

Historia

DE LA PROVINCIA DE

Huelva

Un análisis de los ámbitos municipales



CAPÍTULO 39

LAS PESQUERÍAS EN EL SIGLO XVIII.

AYAMONTE

Huelva Información

Presidente: **Antonio Ponce Fernández**
Director Gerente: **Ramón Fernández Beviá**
Director Editorial: **Fernando Merchán Álvarez**
Jefe de promoción: **Esther Perles Gallego**

Editorial Mediterráneo

Director-Editor: **Juan Agero**
Dirección artística: **Mercedes Agero Jacobsen**
Maquetación: **Carlos González-Amezúa**
Fotografía: **Juan José Pascual Lobo**
Félix Lorenzo
Sergio Gil
Carlos Navajas
José Barea
Pablo Ramón

Equipo científico de Trabajo

Dirección, ideas y diseño

Juan A. Márquez Domínguez

Coordinación y gestión

José M. Jurado Almonte

Organización y apoyo logístico

Anaya Pena, Lauro; Carrero Carrero, Antonio J.; Dorrego Reyes, Israel; Felicidades García, Jesús; García Delgado, Fco. Javier; Jurado Almonte, José M.; Márquez Domínguez, Juan A; Martín Ramos, Javier; Mora Ruiz, Manuel; Moreno Hinstrosa, María J.; Núñez Márquez, Juan M.; Pardo García, Horacio; Sancha Soria, Felix; Senra González, Sabino.

Redacción de capítulos

Geógrafos e historiadores del Instituto de Desarrollo Local (IDL); profesores de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Huelva; y otros estudiosos e investigadores.

©Agedime, S.L-Editorial Mediterráneo

Diego de León, 39 (28006 Madrid)

©Huelva Información, S.A.

ISBN Tomo II: 84-7156-342-8

ISBN Obra Completa: 84-7156-345-3

Depósito Legal: M-13.830-1999

Las pesquerías en el siglo XVIII

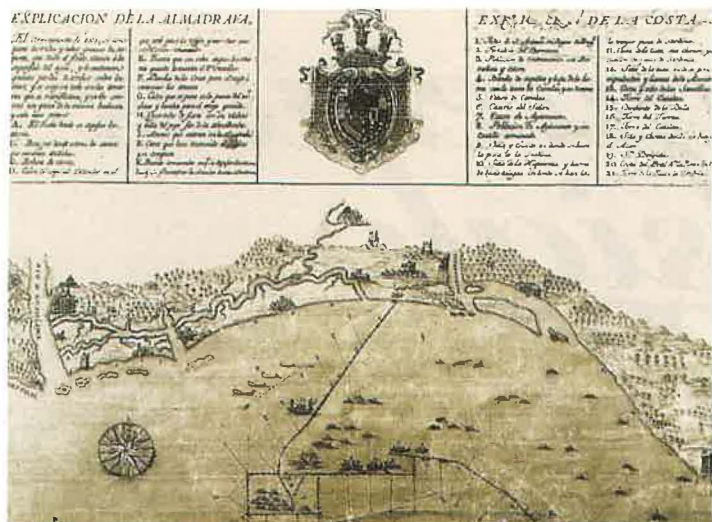
Ayamonte

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE

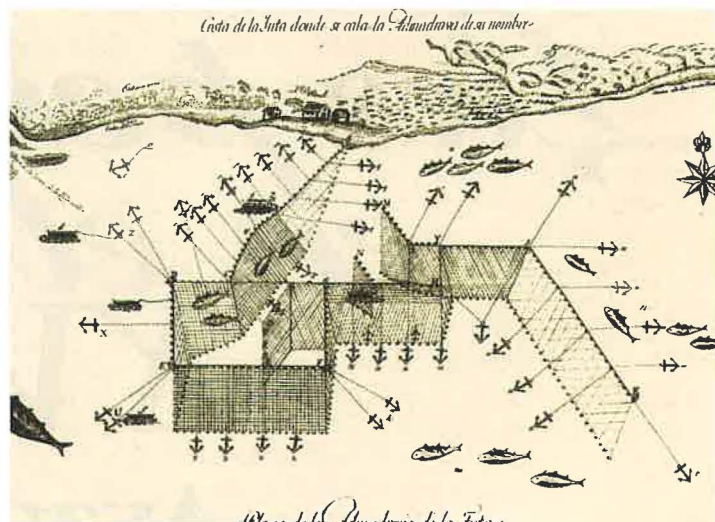
Pueblos onubenses como Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Punta Umbría y Huelva forjaron, con el paso del tiempo, buena parte de sus economías y de su idiosincrasia cultural por esa cercanía y dependencia del mar que la naturaleza ha querido ofrecerles.



Redero en Ayamonte.



Almadraba de la Tuta. Archivo Ducal Medina Sidonia.



Plano de la Almadraba de la Tuta. Archivo Ducal Medina Sidonia.

