado el tiempo de los proyectos ambiciosos y en pleno auge del fuego de artificio historiográfico, la Carrera de Indias sigue siendo un tema abandonado, con demasiadas incógnitas por resolver; el censo de marineros que tripularon los barcos trasatlánticos es una de ellas. Desgraciadamente, el proyecto de Manuel Babio Walls para su tesis doctoral no tuvo efecto. En su primer adelanto público, en 1981, hablaba de una nómina provisional de 11.500 marineros para el siglo XVI, muchos de los cuales habrían de ser onubenses (15). Mérito importante supone, en las mismas fechas, el trabajo de Manuela Prieto Moreno, donde se ponen de manifiesto dos hechos notorios: la dificultad de elaborar series voluminosas de datos para la época anterior a 1583, por la falta de los registros de ida, y el papel sobresaliente, en la segunda mitad del quinientos, de los marineros ayamontinos, cuya cifra (1.045 casos documenta la autora) supera por sí misma al resto de los marineros de la costa y del interior de Huelva (16), si bien en los primeros años de la ruta trasatlántica predominaron las tripulaciones de Palos y Moguer que, al decir de Fernández de Oviedo, «eran los más de los marineros que andaban en estas partes» (17).

(12) PARRY, John H.: *El descubrimiento del mar*. Editorial Crítica, Barcelona, 1989, p. 125.

(13) RUMÉU DE ARMAS, Antonio, «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV y XVI)», *Hispania*, núm. 130. CSIC, Madrid, 1975, pp. 295-319.

(14) SERRANO MANGAS, Fernando: *La encrucijada portuguesa*, p. 45.

(15) BABIO WALLS, Manuel: «La vida cotidiana del hombre de mar andaluz en la Carrera de Indias: hipótesis de un trabajo de historia naval», en *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, t. I. Instituto de Estudios Onubenses, Huelva, 1981, pp. 255-261.

(16) PRIETO MORENO, Manuela: «Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI», *ibidem*, pp. 265-275.

(17) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*. Atlas, Madrid, 1959, vol. II, lib. XIX, cap. 1, p. 191.

El trabajo más exhaustivo publicado hasta el momento es el de Auke P. Jacobs (18). A pesar del corto período de estudio (los doce años comprendidos entre 1598 y 1610), sus conclusiones son bastantes significativas en cuanto al papel de la marinería onubense en la Carrera de Indias. Como puede observarse en la tabla 1, Jacobs identifica la procedencia de 9.524 marineros, de los cuales el 75 por 100 son españoles. Dentro del grupo nacional, los procedentes de Andalucía suponen el 72 por 100; y entre los andaluces, los oriundos de la actual provincia de Huelva alcanzan el 37 por 100. Es decir: el 26,5 por 100 de los marineros españoles o el 20 por 100 de los marineros totales que navegan en la Carrera son onubenses; de éstos, los procedentes de cinco puertos (Ayamonte, Huelva, Moguer, Lepe y Cartaya, citados por orden de importancia) suponen el 92 por 100. El trabajo de Jacobs puede considerarse representativo, pues analiza aproximadamente una cuarta parte de los tripulantes de naves mercantes españolas que cruzaron el Atlántico para la fecha citada.

| Tabla 1 | | | | | | | |
|--|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| PROCEDENCIA DE MARINEROS EN LA CARRERA DE INDIAS (1598-1610) | | | | | | | |
| Procedencia | Oficiales | Suboficiales | Artilleros | Marineros | Grumetes | Pajes | Total |
| Españoles | 629 | 639 | 328 | 1.997 | 2.319 | 1.223 | 7.135 |
| Extranjeros | 53 | 133 | 123 | 786 | 780 | 166 | 2.015 |
| Total | 682 | 772 | 451 | 2.783 | 3.099 | 1.389 | 9.524 |
| Andaluces | 486 | 436 | 202 | 1.383 | 1.697 | 950 | 5.154 |
| Sevilla | 293 | 304 | 89 | 357 | 469 | 435 | 1.947 |
| Cádiz | 90 | 76 | 51 | 279 | 323 | 167 | 986 |
| Huelva: | 94 | 48 | 31 | 678 | 803 | 251 | 1.905 |
| Ayamonte | 62 | 24 | 15 | 392 | 347 | 137 | 977 |
| Cartaya | 4 | | 1 | 39 | 77 | 14 | 135 |
| Huelva | 9 | 6 | 2 | 94 | 113 | 21 | 245 |
| Lepe | 3 | 8 | 4 | 65 | 89 | 18 | 187 |
| Moguer | 13 | 6 | 4 | 64 | 93 | 34 | 214 |
| Otras | 3 | 4 | 5 | 24 | 84 | 47 | 167 |

Fuente: JACOBS, Auke P.: «Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de marineros en la Carrera de Indias, 1598-1610», *Revista de Indias*, vol. LI, núm. 193. Madrid, 1991, pp. 529-533.

