

## ASPECTOS DE LAS RELACIONES ECONOMICAS ENTRE HUELVA Y AMERICA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII

por

LUTGARDO GARCIA FUENTES

Confieso que cuando por puro azar hallé en el Archivo General de Indias el alistamiento de onubenses en la flota de don Gerónimo de Portugal (1606), mi primera intención fue darla a conocer en estas Jornadas en las que se estudiarán de forma monográfica las relaciones entre Huelva y América, desde el Descubrimiento a nuestros días. Pero a medida que me introducía de lleno en el tema advertía que muy poco tenía yo que decir que no se hubiera dicho ya con relación a la presencia de onubenses en la Carrera de Indias y acerca de lo que significaron los hombres de esta tierra en el Descubrimiento y en la posterior ampliación y colonización de los espacios descubiertos. Son numerosos los trabajos publicados que directa o indirectamente se han ocupado de estas cuestiones.

Nos disponemos a celebrar con toda solemnidad el quinto centenario de una gesta en la que los marinos de Huelva y su comarca tuvieron un protagonismo especial. Pero yo entiendo que la historiografía está exigiendo análisis desde perspectivas diferentes. Hora es ya de darle la vuelta a los términos y comenzar a «*chequear*» no el papel de Huelva en el Descubrimiento —que de ello se han escrito ríos de tinta—, sino qué significó América para Huelva y su comarca, cómo impactó el Nuevo Mundo en la sociedad, la cultura y la economía onubenses.

Sería absolutamente imposible pretender abarcar en un trabajo como éste todos los aspectos mencionados, por ello me circunscribiré a las relaciones económicas y no de forma exhaustiva. La cuestión, extraordinariamente sencilla, planteada en un momento concreto de la historia de la Carrera de Indias —comienzos del XVII— sería, ¿cuál fue la contribución onubense al descubrimiento, conquista y colonización del Nuevo Mundo y qué «*beneficios*» obtuvo de dicha contribución?

### 1.- HUELVA Y LA CARRERA DE INDIAS.

La gran aventura americana se inició en La Rábida, en Palos, en tierras onubenses. En Palos concurrían circunstancias muy favorables para la empresa del Descubrimiento. Pero eso es una cosa y otra muy diferente que Palos, Huelva, o cualquier otro puerto de la costa onubense, de finales del siglo XV, ofreciera la infraestructura y la población necesarias para poder hacer frente a las necesidades que muy pronto se generaron en la Carrera de Indias. Huelva quedó en clara desventaja frente a Sevilla que ofrecía mayores posibilidades de reclutamiento, de transporte, burocracia, seguridad, etc. y, sobre todo, un núcleo mercantil con capitales suficientes y amplia experiencia en los mercados peninsular y europeo (1).

Aún después de la centralización en Sevilla de la Carrera de Indias con la fundación de la casa de la Contratación, Huelva continuó aportando hombres y medios. Sin embargo, a lo largo del siglo XVI la contribución onubense quedó reducida a la aportación de hombres para las flotas y para poblar las nuevas tierras, y contados productos de la tierra al intenso tráfico comercial que muy pronto se generó entre Sevilla y el Nuevo Mundo.

Los vinos de las comarcas vitivinícolas onubenses —especialmente, del Condado— se cargaron en las naves de Indias desde los albores del Descubrimiento. Sabemos que importantes embarques de caldos de Villalba y Manzanilla, tanto para el consumo de la marinería como para su comercialización en las nuevas

---

1. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*. Sevilla, 1986, pág. 24 a 30.

poblaciones, se remitieron en las primeras expediciones (2). En 1603 se mantenía la presencia de los caldos del Condado; por ejemplo, en la flota de Fulgencio Meneses se embarcaron varios miles de arrobas para la gente de mar, que, por cierto, salieron a través de las marismas de Aznalcázar y embarcaron en el puerto de las Nueve Suertes (3).