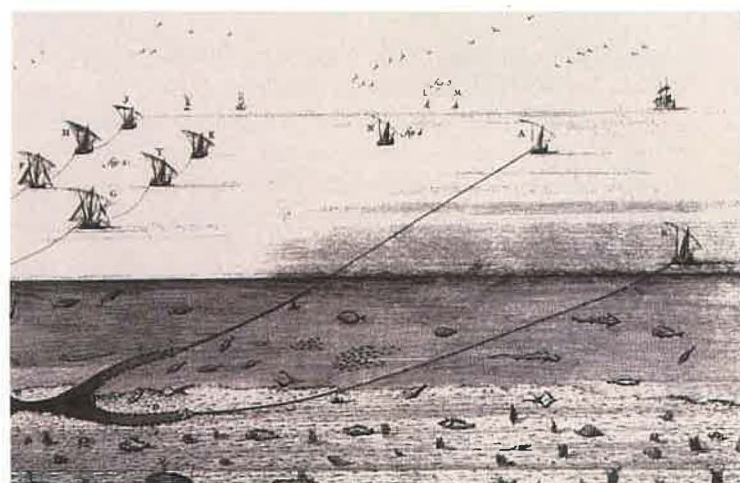
Desde el siglo XVIII mucho ha cambiado el panorama pesquero onubense: las artes, las técnicas, la flota, los recursos marinos, los puertos y sus hombres. El análisis de su evolución más reciente, así como su más inminente actualidad será objeto de estudio en otro capítulo de esta obra, pero, sin duda, no se puede conocer el presente de la pesca olvidando su pasado. Si Andalucía y, por ende, la provincia de Huelva constituyen una de las zonas con mayor tradición pesquera en el ámbito europeo, y si cabe, a escala mundial, se debe tanto a la riqueza de sus extensas costas como a factores históricos. La pesca actual no es sino el resultado de la evolución de muchos hechos que se desarrollaron en el tiempo y en el espacio (Compán Vázquez, D., 1989; 219).

UNA ANTIGUA TRADICIÓN PESQUERA

Por indudable determinismo físico, la actividad pesquera y marisquera empieza en nuestro litoral desde muy antiguo. En sus playas tendidas, en sus marismas y estuarios, muy pronto, el hombre encontró un sustento alimenticio complementario al que hallaba en tierra.

Mucho antes de que se forjasen las primeras civilizaciones, desde el Paleolítico y el Neolítico hay abundantes “concheros” u otros yacimientos que testimonian la actividad pesquera, básicamente mariscadora, en estos contornos.

La pesca, muy unida a la navegación y al comercio marítimo, fue un pilar básico para la expansión colonial de los pueblos del Mediterráneo Oriental. Fenicios, griegos, romanos y pobladores autóctonos (tartesios) conocieron y aprovecharon los puer-



Parejas de laudes arrastrando artes de Bou. (A.A.P.H.)



Sacada a tierra o virado de la Jábega. (A.A.P.H.)

Antiguas salinas en Isla Cristina.



testimonios de autores andalusíes sobre la riqueza pesquera de nuestras costas (García del Hoyo, J.J., 1999; 157); destacando en estos momentos los puertos de *Awnaba* (Huelva) y *Shaltish* (Saltés) (Campos, J. y Gómez, F., 1999).

Las actividades pesqueras, las carpinterías de ribera y la navegación de cabotaje encuentran un nuevo auge en la **Baja Edad Media**, desde los puertos situados al abrigo de los ríos Guadiana, Piedras, Odiel y Tinto. Son frecuentes en estos momentos los contactos comerciales, muy ligados a la actividad pesquera, con Flandes, Bretaña, Inglaterra,

los naturales que ofrecía el medio físico para la obtención de recursos pesqueros e, igualmente, para la explotación del interior de Andalucía, valiosa también por sus recursos minerales y agroganaderos, y que encuentran en los puertos una salida hacia el exterior.

Todos ellos empezaron a conocer nuestro litoral y, por supuesto, a aprovechar los recursos costeros y del interior. Desde entonces, los puertos se convirtieron en las primeras colonias y fundaciones de lo que sería un rosario de pequeñas urbes a lo largo de todo el litoral peninsular.

Con los **romanos** se intensifica esta actividad pesquera. Ya por entonces coexistía una pesca artesanal de pescadores pobres y una “*pesca industrial*” de grandes “empresas” para la época, como fueron las **almadrabas** del Suratlántico, que empleaban un cuantioso número de braceros, y que, además de la pesca, incluían la fase industrial de salazón y conservación del atún. Uno de los principales asentamientos de este tipo es Bolonia en Tarifa, frente a unas aguas donde se sigue hoy practicando esta ancestral pero efectiva y ecológica arte de pesca. En el Cerro del Trigo, en Doñana, Bonsor y Schulten, hacia 1923, encontraron ruinas pertenecientes a un poblado de pescadores. Asimismo, en 1975 Mariano del Amo halló en Huelva restos de dos factorías de salazón. En distintos escritos de autores clásicos como Plinio, Estrabón, Marcial o Séneca se alude al “*garum*” —una especie de salsa de pescado— de Hispania de alrededor de la zona de Gades, cuyas pesquerías gozaron de gran fama en la antigüedad (Moreno Alonso, M., 1979; 99). Asimismo, en los últimos años, se han localizado restos de otras factorías romanas en Isla Canela, El Terrón, El Rompido, Saltés y Punta Umbría.

El elevado consumo de pescado entre las comunidades pesqueras y no pesqueras posibilitó que la pesca apenas decayese en épocas como la bajoimperial, visigoda e islámica. Así, existen

las costas africanas y el resto de los reinos peninsulares. Marinería onubense que fue acumulando experiencias de navegación que sirvieron en buena medida para el descubrimiento y colonización de un nuevo continente: **América**.