De las tripulaciones onubenses embarcadas en la Armada de Guarda de la Carrera de Indias sabemos bastante menos. Las condiciones de trabajo en un navío de guerra son peores que en uno mercante: sueldos más bajos, retrasos en las pagas y un mayor riesgo de perecer en combate. Esto explica que el Estado recurra con frecuencia a las levas forzosas, aunque también se da el caso de alistamientos voluntarios, como ha mostrado Ildefonso Pulido Bueno. En 1589, 13 vecinos de la costa de Huelva otorgan cartas de obligación para

(18) JACOBS, Auke P.: «Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de marineros en la Carrera de Indias, 1598-1610», *Revista de Indias*, vol. LI, núm. 193. Madrid, 1991, pp. 523-543.

servir en la armada del general Jerónimo de Portugal; en 1596, son 100 los onubenses que se alistán *motu proprio* en la Armada de la Guarda (19); todavía en 1699 hallamos que Huelva aporta a ésta 85 hombres más (20). Sin embargo, el uso de la fuerza es frecuente. Bien claro lo deja el noveno duque de Medina Sidonia cuando en 1638 informa al rey de que ha «echado la red en el condado de Niebla» en busca de hombres para la armada (21).

Además de por su volumen, la marinería onubense descuella por su calidad. Ocupa todo el escalafón de la nave, desde el paje hasta el señor de nao. Navieros importantes fueron los hermanos Juan y Ruy Díaz de Matamoros, o Rodrigo Madera, todos ayamontinos, que estudiamos en nuestra tesis doctoral. Quisiéramos ahora destacar a los pilotos, posiblemente el cargo de mayor cualificación técnica del navío. La tabla 2 es concluyente: los pilotos examinados que aporta la provincia de Huelva superan a los de Sevilla y a los de Cádiz, a pesar de la diferencia demográfica. Pero lo que más llama la atención es el caso de Ayamonte como vivero de pilotos para la Carrera de Indias. No es extraño encontrar un piloto ayamontino en cualquier navegación americana, desde una expedición menor a Nueva Extremadura (22) a la armada de Legazpi que descubre las islas Filipinas (23). La causa de esta abundancia de hombres conocedores del arte de navegar no es fácil de inferir. Intuimos que pueda ser el fruto tanto de la tradición familiar como de una experiencia marítima que se remonta a la niñez de cada piloto. No se trataba de hombres con elevado nivel cultural. A pesar de los avances en la navegación astronómica, lo más importante para un piloto de la época reside en su vista, en su olfato y en su oído; las letras sirven de poco. Benito García, vecino de Ayamonte, pretende su licencia de piloto para la Carrera; asiste durante cuatro meses a la cátedra de astronomía de la Casa de Contratación, pero no sabe escribir y el piloto mayor le deniega el título. Ante la petición de Benito García, la Corona ordena que se le expida la licencia, «pues para el dicho oficio de piloto no es menester saber leer ni tal se anda por las ordenanzas» (24). Pero no todos los pilotos son ágrafos. En el polo opuesto se sitúa Benito Alonso Barrozo, también ayamontino. En 1689 acaba un *Derrotero de las Indias Occidentales*

(19) PULIDO BUENO, Ildelfonso: «Algunas notas sobre los alistamientos de vecinos de Huelva en las armadas de Indias a fines del siglo XVI», *Huelva y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Huelva y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo-1982)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, pp. 151-153.

(20) *Idem*: *La tierra de Huelva en el Antiguo Régimen, 1600-1750. Un análisis socioeconómico comarcal*. Diputación Provincial, Huelva, 1988, p. 133.

(21) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*. Editorial Península, Barcelona, 2001, p. 277.

(22) AGI, Indiferente, leg. 416, lib. 4, ff. 84r-v. Real cédula al licenciado Gambia. Madrid, 20 de diciembre de 1577.