En la dieta de la marinería y de los soldados de infantería que formaban parte de la defensa de las flotas, entraban dos tipos de grasas, el aceite de oliva y el tocino. El aceite era por lo general del Aljarafe. El tocino podía ser adquirido por los proveedores de las armadas en Extremadura, en las sierras de Málaga y, más frecuentemente, en la sierra de Huelva. Tengo constancia de que el cargado para el abastecimiento de las flotas de 1603 y 1609 se compró en la sierra de Huelva. En el caso de la flota de Fulgencio Meneses el asiento se llevó a cabo con Hernando Díez de la Plaza, vecino de Aracena, quien se comprometió a suministrar 120 quintales de tocino con sus jamones y «*espaldillas*», de la matanza de 1602, al precio de 70 reales el quintal (4). Igualmente en diciembre de 1608 la Casa de la Contratación a través de Francisco de Varte firmó un asiento con Francisco Gómez Miguel, de Aracena, y con Francisco de Varela, de Zalamea, estantes en Sevilla en esos momentos, para la provisión de 400 quintales de tocino de las mencionadas localidades onubenses de la matanza de dicho año; los géneros se entregarían en buenas condiciones para el consumo con sus jamones y espaldillas, bien sazonados, no rancio, en los quince días primeros del mes de febrero de 1609, al precio de 64 reales el quintal, es decir, por un precio global de 25.600 reales. El transporte desde las poblaciones referidas hasta Sevilla lo harían los arrieros Juan Rodríguez y Lorenzo Yáñez, de Aracena y Zalamea, respectivamente, que entregarían los géneros en los almacenes de las Atarazanas por cuyo servicio cobrarían 8 reales por quintal (5).

Como ya he indicado no es preciso insistir en el destacado

---

2. GARCIA FUENTES, Lutgardo: «*El viñedo y el olivar sevillanos y las exportaciones a Indias en el siglo XVI*». *I Jornadas de Andalucía y América*. Huelva, 1981, vol. I, pág. 19 a 38.

3. Archivo General de Indias (A.G.I.) Contratación, 2974.

4. A.G.I. Contratación, 2972. Véase también, PULIDO BUENO, Ildefonso. *La tierra de Huelva en el Antiguo Régimen. 1600-1750*, Huelva 1988, pág. 134 a 139.

5. A.G.I. Contratación 2978.

protagonismo que venían desempeñando los marineros de Huelva en la Carrera de Indias. Únicamente quiero detenerme en subrayar que el flujo de hombres procedentes principalmente de las localidades costeras se mantenía con intensidad en los inicios del siglo XVII. Por ejemplo, en la nao almiranta de la flota de Juan Pérez Portu (6) de 57 hombres que componían la tripulación 35 eran de poblaciones onubenses; y en la capitana, de 79 marineros, 16 eran de Huelva.

La información que tenemos del año 1606 es bastante más completa (7). Martín Fernández Portocarrero, del Consejo de S.M. que asistía en Sevilla en el despacho de la Real Armada de la Guardia de la Carrera de Indias advertía que para la armada que ese dicho año había de ir a las Indias al mando de don Gerónimo de Portugal y Córdoba se necesitaba gente de mar con toda urgencia, por lo que se ordenó proceder al alistamiento de marineros y grumetes en los puertos onubenses. Se le encomendó dicha misión al capitán del Tercio de Infantería de la Armada don Hernando Muñoz de Aramburu, quien a tal efecto se desplazó a la villa de Ayamonte para que en «*ella y en las demás partes que le pareciere*» procediera a enrolar la gente de mar que se necesitaba. Como era preceptivo se dieron los bandos y pregones convenientes y, ante escribano, se procedió a tomar filiación a los hombres que se incorporaban. El escribano Martín Arellano anotaba las cantidades que en concepto de *socorro* se entregó a cada uno: 44 reales a los marineros y 29 y 1/4 a los grumetes. Muñoz de Aramburu disponía de 1500 ducados que se le hicieron efectivos en Sevilla, en el banco de Agustín Espínola.