En la costa bajoandaluza del Suratlántico se incrementó el número de almadrabas, en poder de los Medina Sidonia, y se amplió la pesca de “*altura*”, no sin dificultades, hacia los ricos caladeros del Norte de África. Faenaban de forma habitual, desde principios del siglo XV, desde el cabo Espartel hasta el cabo Bojador e, incluso, hasta el Río de Oro. Sin embargo, con los Tratados de Alcaçovas-Toledo (1479) y Tordesillas (1494) los barcos andaluces no podían faenar al sur del cabo Bojador, por lo que desde entonces la pesca se intensificará en torno a los caladeros de Aguer, San Bartolomé, Santa Cruz de la Mar Pequeña y Bojador (Navarro Sainz, J.M^a., 1988; 332). No obstante, pese a estas disposiciones, muchos marinos y patronos onubenses se aventuraron a seguir pescando en estas prohibidas aguas. Así, el profesor Carriazo Rubio (1998) estudia la flota pesquera de la villa de Huelva en un documento de 1590. Entre las 128 embarcaciones computadas, se reseñan expresamente 11 “*navíos que van a la pesquería de Guinea*”.

La crisis socioeconómica durante los reinados de los últimos Austrias, en el **siglo XVII**, fue especialmente crítica para la pesca: la **sal** subió mucho de precio, se gravó el comercio del pescado y las guerras marítimas y el peligro pirático crearon inestabilidad, diezmando el número de barcos y de pescadores que, con mucha frecuencia, eran enrolados forzosamente para la guerra (Compán Vázquez, D.; 1989).

RECUPERACIÓN DE LA PESCA EN EL SIGLO XVIII

Este conjunto de circunstancias se modifica lenta y gradualmente con la llegada de los **Borbones**. Desde entonces, el sec-

Marisqueo de la coquina en Punta Umbría.



tor pesquero se irá integrando en una Administración única que reglamentaba por igual para todos los antiguos reinos; se van disipando las barreras arancelarias interiores al comercio y a la libertad individual para emigrar; por otra parte, a la pesca le llegará gradualmente novedades tecnológicas, empresariales, sociales, laborales, etc. que irán transformando lentamente el sector en algo cada vez más actual. Esta nueva etapa se diferenciará de la anterior por coincidir la pesca, en líneas generales, con una **fase expansiva**.

Para el caso particular del Suratlántico esta etapa está marcada por la llegada de pescadores, armadores y comerciantes **catalano-valencianos**, de mentalidad más capitalista y empresarial y con tecnologías pesqueras más desarrolladas e intensivas y que, tras la abolición de sus fueros (1707), empiezan a conquistar los caladeros y puertos castellanos. De esta manera, sobre los antiguos reinos de Sevilla y Granada inician un ciclo colonizador que convulsionaría todo el sistema pesquero local. Actuaron como “modernizadores” e impulsores de la pesca en muchos puertos donde se asentaron colonias y “*compañías*” de catalanes y valencianos. Incluso llegarán a fundar, o al menos a darle entidad definitiva como núcleo de población, “*La Higuervita*”, la actual **Isla Cristina**. El padre Mirabent (1824) reseña 55 compañías que a mediados del siglo XVIII se habían establecido en el litoral occidental de Huelva, principalmente en las playas y arenas de “*La Higuervita*”.

No obstante, esta intensificación pesquera conllevó no pocos problemas con las empresas e intereses pesqueros locales que practicaban artes pesqueras menos productivas aunque, al mismo tiempo, menos esquilantes con el medio marino. Por tanto, la lucha entre estos dos modos productivos: la **artesanal** y la **preindustrial**, generarán debates que llegarán a distintos foros políticos, marcarán la trayectoria de la actividad pesquera en esta segunda mitad del siglo XVIII, proseguirá en la siguiente centuria, y terminarán con la “victoria” de las posturas productivistas.

- PESCA ARTESANAL Y PREINDUSTRIAL: INTERESES CONTRAPUESTOS.

Con los Borbones se adoptará una serie de medidas para relanzar una aletargada actividad pesquera. Entre ellas destaca la creación de la “*Matrícula del Mar*” en 1737, recopiladas en 1748 por el Marqués de Ensenada, aunque quedará definitivamente fijadas en 1802, después de publicarse no menos de 300 edictos y decretos relativos a esta materia. Tendrá como resultado el agrupamiento y registro de la gente del mar, dándole el monopolio de las faenas marineras: pesca, carga y descarga, navegación, etc., y la exención de algunos impuestos, a cambio de la prestación de servicio en la Real Armada, que no es poco (De Vega, J., 1995; 168). Así, por ejemplo, el Interrogatorio de Tomás López (1787) nos dice de Ayamonte: “*En ella hay una matrícula de 1.500 marineros que tripulan los barcos tan útiles al Rey Nuestro señor; que en sus reales Armadas sirvieron esta última guerra de 1782 cerca de 1.000 hombres de esta ciudad*”. Por tanto, es fácil de imaginar los efectos demográficos y económicos que se dejaban sentir sobre las villas en años bélicos.

Estas reglamentaciones, junto a la menor actividad berberisca, eran suficientes por sí para que la pesca tradicional se recuperase lentamente. Pero, la mayor reactivación va a proceder, como se ha dicho, de la intensificación pesquera y la introducción de **nuevas técnicas** por parte de empresarios y marineros llegados de Cataluña y Valencia.