(23) *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1886, pp. 373-374.

(24) AGI, Indiferente, leg. 1965, lib. 13, ff. 295r-v. Real cédula a la Casa de la Contratación. Valladolid, 26 de febrero de 1557.

de más de 120 folios, «una auténtica geografía descriptiva del Atlántico y de sus tierras marítimas» (25).

| Tabla 2 | |
|---|--------------|
| PILOTOS EXAMINADOS ORIGINARIOS DE LA BAJA ANDALUCÍA (1580-1690) | |
| Procedencia | Casos |
| Sevilla | 242 |
| Cádiz | 215 |
| Huelva | 245 |
| Ayamonte | 187 |
| Cartaya | 2 |
| Huelva | 20 |
| Lepe | 11 |
| Moguer | 15 |
| Otros lugares no costeros | 10 |

Fuente: BORREGO PLA, M.^a del Carmen: *Sevilla, puerto y puerta de las Indias: la marinería oceánica hasta 1700*. Archivo Hispalense, Sevilla, 1992, pp. 3-23; *idem*: «Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700», en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Junta de Andalucía-CajaSur, Córdoba, 1994, pp. 129-142; *idem*: «La Casa de la Contratación y Huelva: facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700», en *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América (Universidad Santa María de la Rábida, marzo-1992)*. Diputación Provincial, Huelva, 1993, pp. 39-66.

En cuanto a los mercaderes, la primera mitad del siglo XVI es la época dorada para los onubenses. Algunos llegan a formar un verdadero «clan», en palabras de Enrique Otte (26). Con más razón que la gente de mar, casi todos estos comerciantes salen de sus lugares de origen para afincarse en Sevilla, en busca de mejores contactos mercantiles y posibilidades financieras. Hasta 10 familias procedentes del Condado dominan el trato perlífero de la isla de Cubagua. Entre ellas forman diversas compañías y dos de sus miembros, Juan de la Barrera y Rodrigo de Gibralcón, se convierten en los mercaderes más importantes de Nueva Cádiz. Natural de Trigueros y de origen converso (27), Juan de la Barrera mantiene rancherías de perlas en Cubagua y en Cabo de Vela; opera en Río de la Hacha, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Cuba; participa en el tráfico negrero hacia Nueva España y envía factores a Honduras y Tierra Firme. Para extender este entramado mercantil se vale de

(25) MORENO ALONSO, Manuel, «América ante los pilotos de Ayamonte. El *Derrotero de las Indias* de Benito Alonso Barroso», en *Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo-1983)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1984, p. 387.

(26) OTTE, Enrique: *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*. Fundación John Bulton, Caracas, 1977, p. 362.

(27) GIL, Juan: *Los conversos y la Inquisición sevillana*, vol. III. Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, pp. 326 y 332; PIKE, Ruth: *Aristócratas y mercaderes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*. Editorial Ariel, Barcelona, 1978, pp. 118-120.

hombres de su familia o de otros procedentes del Condado. Tras su estancia en Indias regresa a Sevilla, donde ocupa el cargo de jurado por la collación de Santiago, de almojarife mayor, compra parte de las almonas sevillanas y forma una compañía para explotar las minas de alumbre de Azcayne, en Aragón. Posee olivares en Almensilla y en la dehesa del Álamo (término de Beas), con casa, bodega y molino. Casa a su hija Ana con el veinticuatro sevillano Melchor Maldonado Saavedra; adjudica una renta a la parroquia de San Pedro, en Huelva, y funda el convento de las agustinas de Nuestra Señora de la Encarnación de Sevilla. Desde mediados del siglo XVI aparece en la documentación como «Juan de la Barrera el Viejo». Por su parte, Rodrigo de Gibraleón es socio de Juan de la Barrera desde 1526, aunque mantiene compañías paralelas en Puerto Rico y Santo Domingo. Se convierte en un personaje clave para la red de relaciones entre vecinos del Condado que intervinen en el comercio caribeño de la primera mitad del siglo XVI. Todos sus hijos varones pasan a Indias como factores de su padre, y uno de ellos, Antonio de Gibraleón, llega a asociarse con él de igual a igual. No obstante las noticias ofrecidas por Otte (28), ambos personajes y toda su clientela esperan una monografía.