El alistamiento, realizado a mediados de marzo de 1606, en síntesis, arrojó el siguiente resultado:

|          | Marineros | Grumetes | Total    |
|----------|-----------|----------|----------|
| Ayamonte | 24        | 9        | 33       |
| Lepe     | 5         |          | 5        |
| Huelva   | 15        | 1        | 16       |
| Moguer   | 16        | 2        | 18       |
|          |           |          | <hr/> 72 |

6. A.G.I. Contratación 2974.

7. A.G.I. Contratación 4422.

Así pues, 72 hombres formaron parte de las tripulaciones de los galeones de la flota mencionada. Todos muy jóvenes, como refleja el estudio de las edades:

| Edades  | Núm. Alistados |
|---------|----------------|
| 16 - 19 | 1              |
| 20 - 24 | 25             |
| 25 - 29 | 18             |
| 30 - 34 | 12             |
| 35 - 39 | 9              |
| (+) 40  | 6              |
|         | 72             |

En términos relativos el 90% de los alistados tenía menos de 40 años; pero lo más significativo es que el 61% tenía menos de 30.

Por otro lado, ese mismo año y para la misma flota fueron contratados los pilotos examinados de la Carrera Francisco Montero Matamoros, Domingo Correa, Francisco Romero y Cristóbal Sánchez Ruiseñada, todos ellos nacidos y avecindados en Ayamonte. A Cristóbal Sánchez se le designó el galeón almiranta en el que serviría como piloto auxiliar del piloto principal Mateo Jorge. En el contrato se estipulaba un sueldo de 350 ducados que devengarían de forma fraccionada: 300 al firmar el compromiso y 50 al regreso; en caso de internada en las Indias, tendrían derecho a un plus de 50 ducados (8).

También ese año zarpó rumbo a Nueva España la flota de don Lope Díaz de Armendariz (9). Hemos examinado los registros de navíos que se conservan, pertenecientes a dicha flota, 12 en total, de los cuales a cuatro les faltan las relaciones de las tripulaciones. En ocho navíos hallamos enrolados un total de 20 marineros onubenses: 11 de Ayamonte, 2 de Palos, 4 de Lepe, 1 de Cartaya y dos de La Palma.

Todo ello se traduce en una participación muy importante de la marinería onubense en la Carrera de Indias pues con una información tan fragmentaria se contabiliza casi un centenar de hom-

8. A.G.I. Contratación 2977.

9. A.G.I. Contratación 1149.

bres y lógicamente es de suponer que la participación sería aún más numerosa.

La información que tenemos de 1608 es muy similar. Hemos visto los registros de cinco navíos de la flota de don Lope Díaz de Armendáriz y de dos galeones de don Gerónimo de Torres y Portugal y de un total de 397 hombres que formaban la marine- ría enrolada, 66 eran onubenses, es decir, casi un 17%. Por loca- lidades destacan los de Ayamonte, con 55 hombres; le siguen Le- pe con 7 y Moguer con 2 (10).

## 2.- ¿QUÉ SIGNIFICÓ AMERICA PARA HUELVA?

No podemos dejarnos llevar por trasnochadas ideas románti- cas. Comprendo que en fecha tan señalada y con una movilizac- ión que rebasa nuestras fronteras la tentación es muy fuerte. Creo que el mejor servicio que un historiador puede prestar en estas circunstancias es presentar los hechos con la mayor fidelidad a la verdad histórica. Y en este sentido lo primero que hemos de te- ner presente es que *no hay rutas sin economía* (11). América sig- nificó para Huelva y su comarca lo mismo que para otras regio- nes españolas o extranjeras: la apertura de un mercado de propor- ciones colosales que ofrecía múltiples posibilidades de participa- ción. Y los onubenses, conscientes de ello, se dispusieron a parti- cipar en él con igual o más derecho que cualquier otra zona del solar hispánico. Pero como ya he indicado con anterioridad, en 1503 se crea la Casa de la Contratación en Sevilla, ciudad que desde ese momento centralizará toda actividad relacionada con la Car- rera de Indias. Teóricamente tal decisión no tendría que haber res- tado oportunidades a los onubenses. Sin embargo, los hechos fue- ron diferentes.