En un discurso de 1776 ante la Real Sociedad Patriótica de Sevilla el ayamontino Juan Manuel de Oyarvide informa sobre la llegada de estos nuevos empresarios y sistemas de Levante:

“Concurren anualmente muchas embarcaciones catalanas, valencianas y algunas de la costa de Granada, unas a pescar, otras a comprar y beneficiar, en forma de Compañías, la sardina, para embarcarla y remitirla embarcada, como la grasa que sacan de ella a fletes de distintas embarcaciones (...) Las embarcaciones de Cataluña, Valencia y costa de Granada que vienen a cargar sardinas dejan en Cádiz los frutos de su país, vinos y aguardientes por lo regular, y con su producto y las botas vacías pasan al paraje llamado la Higuera (...) allí colocan sus embarcaciones grandes los catalanes y valencianos y con las menores van a los sitios donde se pesca y vende, para conducirla inmediatamente a salarlas y embarrilarlas” (Extracto del texto original en Sánchez Lora, J.L., 1987; 48).

Estas nuevas “compañías” van a centralizar sus operaciones en los arenales de “La Higuera”. A la riqueza de sus pesquerías se unía, imprescindible para la salazón y el escabeche, la disponibilidad de sal, obtenida transformando en salinas amplios sectores de las marismas. El padre Mirabent (1824) consideraba que *“sólo la mejor porción y conveniencia para la pesca y saladura, pudo motivar la fundación de Isla Cristina en este lugar, rodeado de tantos peligros y sujeto a tantas privaciones”*.

Fueron tan rápidas e importantes estas prácticas empresariales foráneas que conllevaron intensas corrientes migratorias hacia este emergente núcleo (Jurado, J.M. y Márquez, J.A., 1997). Las cabañas temporales de pescadores darán paso rápidamente a la construcción estable, especialmente tras el Terremoto de 1755 cuando quedaron destrozadas muchas chozas utilizadas como alojamiento (González Cruz, D., 1995; 78). Con datos obtenidos de Sánchez Lora (1988; 438) en 1775 “se emplearon en esta localidad 72 embarcaciones catalanas y valencianas con 773 hombres de tripulación, y ocuparon a 507 personas para el trabajo de espichar, salar, prensar y estibar la sardina”.

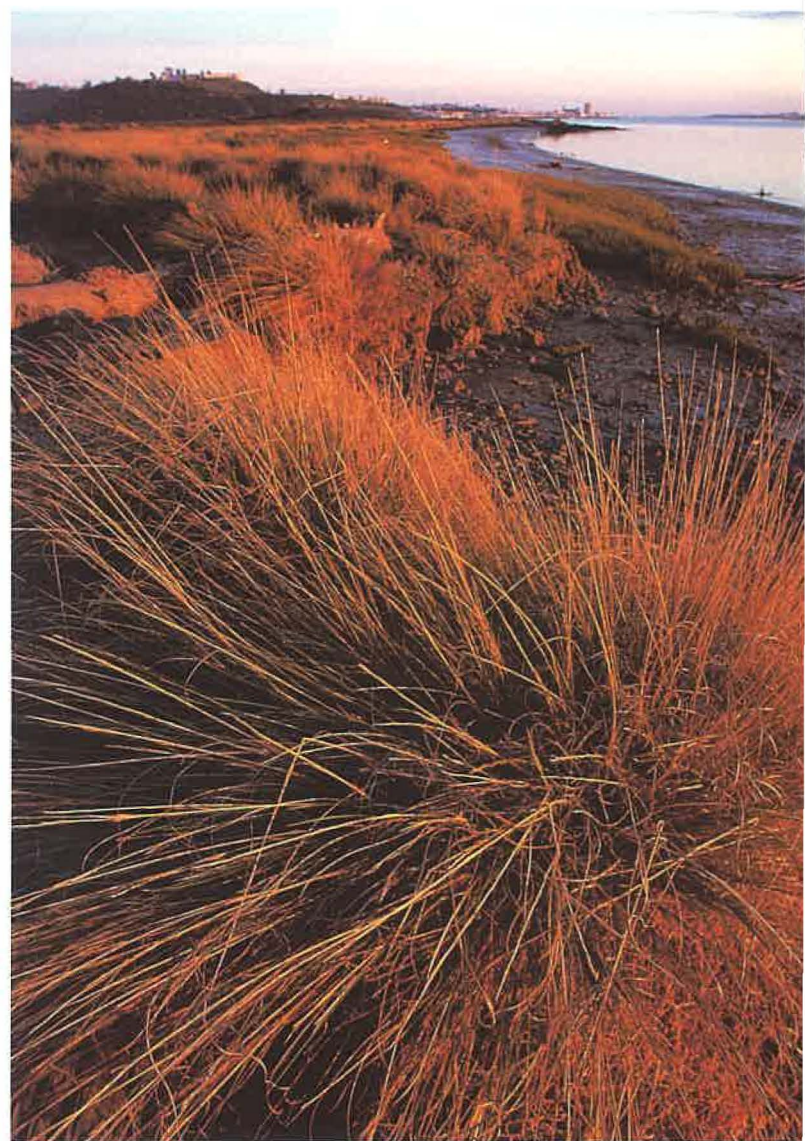
Las consecuencias de estas nuevas artes y sistemas de trabajo no se hicieron esperar, trastocando las viejas estructuras pesqueras. En primer lugar, trajo consigo la proletarización de muchos marineros agremiados (González Escobar, J.L., 1999; 84). Gremios que tenían sus propios estatutos, ordenanzas y modos de producción ahora veían cómo se alteraba su modelo con la introducción de pescadores y armadores foráneos con mayores cotas de rentabilidad. Por ello, no dejaron de apelar a las autoridades municipales y de marina para que prohibiesen o limitasen dichas prácticas pesqueras.