James Lockhart refiere que hacia 1550 las relaciones mercantiles entre España y el Perú están dominadas por mercaderes oriundos de lugares periféricos, como Jerez de la Frontera o Huelva, más que por comerciantes de Sevilla (29). Entre estos mercaderes onubenses que triunfan en el Perú despunta Ruy Díaz de Gibraleón, asociado a los poderosos Núñez de Illescas. En 1543 es mayordomo del hospital de Nuestra Señora de la Misericordia, en Lima (30). De vuelta a Sevilla, combina la actividad mercantil con la naviera. Su prestigio es grande y muchos maestros acuden a él para que actúe como fiador en los maestrajcs (31).

El protagonismo que Chaunu concede a los barcos onubenses hasta 1525 resulta una verdad más supuesta que probada (32). La fuente básica de su trabajo (el Libro de Registros) apenas ofrece noticias concernientes al origen geográfico de las naves, y menos para fechas tan tempranas. Chaunu aprovecha el testimonio indirecto de los protocolos notariales sevillanos, donde se

(28) OTTE: *op. cit.*, pp. 366-376; *idem*: «Los mercaderes trasatlánticos bajo Carlos V», *Anuario de Estudios Americanos*, t. XLVII, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, pp. 7-11. Véase también EUGENIO, M.³ de los Ángeles: «Una empresa de perlas: los Barrera en el Caribe», en *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo-1992)*, t. II. Diputación Provincial, Huelva, 1993, pp. 9-37.

(29) LOCKHART, James: *El mundo hispanoperuano, 1532-1560*. FCE, México, 1982, p. 104.

(30) HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro: «Actividad mercantil del puerto de Lima en la primera mitad del siglo XVI», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLII. Sevilla, 1985, pp. 566-567.

(31) *Catálogo de documentos americanistas del Archivo de Protocolos de Sevilla*, vol. IV. Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, Madrid, 1935, docs. 777, 792, 812, 835, 895 y 945.

(32) CHAUNU, Pierre: *Séville et l'Atlantique*, t. VIII-1, p. 273.

habla de manera sistemática de la naturaleza o vecindad de los navieros, y casi nunca sobre el lugar de construcción del vaso. Poco puede decirse, por tanto, de los barcos fabricados en las gradas onubenses que navegaron la Carrera de Indias. Grandes astilleros no hubo, ni en Huelva ni en otro lugar del sur de la Península. Pequeñas naves para la pesca costera y de media altura o para el comercio de cabotaje se elaboran en todos los puertos de España. Aun así, la habilidad de los maestros carpinteros de ribera de Huelva fragua en la «carabela andaluza», variante del modelo originario portugués (33). Queda constancia de la botadura de la *Niña* «en la ribera de Moguer» (34); en las ordenanzas de esta villa se menciona un «pozo de navíos» (35). Sabemos también que en la villa de Huelva existe atarazana señorial, y que cerca de Palos, junto a los pinares de Mazagón, se asientan dos gradas (36). Vicente Yáñez Pinzón fabrica en Palos las cuatro naos para su expedición capitulada en 1499 (37). Todas estas informaciones, escasas, acreditan una tradición constructiva propia de cualquier litoral (si se quiere, una fértil tradición fomentada por pesquerías que con seguridad se efectúan sobre naves fabricadas en la zona), pero no demuestran una gran participación de barcos onubenses en la Carrera.

Ya a fines del siglo xv Sevilla se convierte en el mercado de compraventa de naves más importante de España. De los 274 casos estudiados por el profesor Otte para las navegaciones africanas y europeas con centro en Sevilla, sólo 19 parecen construidas en la costa de Huelva (38). El análisis de los contratos de compraventa de naos incluido en nuestra tesis doctoral revela que las fábricas onubenses decaen en la segunda mitad del siglo xvi y principios del xvii. De un total de 200 escrituras analizadas, en sólo tres ocasiones aparece un vendedor del litoral onubense.

No existe relación entre esta escasez de barcos onubenses en la Carrera y la prohibición que desde 1593 impide navegar hacia el Nuevo Mundo a las naves de fábrica andaluza (39). Ya sabemos por Lutgardo García Fuentes que el deseo de la Corona fue favorecer la industria naval vasca, principal abastecedora de buques para la Armada (40). Sin embargo, no tenemos noticia de

(33) IZQUIERDO LABRADO, Julio: *Palos de la Frontera en el Antiguo Régimen (1380-1830)*. Ayuntamiento, Palos de la Frontera, 1985, p. 63.