A comienzos del siglo XVII la contribución onubense a la con- quista y colonización del Nuevo Mundo había sido muy impor- tante. En cambio sus posibilidades en los negocios de la Carrera de Indias fueron recortadas. En primer lugar, los vinos del Con-

---

10. A.G.I. Contratación 1153-B.

11. CHAUNU, P.: *Conquista y explotación de los nuevos mundos*. Barcelona, 1973, pág. 132.

dado tuvieron que competir en desigualdad de condiciones con los caldos de los cosecheros hispalenses que gozaban de una legislación claramente proteccionista. La reglamentación que regulaba la entrada de caldos en la ciudad de Sevilla salía al paso de las posibles contravenciones que de forma subrepticia pudieran cometerse, prohibiendo la introducción de vinos del Condado, especialmente de La Palma, de Villalba y de Almonte, en los distintos lugares del Aljarafe si no era previo pago de los derechos de alcabala. Precisamente por esta cuestión chocaron los dos cabildos, el municipal y el eclesiástico. Aquél pretendió controlar la entrada de vinos del diezmo exigiendo a los arrendadores que hiciesen tazmías de las cargas de uva y vino que por tal concepto recibía el arzobispado llevado el asunto a los tribunales, la Audiencia declaró por sentencia definitiva que la pretensión del municipio estaba fuera de lugar y que los caldos del diezmo quedaban libres del cumplimiento de tales requisitos. Un cariz distinto tomó el asunto cuando el cabildo eclesiástico pretendió introducir vinos de Villalba, a lo que igualmente se opuso la ciudad argumentando que únicamente podrían introducir los caldos pertenecientes al diezmo del rey, del arzobispo y del cabildo catedralicio, pero no más por cuanto Villalba estaba fuera del término de Sevilla y además pertenecía al conde de Miranda. Además, los vinos del Condado tuvieron que vencer otras dificultades. Así en 1557 se puso fin al pleito sostenido entre los cargadores de vino de las flotas de Indias, de los distintos lugares de la región y los cosecheros sevillanos; se dispuso que los vinos destinados al comercio indiano pudiesen entrar libremente en la ciudad, independientemente de que el cargador fuera o no cosechero, sin que por ello se les pusiera impedimento algunos, y sin considerar la procedencia de los caldos, siempre y cuando no se destinasen a otro fin que al abastecer el tráfico con las Indias (12).

En resumen, los viñeros sevillanos gozaron de una posición privilegiada en cuanto a la comercialización de los caldos, pues por el hecho de ser vecinos de Sevilla quedaban exentos del pago de los derechos de embarque (13).

---

12. GARCIA FUENTES, *op. cit.*

13. GARCIA FUENTES, *op. cit.*

Otra cuestión de gran trascendencia es la de las fábricas navales. Probablemente la disposición dictada por Felipe II en San Lorenzo del Escorial, el 16 de junio de 1593 haya sido la de mayores consecuencias para la economía onubense y en general para toda Andalucía. Entiendo que éste es un tema insuficientemente estudiado que reclama con urgencia un estudio monográfico. Me estoy refiriendo a la exclusión de las flotas de Indias de los navíos fabricados en los astilleros andaluces. La disposición, entre otras cosas, dice:

*«...de algunos años a esta parte se han fabricado y fabrican en el río de esa ciudad, Condado de Niebla, Puerto de Santa María, Marquesado de Gibralcón y Ayamonte, naos para la Carrera de Indias y que la experiencia ha mostrado con haberse perdido todas las que han navegado en la dicha Carrera, los graves inconvenientes que se siguen de hacer allí porque como la madera es de pino y la cortan verde y luego la asientan sin dejarla curar en secándose la dicha madera despide el clavo con facilidad y se aflojan los pernos de manera que con cualquier que les da a estas naos luego se abren y pierden de más de que en las que se han fabricado estos años pasados...» (14).*