Otra consecuencia fue la quiebra del comercio cerealístico terrestre: los catalanes captan la mayor parte de la producción sardinera, y en consecuencia desplazan a arrieros tradicionales que introducían trigo a cambio de sardina, originando crisis de subsistencia en las localidades costeras.

Pero, el debate mayor se centraba en el descenso de las capturas al que estaban sujetas las artes tradicionales frente a las nuevas compañías que empleaban el arte de “bous”, consistente en dos barcos que tiran de una sola red, de fina malla, arrastrándola por el fondo. En consecuencia, no fueron bien aceptadas. Y así encontramos una protesta elevada por el gremio de pescadores de la villa de Huelva al Consejo de Castilla en 1770 en la que denunciaban los perjuicios que desde hacía unos veinte años les causaban los bous establecidos en Sanlúcar y El Puerto de Santa María. Les acusaban de que con sus redes de malla fina

agotaban los criaderos (DE VEGA, J.; 1995).

Igualmente, señalando las mismas causas, en 1779, Manuel Martínez de Mora, vecino de Huelva, en su discurso sobre *“Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía, y modo de repararla”*, dirigido también a la Real Sociedad Patriótica de Sevilla, con el apoyo de los gremios de pescadores locales, expone la situación calamitosa a que se ha llegado: *“La protección, que se les facilitó en los principios, ha dado lugar á que los Armadores de los bous, rompiendo todo coro, aumentasen considerablemente el numero de parejas, corran todo el mar de nuestra costa, se introduzcan en las desembocaduras de todas las rias, que median entre las salidas de Guadalquivir, y Guadiana, hayan agotado sus senos de pesquería, y arruinado el crecido numero de industriosos, que se mantenian de sus producciones”*. Respecto a las consecuencias de estas técnicas en el medio marino dejó dicho: *“remolcan, y arrastran quanto encuentran en toda la dimension de su rumbo, sacando ahogados entre la mas profunda lama aun los mas pequeños peces que empiezan á fermentarse: de tal modo, que a el levantar la red, para recoger el pescado, vuelven á el mar por inservibles la mayor parte, las mas de las veces, que la que aprovechan, dexando enturbiadas las aguas, cenegosos los comederos, y que-*



Orillas del Guadiana en Ayamonte.

Puerto pesquero de Huelva.



Astilleros de madera en Isla Cristina.



brantados los ovarios en todo el espacioso plan por donde han sido rastreadas las plumadas: y como las demas artes, no pueden recoger otros peces que los que recalán á la corta distancia de tierra, que permiten sus calamentos, solicitando los comederos; habiendo sido enlodados por los Arbois, ó ya no los buscan, ó son atajados en su ruta, y de uno, y otro modo burlan la fatiga de estos aplicados naturales". Después de aludir a la quiebra atunera indica: "La sardina ha comenzado a escasear que ni los traficantes que hacen para acopiarla dilatados y costosos viajes, pueden proveerse de la que solicitan; ni los armadores de las jabegas pueden sacar el interés de los crecidos fondos que anticipan; ni sus tripulaciones la utilizan correspondientemente, ¿qué digo utilidad?, a veces, ni aún lo preciso para su manutención..... las pescadas ya no se dejan ver, y los infelices toneleros, tienen que salir a buscarlas 20 y 30 leguas (en la mar)" (Extracto del texto original en Sánchez Lora, J.L., 1988; 437).

Para corregir dicha problemática Martínez de Mora proponía la **prohibición total** de dichas artes: "No de otro modo que distinguiendo tales artes podrá repararse á costa de algún tiempo el daño causado, y evitar, el grave que amenaza; porque de tolerar, ó permitir el uso de ellos se ha de seguir necesariamente la total carencia de la pesca en las playas donde sean consentidos. (...) es necesario remedio mas violento, y o enseña otro la experiencia que el de la extinción total de los Arbois. Verificada esta, no habrá quien mate las crias, quien escalde los senos, quien arrolle los comederos, quien arrase los desovaderos, quien interrumpa la recalada, ó arribo de los peces grandes, y asombradizos, y ultimamente quien impida la fermentación de las especies. Con la prohibición absoluta de los Arbois, ó Bous se causa no considerable extorsión á un interesado, ó compañía de determinados particulares. De su tolerancia se sigue la ruina de todos los pueblos que antes de ellos vivian de la pesca, y todo el interior de la provincia padece la escasez, y carestia. (...) De este modo cesará la esterilidad, que se sufre; se propagarán las crias;

renacerán los abundantes acopios, que se veían en lo antiguo, resucitará la decaída afición, y ella misma será influxo, para que se acreciente el número de los marineros...”.

En suma, se trata esta vez no de una crisis coyuntural sino estructural que arranca desde el último tercio siglo XVIII y alcanza sus peores momentos en los primeros decenios del siguiente. De las consecuencias de estas prácticas pesqueras, las Actas Capitulares de 1820 para el caso de Ayamonte, estudiadas por Sánchez Lora (1987; 261), nos dirán que la situación era crítica: *“reducida a poco más de 1.000 vecinos (en referencia a Ayamonte), en su mayor parte pescadores, que por las circunstancias que les rodean van tocando a su exterminio con sobrada aceleración”*, y se añade que si no se media solución *“toque el caso de desaparecer (la ciudad) del catálogo de poblaciones de España”*. Igualmente, en otro texto capitular de 1821 se dice: *“la pesca había decaído a tal extremo que los individuos del mar se hallan pereciendo, (...) se reúnen en cuadrillas a pedir limosnas con excesivo dolor y escándalo, (...) por consecuencia de este extremo podrá comprometerse el orden público y la tranquilidad de los vecinos”*.