(34) GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio: *Moguer en la Baja Edad Media (1248-1538)*. Diputación Provincial, Huelva, p. 139, núm. 29.

(35) *Ibidem*.

(36) IZQUIERDO LABRADO: *op. cit.*, p. 63; LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *Niebla, de reino a condado. Noticias sobre el Algarve andaluz en la Baja Edad Media*. Diputación Provincial, Huelva, 1992, p. 113.

(37) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro: *Décadas del Nuevo Mundo*. Ediciones Polifemo, Madrid, 1989, dec. I, cap. 9, p. 75.

(38) OTTE, Enrique: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 1996, p. 113.

(39) ENCINAS, Diego de: *Cedulario indiano*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1946 (ed. orig., 1596), lib. IV, pp. 126-127.

(40) GARCÍA FUENTES, Lutgardo: «Aspectos de las relaciones económicas entre Huelva y América a principios del siglo xvii», en *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo-1992)*. Diputación Provincial, Huelva, pp. 96-103.

que a ningún barco onubense se le impidiese la navegación a ultramar por su lugar de fabricación. Las limitaciones naturales de la zona, con escasa madera e inexistencia de metalurgia, sólo permiten labrar naves pequeñas. La ley de 1593 autoriza que estos barcos de pequeño tonelaje se empleen en la ruta trasatlántica como navíos de aviso. En 1598, los diputados de la Avería se asientan con Hernán García, vecino de Huelva, para que su patache de 35 toneladas sirva de buscarruidos en la Flota de Tierra Firme (41). Bastante tiempo después, en 1658, el Consejo de Indias considera que los barcos lueños de Huelva y Ayamonte son imprescindibles para el sistema defensivo de las flotas de Indias (42). Pero será don Bibiano Torres Ramírez quien nos ilustre sobre esta materia en un trabajo de próxima aparición.

A la vista de la documentación, parece que el complejo portuario onubense tiene un papel menos importante en el sistema de la Carrera de Indias que el protagonizado por los puertos portugueses del Algarve. Un factor geográfico tal vez explica esta actuación relativamente menor. La costa más occidental de Huelva es agradable para el navegante, pero sirve de antesala a un litoral poco recomendado: las Arenas Gordas, 70 kilómetros de bajo fondo que con facilidad provocan el encallamiento de la nave. Para evitar este peligro, la ruta de tornaviaje, que roza el poniente algarvío, abre su derrota a la altura del cabo Santa María y se aleja de los puertos onubenses (43). Tampoco poseen los puertos de Huelva demasiada capacidad para recibir naves. Son pequeños, incómodos, con tendencia a cegarse por los aluviones fluviales. Para fines del siglo XVI, una relación anónima que describe la costa desde el cabo de San Vicente hasta Trafalgar sólo nombra las barras de Huelva y Ayamonte (44). La información sobre Huelva es escueta: «Es de muy poco agua y cumplida». Se extiende más con Ayamonte, probablemente el mejor puerto de la zona:

«La barra de Ayamonte es larga a la entrada, de media legua y más, y de muchos bajos; tiene de pleamar y aguas vivas tres brazas y en algunas partes menos, por respecto que tiene muchos bancos y no es para navíos grandes, sino hasta cien toneladas. Dentro de la barra el río es bueno y grande y de mucha agua...»

Aunque más diseminadas en el tiempo, los puertos onubenses comparten las mismas funciones que los algarvíos en la Carrera de Indias. Sirven de refugio a las naves trasatlánticas en los viajes de regreso, ya sea por causa de vendavales o por la amenaza de los enemigos. «Contentamiento» siente el rey cuando conoce la arribada a Lepe de una nao procedente de Nueva España,

(41) AGI, Contratación, leg. 2955. Asiento de la Avería con Hernán García. Sevilla, 26 de marzo de 1598.

(42) AGI, Indiferente, leg. 778. Informe del fiscal para el Consejo de Indias, s.l., s.d. [h. 1663] (incluso en consulta del Consejo de Indias al rey. Madrid, 27 de julio de 1663).

(43) CHAUNU: *Séville et l'Atlantique*, t. VIII-1, pp. 274-275.