Resulta evidente que esta parte de la disposición —como las que veremos más adelante— es difícilmente aceptable y levanta dudas y recelos. La real cédula mencionada estuvo precedida de otras preparatorias. Así el 13 de febrero de 1572, atendiendo una petición de los capitanes y dueños de naos vizcaínos y guipuzcoanos, la Corona les autorizó para que pudiesen viajar a las Indias como maestros de sus naos transportando sus mercancías sin impedimento algunos por parte de la Casa de la Contratación, con la única condición de que llevasen piloto examinado, acompañando al de las naves (15). En 1583 la Corona prohibió la navegación a Indias de urcas esterlinas y holandesas, porque eran lentas para navegar a la bolina y, sobre todo, porque *«cesaría la fábrica de navíos naturales»* (16). Y en 1587 se ordenó que los navíos de la Carrera de Indias fuesen de porte superior a 300 toneladas (17). Esta me-

---

14. A.G.I. Contratación 5091, folio 144.

15. A.G.I. Contratación 5091, fol. 95.

16. A.G.I. Contratación 5091, fol. 96.

17. A.G.I. Contratación 5091, fol. 113.



didada ya afectaba directamente a los intereses andaluces, por cuanto las unidades fabricadas en las costas del sur de la Península por lo general eran de tonelaje inferior al exigido, acorde con las disponibilidades de madera de la región y con las características de los talleres.

Así pues, varias disposiciones prepararon el terreno a la exclusión definitiva de los navíos andaluces. Decía que las razones esgrimidas en la mencionada real cédula de 1593, son a mi entender, de dudosa credibilidad, por múltiples razones:

1º) ¿Cómo es posible admitir el desconocimiento de la tecnología del momento en la fabricación naval —acusación que implícitamente se formula— en hombres con siglos de experiencia en la navegación por las rutas oceánicas de Africa y del Norte? ¿Cómo recusar un siglo después a quienes hicieron posible el Descubrimiento y participaron con sus propios medios en todas o casi todas las expediciones que se realizaron en la vorágine descubridora de la primera mitad del siglo XVI?. Varios puntos de la costa onubense contaban con astilleros que a lo largo del siglo XV habían funcionado a pleno rendimiento especializados en la fabricación de carabelas.

Palos, en los años del Descubrimiento contaba con dos fábricas navales, situadas en la costa, en las proximidades de los pinares de Mazagón. La intensificación de la actividad marinera de finales del XV propiciaba las construcciones navales y las tareas de reparación y mantenimiento de las unidades en servicio. El cabildo de Palos, consciente de la importancia de sus pinares, por la necesidad de madera para las carpinterías de ribera, dictó ordenanzas especiales para su protección y cuidado. En 1484 el Concejo palermo ordenaba la construcción de ocho unidades para atender las necesidades de la demanda (18). Y Vicente Yáñez Pinzón construyó en Palos las cuatro carabelas con las que viajó a las Indias en 1499 (19).

Los talleres de las costas andaluzas contaban con hombres de

---

18. GONZALEZ GOMEZ, A.: *Moguer en la Baja Edad Media*, Huelva, 1977 págs. 117-139; IZQUIERDO LABRADO, Julio: *Palos de la Frontera en el Antiguo Régimen (1380-1830)*. Palos de la Frontera, 1988, pág. 63.