A pesar de las muchas protestas ante el Gobierno Central pidiendo la prohibición, o al menos su limitación, de las artes de *bous*, a fin de mitigar sus efectos destructores, las consiguientes y variadas disposiciones legales en este sentido no se cumplían. Los ayuntamientos poco podían hacer, impotentes ante los casos de corrupción. Así, en 1833 el cabildo de Ayamonte, una ciudad que por entonces sucumbe por el hambre y el cólera, envía una carta a un impasible y moribundo rey en estos términos de desesperación: *“...nada de lo mandado en esta materia se cumple, y que con el mayor escándalo de acuerdo con algunos jefes de marina se infringen todas aquellas disposiciones y la pesca del Bou se halla hoy en el goce más completo y absoluto de su ejercicio, sin limitación alguna”* (Sánchez Lora, J.L., 1987).

Unos años después Pascual Madoz (1845), en su crónica de Ayamonte, nos sigue hablando de este mismo e irresoluble problema: *“Es verdad que por un fenómeno cuya causa es desconocida, la sardina huye de esta costa y se agolpa generalmente en la portuguesa; empero respecto á las demás clases, el origen de la escasez que se advierte, casi á no dudar, está en el abuso que se hace de las artes de pesca al Bou que tiene desgastados estos mares, y que mientras existan no habrá pesca; y también es indudable que prohibidas á los pocos años, volverían á poblarse y ofrecerían las grandes producciones de otras épocas.”*

Astilleros de Punta Umbría.

Paulatinamente, algunas compañías de *bous* dejaron de venir por estas costas, por la desaparición del monopolio gaditano; pero, en otras ocasiones, sus empresarios se establecieron aquí definitivamente. Algunos de los mismos conformarán, desde mediados del siglo XIX, la burguesía industrial de Ayamonte e Isla Cristina en torno a la industria conservera y de salazones. En cuanto a las artes de arrastre, tras la sucesión de períodos de prohibición y de permisión, en 1870 se legalizan en todo el país (García del Hoyo, J.L., 1999; 158). El *bous* o *“pareja”* evolucionará hacia los modernos arrastreros que sólo necesitan una embarcación para tirar del arte. Con los años, las velas darán paso a los motores de vapor, y éstos, a los de gasoil. Las embarcaciones ganan en autonomía y propulsión. La estrella de este conjunto de innovaciones sería, ya a mediados del siglo XX, la congelación a bordo (Jurado Almonte, J.M., 1997).

- TRIPULACIÓN Y POBLACIÓN ACTIVA PESQUERA.

Lógicamente la actividad pesquera ligaba en mayor grado a las localidades ribereñas al mar. No obstante, en el siglo XVIII, con respecto a la actualidad, era mayor el número de núcleos onubenses con vinculación pesquera directa. Así, San Juan del Puerto, Palos, Moguer e, incluso, Gibraleón y Trigueros llegaron a tener puertos pesqueros y la pesca se sentía en su entramado socioeconómico.

Pero, entre los puertos onubenses, y para este siglo, destacaba el de Huelva. Un enviado arzobispal que visitó esta villa en 1707 refiere: *“...y principalmente se mantiene este pueblo de la pesquería, ocupándose en este ejercicio la maior parte por ser puerto de mar a propósito y abastecerse la ciudad de Sevilla y lo principal*



deste Arzobispado del pescado que se coge en esta villa, siendo lo que más llena la pesquería de la sardina..." (Texto original en González Cruz, D., 1995; 137). Un tercio de su población activa en 1725 se dedicaba a las tareas del mar, y sin contar el número de vecinos que ejercían, en tierra, labores de aprovisionamiento, construcción y reparación de barcos y artes. Las capturas, desembarcadas en la Calzada -actual calle Marina-, se comercializaba inmediatamente hacia localidades de la campiña y Condado de Niebla, Andévalo y Sierra de Huelva, buena parte de Extremadura y hacia Sevilla y su entorno (González Cruz, D., 1996; 39).

En segundo lugar en el escalafón de la actividad pesquera y marítima se hallaba, durante los siglos de la modernidad, **Ayamonte**, de la que tendremos más oportunidad de comentar en un siguiente epígrafe. Un enviado especial que la visitó en 1779 hace referencia a que *"la mayoría de la población estaba empleada en la pesca de la sardina, con que hacen comercio con los catalanes y puertos de Levante, siendo éste el principal ramo de su tráfico"* (citado por González Cruz, D., 1995; 140). Ahondando en ello, Sánchez Lora (1987), siguiendo las Actas Capitulares municipales, refiere que tres cuartas partes del vecindario de Ayamonte eran *"gente del mar matriculada"*.

A mucha distancia de los anteriores, se encontraban otros enclaves portuarios como Lepe, La Redondela, San Juan del Puerto, Gibrleón o Cartaya, poblaciones más volcadas en aquellos momentos hacia las actividades agrarias.

Con respecto a las **condiciones de vida** de este colectivo, de forma algo similar a la actualidad, existían por entonces notables diferencias entre los *"hombres y familias del mar"*. Los más, los marineros asalariados, se mantenían en la indigencia y la pobreza, víctimas con mucha frecuencia de las crisis de subsistencia y las malas coyunturas. Frente a ellos, los propietarios de los barcos gozaron de una situación más favorable. Pero entre éstos últimos, los más privilegiados eran aquellos armadores que compartían las actividades pesqueras con el comercio marítimo o con la explotación de tierras, lo que les proporcionaba un nivel de vida que les incluía en las élites locales. A más distancia se situaban los propietarios de pequeñas embarcaciones, muy suje-

tos también a las situaciones de crisis. En una situación intermedia entre los armadores y los marineros, aunque con una posición económica poco holgada, se hallaban los patrones de barcos y los pilotos de Indias (González Cruz, D., 1996; 41).