(44) AGI, Indiferente, leg. 1528, R. 44. Relación de los puertos y barras que hay desde el cabo de San Vicente hasta el cabo de Trafalgar, s.l., s.d. [finales s. XVI].

«porque según lo que tardaba se tenía por temor que fuese perdida o tomada de corsarios» (45). En ocasiones la dicha no llega, y a pesar de tener el puerto amigo a dos tiros de arcabuz, la persecución del corsario resulta con fruto. Así ocurre cuando en junio de 1657 la urca *La Fama Volante* retorna de Santa Cruz de Tenerife con marineros de una flota de Indias llegada a las Canarias. El día 28 se encuentra con cinco navíos ingleses e inicia una huida de doce horas. Cercano el puerto de Huelva, los mandos de *La Fama* deciden vararla en su barra, por ver si de este modo se evita el apresamiento. Se produce el embarranque, pero los corsarios no cejan en su interés y saquean la nave a la vista de los vecinos de Huelva (46). Sebastián de Riberola, pasajero de la urca, declara que en ella venía hacienda por valor de 400.000 pesos (47).

Cuando Chaunu habla de «los fructíferos papeles del espionaje y del fraude» a que queda relegada Ayamonte en la Carrera de Indias (48), es necesario entenderlo bien. Por su posición geográfica (el más occidental de los puertos onubenses, fronterizo a Portugal) y por la continua entrada y salida de naves pesqueras o de cabotaje, Ayamonte es un buen punto de información de lo que ocurre en toda la costa suratlántica. El 21 de febrero de 1608 comunica el corregidor de Ayamonte que ha entrado en el puerto una carabela portuguesa procedente de las pesquerías del cabo Aguer. Aunque tenía por destino Sevilla, determinó su arráez aportar en Ayamonte e informar a las autoridades de lo que había visto: el día 18, a 80 leguas del cabo de San Vicente, se encontraron con una armada de 50 velas holandesas; navegaron entre ellas y escaparon de la persecución a que fueron sometidos. El corregidor no pierde tiempo. En primer lugar, hay que informar a Sevilla, para que la Flota de Tierra Firme esté prevenida. Luego, avisar al marqués, que permanece en Almonte; de camino, la noticia vuela hasta Lepe, Cartaya, Aljaraque, Huelva, San Juan del Puerto (49). Pero las nuevas no sólo llegan a Ayamonte. Algún tiempo antes, fines de enero de 1606, el capitán Juan de Vega Garrocho avisa a la Casa de Contratación de que han desembarcado en Huelva cuatro marineros franceses cuyos galeones han sido saqueados: «Dicen que de fuera del cabo [de San Vicente] andaban en dos escuadras sesenta navíos con designio de esperar a los de las Indias» (50). Éste es el espionaje del que habla Chaunu.

Por lo que toca al fraude, las informaciones son bastante explícitas: los puertos onubenses, como toda la costa peninsular, mantienen actividades en la

(45) AGI, Indiferente, leg. 1965, lib. 13, ff. 321v-322r. Real cédula al doctor Vázquez. Valladolid, 30 de marzo de 1557.

(46) AGI, Indiferente, leg. 771. Declaraciones de Martín Hernández y Sebastián Romero. El Puerto de Santa María, 29 de junio de 1657.

(47) *Ibidem*. Declaración de Sebastián de Riberola. Sevilla, 23 de julio de 1657.

(48) CHAUNU: «Les rôles fructueux de l'espionnage et de la fraude...», en *Séville et l'Atlantique*, t. VIII-1, p. 271.

(49) AGI, Indiferente, leg. 750. Informe del corregidor de Ayamonte. Ayamonte, 21 de febrero de 1608 (incluso en consulta del Consejo de Indias al rey. Madrid, 6 de marzo de 1608).

(50) AGI, Indiferente, leg. 749. Carta de Juan de Vega Garrocho a la Casa de la Contratación. Huelva, 30 de enero de 1606 (inclusa en consulta del Consejo de Indias al rey. Madrid, 17 de febrero de 1606).

Carrera de Indias contrarias a la ley. Esto no significa que fueran acciones ilícitas, es decir, faltas de justicia. Ya sabemos que las leyes positivas pueden ser legítimas, pero no siempre justas. Los hombres de la edad moderna también distinguen este matiz.