19. GIL, Juan: «*Marinos y mercaderes en Indias (1499-1504)*» *Anuario de Estudios Americanos*, XLII, Sevilla, 1985, pág. 310. Recoge una cita de Pedro Mártir.

gran experiencia, diestros carpinteros de ribera, conocedores de todos los secretos de la tecnología naval. En 1653 y 1677 la Junta de Guerra y el Consejo de Indias, respectivamente, necesitando hombres expertos en la construcción de galeones, designó para la dirección de los que se construían en los astilleros de la cornisa cantábrica a los sevillanos Sebastián Bernal (1652), Rodrigo Ortiz y Alonso Mellado (1679). En 1678, Valentín Pérez Dunslague presentó un proyecto a la Junta de Guerra para construir cinco navíos de gran tonelaje en los astilleros de Gibraltar; fundamentaba su proposición en la calidad y abundancia de las maderas de los montes próximos. En igual sentido se pronunció Juan Pérez Caro, mayordomo de la Universidad de Mareantes de Sevilla (1685), en escrito dirigido a don José de Veytia Linaje, a quien le hacía ver la importancia de instalar en Gibraltar astilleros para la construcción de navíos con destino a la Carrera de Indias. Finalmente he de hacer mención a la experiencia de Francisco Antonio Garrrote, que en el último decenio del siglo XVII fabricó en los astilleros sevillanos tres navíos de gran calidad y con importantes innovaciones técnicas (20).

Por tanto las razones aducidas en la disposición de Felipe II, referentes a fallos tecnológicos en la construcción de navíos no son nada convincentes.

2.º) En segundo lugar, dejando a un lado la preocupación de la Corona por el rearme naval, los objetivos de la política internacional española y el control de las rutas del Atlántico, que es algo que está fuera de toda duda, la cuestión fundamental es averiguar qué intereses privados pudieron influir en la decisión del monarca para excluir de la Carrera de Indias a las unidades navales andaluzas. La razón fundamental parece que fue la utilización de madera de pino verde. Hay que reconocer que todos los informes insisten en la conveniencia de que la madera había de estar bien seca; sin embargo, ello no debía ser un obstáculo demasiado grave porque Cristóbal de Barros, encargado por la Corona en 1581 de la fabricación de varios galeones, en un informe emitido a S.M. decía que en caso de no hallar madera seca se podía utilizar la verde en

---

20. GARCIA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, 1980, pág. 201-202.

los *pantoques* porque siempre iban debajo de agua (21). Yo entiendo que el meollo de la cuestión no es precisamente el empleo de madera verde, para lo que hubiera sido suficiente mayor rigor en la aplicación de las ordenanzas dictadas a tales efectos. Desde luego, la lectura completa del documento pone al descubierto aspectos de sumo interés:

*«...de más de que en los que se han fabricado estos años pasados se han gastado los mejores montes de la costa siendo la madera de ellos muy necesaria para los adobíos y aderezos de las naos más y de particulares y especialmente las de Vizcaya y la Provincia que las más vienen por acabar y se perfeccionan con la madera de la dicha costa en todo lo que es altos y bombas y que por las dichas razones...»* (22).

La real cédula es clara y tajante: los montes de las costas andaluzas tenían que reservarse para satisfacer las necesidades generadas por las fábricas navales del País Vasco y Cantabria. Todo este asunto admite pues una lectura muy diferente a la que tradicionalmente se ha venido haciendo. Y tenemos que comenzar por recordar que entre 1504 y 1580 más del 80% de los navíos de la Carrera de Indias eran de fabricación vasca y entre 1580 y 1610 entre el 50 y el 80% (23); en la segunda mitad del siglo XVII los navíos vascos eran solamente el 17% (24). Por tanto, la participación vasca fue descendiendo claramente desde finales del siglo XVI. La escasez de madera por la sobreexplotación de los bosques constituía un grave problema para los fabricantes vascos, como se pone de manifiesto en numerosos informes:

*«...y porque en las riberas de Bilbao, Baracaldo y Portugalete donde se solían hacer muchas naos y es muy acomodado para hacerlas hay gran falta de madera y tablazón para la fabricación de ellas por haberse gastado la mayor parte de los montes que solía haber cerca de las dichas riberas, S.M. mandase dar orden para que se hiciesen caminos carreteros desde los valles de Oquendo, Salcedo y Gordejuela donde hay muchos y muy buenos montes*