El **sistema de retribución** variaba poco del que hoy se sigue empleando en la pesca de bajura o artesanal, funcionando por entonces, el sistema *"a la parte"*. Con pequeñas diferencias locales entre los puertos, en general, el armador, una vez deducidos los gastos de utillaje, manutención y transporte, se reservaba un tercio de lo vendido líquido; y el resto, se repartía por "partes" entre la tripulación, en la que el patrón solía obtener de dos a tres partes. Según los cálculos efectuados por Sánchez Lora (1987), sólo la buena temporada de pesca representaba beneficios al armador, pues en las malas, la inversión superaba al beneficio. No obstante, para el conjunto de la tripulación la situación era peor, acrecentado por la condición temporal de algunas capturas.

En suma, y recogiendo de nuevo las palabras del citado investigador, *"la multitud de factores que conforman la estructura pesquera hacen de ella una actividad vulnerable en extremo. Basta un aumento en el precio de la sal o, lo más frecuente, una situación de inseguridad marítima, aumento de cargas fiscales, levadas militares, e incluso el simple rumor de merodeo de flotas enemigas en el golfo de Cádiz para producir una honda crisis que con frecuencia se resuelve en catástrofe económica y demográfica"*. En este sentido, la historia de todos nuestros pueblos costeros está llena de episodios de este tipo.

- ARTES, TIPOS Y NÚMERO DE EMBARCACIONES Y SISTEMA.

La **flota pesquera** onubense en este siglo XVIII ofrecía una amplia variedad que iba desde las jábegas y jabeques -algo más pequeñas que las anteriores- hasta los cazonales, lavadas, chinchorros o lanchas (González Cruz, D., 1995; 139). El coetáneo escritor Juan de Mora Negro y Garrocho (1762) nos dice: *"Oy todavía se trafica en Huelva con 25 barcos viajeros, sin contar las jábegas, cazonales, labadas, chinchorros y otras muchas embarcaciones que se emplean en la pesca, ocupan gran parte del pueblo y surten de pescado la villa y todo el reynado de Sevilla"* (Texto original en Carriazo Rubio, J.L., 1998; 126).

En lo que se refiere al **número de embarcaciones** destacaba la flota de la **villa de Huelva**. En este sentido, según las Respuestas enviadas al Interrogatorio de Tomás López (1788), esta localidad *"en su pesca se emplea hasta sesenta y ocho embarcaciones, cuyos buques son de desde ciento hasta trescientos quintales. Proveen a la ciudad de Sevilla y todos sus contornos y, tierra adentro, toda la Sierra alta y baja hasta confinar con La Mancha, de cuyos remotos pueblos bajan a este puerto innumerables personas con crecido número de requas para el transporte de dicho pescado"*.

Asimismo, ya hemos hecho referencia de las 72 embarcaciones catalanas y valencianas que en 1775 trabajaban en La Higuera; y con respecto a Ayamonte, igualmente, su dependencia de la pesca es casi total; así el Catastro de Ensenada de 1752 refleja 107 embarcaciones.

De entre la rica **variedad de las capturas** destacan muy por encima de las demás, por su capacidad de transformarlas en sa-

LA MARINERÍA EN LA COSTA DE HUELVA EN EL SIGLO XVIII

LUGARES	1752	1760	1787
AYAMONTE	400	475	783
CARTAYA	47	-	-
GIBRALEÓN	15	-	-
HUELVA	875	835	1.300
LEPE	7	-	-
MOGUER	107	-	-
PALOS	1	-	-
REDONDELA	6	-	64
SAN JUAN PTO.	34	-	-
SANLÚCAR DE G.	5	-	4
TOTALES	1.497	1.310	2.426

Puerto pesquero de Ayamonte.



Ayamonte, el río Guadiana y la frontera.



lazón y escabeche, la sardina y el atún; cuyas capturas se especializaban por temporadas, al ritmo de sus ciclos migratorios.

La sardina se capturaba especialmente mediante la técnica del cerco, empleando distintas jábegas y jabeques. Precisamente, éste y otros tipos de pesca artesanal, como el palangre, las nasas, cazonales, etc. entran en crisis por la introducción del “bous” o “pareja” un sistema de pesca de arrastre, nada selectiva con el tamaño y tipo de capturas.

Para la pesca del atún se empleó especialmente el sistema de las *almadrabas*, técnica de origen cartaginés, muy usada por los romanos. Desde el siglo XV, este tipo de pesca era monopoli-

zado por privilegio real por los Duques de Medina Sidonia, “Señor de las Almadrabas de la Costa de Andalucía”, “Rey de los Atunes”, en palabras de Cervantes. En concreto, en el litoral onubense, aprovechando las migraciones de los atunes entre el Atlántico y el Mediterráneo, la Casa Ducal armó almadrabas en “el sitio que llaman río del Terrón”; y en las costas gaditanas, en Barbate, Conil y Zahara, donde en la actualidad se siguen utilizando (González Cruz, D., 1995; 141). En el siglo XVIII este monopolio es explotado mediante arrendamiento a compañías en las que el Duque, independientemente de la renta anual que recibía, participa como un socio más. El profesor De Vega Domínguez (1995) ha estudiado los pormenores de uno de estos arrendamientos otorgado en 1766, por espacio de ocho años, a una compañía radicada en la villa de Huelva.