Los privilegios estatales a la ciudad de Sevilla y sus mercaderes dejan poco espacio para que los demás puertos peninsulares puedan contratar directamente con América. Por real provisión de 15 de enero de 1529, el emperador Carlos V relaja el exclusivismo sevillano y permite el comercio con las Indias desde Cartagena, Málaga, Bayona, La Coruña, Laredo, Bilbao y San Sebastián, además de Sevilla, Cádiz y los puertos canarios (51). Desconocemos por qué razones no se incluyó ningún puerto de Huelva entre los privilegiados. Tal vez se consideraron demasiado valiosos para dispersar los recursos humanos que suponen las tripulaciones onubenses en las flotas de Sevilla. Probablemente la Corona tampoco estuvo dispuesta a conceder beneficios a zonas de jurisdicción señorial, competidoras de las de realengo. En todo caso, parece evidente que el contrabando es la única posibilidad de que los puertos onubenses aprovechen con eficacia las oportunidades del mercado americano.

Como sucede con el comercio legal, el contrabando puede ser activo o pasivo. El contrabando activo consiste en el trato directo con las Indias. Por lo general, estos contactos mercantiles se dirigen hacia regiones desplazadas de las rutas oficiales, zonas desabastecidas y poco vigiladas cuyos habitantes están deseosos de recibir mercaderías sin demasiados remilgos por su procedencia o por la legalidad del acto. La ruta hacia Buenos Aires es especialmente dañina para los intereses oligopólicos del Consulado de Sevilla. En 1609 el gobernador nombrado para el Río de la Plata, Diego Marín Negrón, busca por la costa onubense un barco que lo lleve hasta su destino. En Huelva encuentra dispuesto *El Santo Espíritu*, propiedad de Pedro Díaz Carlos y Miguel Pérez, ambos vecinos de la villa. Tras cargar la nave de aceite, vino, sardina y bacalao, aportan a Faro para completar el despacho con mercaderías de algunos mercaderes algarvios. Desde allí navegan hasta Buenos Aires, donde obtienen un beneficio de 100.000 ducados por la venta de la mercancía. De regreso, arriban a Río de Janeiro para comprar azúcar y cueros. El 17 de diciembre de 1610 llegan finalmente a Faro y descargan la plata y los productos brasileños. Pedro Díaz Carlos navega con asiduidad la carrera del Río de la Plata. En 1608, por ejemplo, naufraga frente a La Baliera con otro navío procedente de Buenos Aires (52). Sin embargo, hemos de reconocer que son las poblaciones portuguesas del Algarve las que muestran un mayor índice de contrabando activo, tal vez por la dificultad de someter a vigilancia un territorio extranjero (53).

(51) ENCINAS, Diego de: *Cedulario indiano*, lib. IV, pp. 133-134.

(52) AGI, Contratación, leg. 157B, N. 5, R. 2. Pleito fiscal contra Pedro Díaz Carlos por haber navegado a Indias sin licencia (1611).

(53) RODRÍGUEZ LORENZO: «El Algarve y la Carrera de Indias», pp. 30-33.

En el contrabando pasivo los pueblos del litoral onubense actúan como meros cómplices de los verdaderos contrabandistas: los peruleros y los miembros del consulado hispalense. Cada vez que una flota pasa frente a la costa de Huelva, una miríada de naves pesqueras sale al encuentro para que se transborden en ellas la plata que viene por registrar y muchos pasajeros sin licencia. A cambio de este servicio reciben una gratificación que compensa el trabajo y el riesgo. Las autoridades sevillanas dicen desesperarse ante el continuo fraude y reconocen la falta de soluciones: ni disponiendo una cadena de barcos a lo largo del Algarve y el Condado de Niebla podía reducirse el contrabando, pues habría que colocar en cada nave «una persona de grande confianza, que tan difícilmente se hallará» (54).

Hemos expuesto hasta aquí una visión sumaria de lo que significa la costa de Huelva para la Carrera de Indias durante los siglos dorados. A partir de ahora debe iniciarse la labor exhaustiva, en la que los archivos de protocolos onubenses, asistidos por los de Sevilla y Cádiz, tienen mucho que decir. Será entonces el momento de responder a una pregunta de la que poco sabemos: ¿qué significa la Carrera de Indias para la costa de Huelva? Pero esa es harina de otro costal.

(54) AGI, Contratación, leg. 5170, ff. 222v-223v. Carta de la Casa de la Contratación al Rey. Sevilla, 27 de marzo de 1607.