---

21. CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988, pág. 313.

22. A.G.I. Contratación 5091, fol. 144.

23. CHAUNU, P.: *Seville et l'Atlantique*. Oaris, 1955, t. VIII.

24. GARCIA FUENTES, *El comercio español...*, pág. 203.

*para madera y tablas a las dichas riberas y estos caminos se podrían hacer a costa de los lugares...» (25).*

El consumo excesivo había creado un difícil escollo. No ha de causar extrañeza que la Corona que se inclinaba decididamente por las industrias del complejo vasco-cántabro ordenase la conservación de los bosques de coníferas del litoral andaluz para las necesidades que fueran surgiendo de los astilleros norteños.

3.º) La presión del grupo de fabricantes vascos por monopolizar la construcción naval en España. Es decir, a mi entender estos industriales, contando con el apoyo e influencia de un numeroso grupo de vascos que ocupaban puestos importantes de la administración del Estado y de las Indias, lograron eliminar toda competencia. Así, la exclusión de los navíos de porte inferior a 300 toneladas en realidad era una medida que beneficiaba claramente a los fabricantes y cargadores del Norte, pero perjudicaba a los armadores y cargadores sevillanos. Primero, porque, como he indicado anteriormente, la mayor parte de los navíos andaluces oscilaba en torno a las 200 toneladas; y, en segundo lugar, porque en los retornos de Indias la competencia por los fletes se resolvía a favor de los navíos de pequeño tonelaje pues como es bien sabido las importaciones de Indias consistían en caudales, metales preciosos, grana, cueros, añil y poco más. No se necesitaban navíos de gran tonelaje y con frecuencia se veían obligados a regresar, vacíos o a media carga, o a permanecer en las Indias por falta de flete.

Por otro lado, carece de toda lógica pretender, en todo este asunto, una análisis sobre la hipótesis de una rivalidad planteada en términos de igualdad de posibilidades entre las fábricas navales de Andalucía y las del País Vasco y Cantábría. Las industrias de la cornisa cantábrica lo tenían todo a su favor: excelentes bosques, maderas de calidad, industriales de experiencia y capacidad, conocimientos tecnológicos, experiencia secular, ferrerías y la tradicional laboriosidad de los vascos. De manera que no creo que ése sea el camino adecuado para plantear el problema. A mi parecer, la cuestión no es otra que la *discriminación* abosoluta, la impotencia legal para poder concurrir libremente a un mercado en el que los industriales onubenses y de toda la Andalucía occidental

---

25. A.G.I. Patronato, 259, R. 53.

habían estado participando en la medida de sus posibilidades. No hace falta subrayar que nos estamos refiriendo a una actividad industrial de un gran efecto multiplicador. Entre 1582 y 1600, por iniciativa estatal, se construían en los astilleros del País Vasco y Cantabria más de una treintena de navíos de gran tonelaje para las flotas de Indias. La inversión fue superior a 300.000 ducados, cantidad con la que se podrían pagar los sueldos de 857 pilotos, o de marineros. Cristóbal de Barros para los nueve galeones que fabricaba en 1582 contrató 400 carpinteros, 1.000 yuntas de bueyes, centenares de quintales de clavazón y jarcia, etc. (26).

La Corona cedió a los intereses de los industriales vascos y en consecuencia a lo largo del siglo XVII nuevas disposiciones reforzaron la de 1593. Los navíos de fabricación andaluza quedaron legalmente excluidos de la Carrera de Indias, en la que tendrán preferencia absoluta los fabricados en el País Vasco. Las palabras de Veytia Linaje son claras y no admiten confusión. (27).

*«Para hacer el juicio de elección y graduación de los navíos que deben ocupar el buque de las flotas se ha de atender a los requisitos y contempla las circunstancias que se irán explicando y las referiré según la serie con que deben ser estimadas, siendo la primera el que los navíos sea naturales y como quiera que gocen de este nombre no solamente los fabricados en estos reinos, sino en los de las Indias, es de advertir que estos tienen naturaleza por adopción y aquellos legítimamente, de que se sigue que los navíos fabricados en los puertos de estos reinos debieran ser preferidos (...) a los que se fabricaren en los puertos de las Indias/.../ siendo excepción de la regla de los navíos naturales de estos reinos, los que se fabricaren en los puertos de la Andalucía/.../ y en caso que con naos fabricadas en Vizcaya concurriesen otras que se hubiesen fabricado en otros puertos de estos reinos tienen prelación las naos vizcaínas».*

---

26. CASADO SOTO, op. cit. pág. 149.

27. VEITIA LINAJE, José de: *Norte de la Contratación de las Indias*. Edición del Ministerio de Hacienda con introducción de Francisco de Solano. Madrid, 1981. Libro II, cap. VI, p. 5.

### 3.- CONSIDERACIONES FINALES.

La contribución onubense al descubrimiento, conquista y explotación del Nuevo Mundo fue decisiva. Pero muy poco recibió a cambio. A comienzos del siglo XVII centenares de onubenses preferentemente de la costa, abandonaban la tierra que les vio nacer y emigraban a Sevilla o a las Indias, o se enrolaban como marineros en las flotas que cada año partían del Guadalquivir. Es decir, en términos económicos estos hombres salían de sus lugares naturales atraídos por el gran mercado de trabajo que generó la Carrera en el que todos y muy especialmente los sectores más débiles y marginados esperaban mejorar sus condiciones de vida:

*«Sevilla era bien acomodada para cualquiera granjería y tanto se lleve a vender como se compre, porque hay mercantes para todo. Es patria común, dehesa franca, ñudo ciego, campo abierto, globo sin fin, madre de huérfanos y capa de pecadores, donde todo es necesidad y ninguno la tiene» (28).*

Y por el contrario, las poblaciones de la costa onubense experimentaban un acusado retroceso o declive, muy grave en algunos casos. Palos, por ejemplo, se hundió totalmente; los ricos armadores y los hombres más capacitados emigraron a Sevilla y a las Indias y la población que quedó se vio obligada a abandonar sus tareas marineras tradicionales, para dedicarse a la agricultura. En este sentido, la zona onubense especializada en el cultivo de la vid, a pesar de las dificultades a las que antes hemos hecho mención se benefició de la implantación de mercados que el Descubrimiento llevó consigo.

Toda la información que poseemos resalta la decadencia de la zona costera, iniciada en los primeros decenios del siglo XVI. No es el futuro precisamente el tiempo del historiador; sin embargo, podríamos plantearnos qué hubiera sucedido si ante la acuciante necesidad de navíos de fabricación española la Corona a través de los organismos competentes en lugar de privilegiar una determinada zona que además ya contaba con el monopolio del comercio de hierros y manufacturas metálicas y que como se puso de manifiesto no estaba en condiciones de responder por sí sola

---

28. ALEMAN, Mateo: *Guzmán de Alfarache*. 2 vols. Editorial Sopena, Barcelona. 1.<sup>a</sup> parte, libro 1.<sup>o</sup>, cap. 2.<sup>o</sup>

al espectacular incremento de la demanda de los últimos decenios del siglo XVI y comienzos del XVII, hubiese tratado de rentabilizar al máximo las posibilidades de zonas como las costas onubenses y en general de Andalucía con siglos de experiencia en las fábricas navales. Jamás tendremos la respuesta. Quedan únicamente los hechos. Y estos no hablan precisamente de una Huelva próspera y en expansión por la riada de caudales que tras el Descubrimiento, marineros onubenses, entre otros, cada año traían de las Indias. Los hechos hablan de decenas de hogares onubenses, andaluces, que cada año vivían la nada agradable experiencia de la emigración o la angustia, zozobra e incertidumbre de la partida de las flotas.