VOCACIÓN PESQUERA DE AYAMONTE

Otros ciudadanos onubenses e, incluso, los mismos naturales de Ayamonte, hoy día, en su imagen mental de esta villa, la pesca apenas tiene presencia. Y con razón, y así lo podría mostrar diferentes indicadores demográficos y económicos. Pero es destacable, y es la intención de este capítulo, mostrar la enorme importancia que en otros tiempos históricos tuvieron en esta localidad las actividades pesqueras y marítimas.

Desde un principio, los habitantes de estos parajes tuvieron que aprovechar los recursos que les brindaban las marismas, el río y los bajos fondos litorales casi como única fuente alimenticia y de riqueza. Hay que tener en cuenta que los terrenos con **potencialidad agrícola** fueron exiguos en comparación con el notable contingente poblacional que siempre tuvo Ayamonte. Un documento estudiado por el profesor Sánchez Lora (1987)

Puerto pesquero de Punta del Moral en Ayamonte.



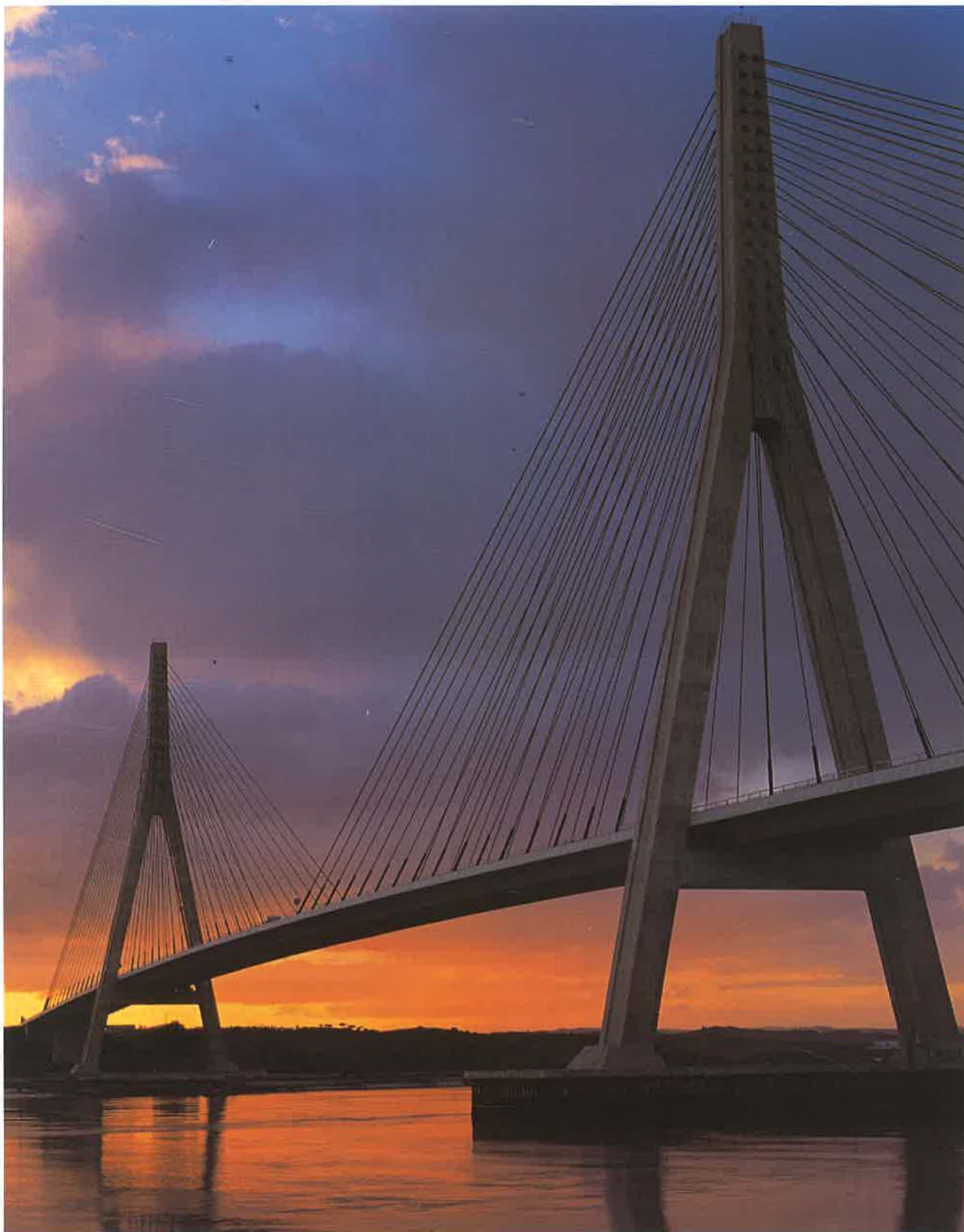
del Archivo Parroquial de Las Angustias y datado en 1785 nos dice: *“podrá causar admiración que este pueblo tenga 1.000 matriculados (en la actividad pesquera), lo que proviene del poco esquilmeño del terreno y de que no teniendo agricultura suficiente para ocupar tanta gente, se vean precisados a aplicarse a la mar, cuyas utilidades, aunque más arriesgadas son más ventajosas que las que ofrece la tierra”*. En palabras de Pascual Madoz (1845) su medio físico es *“montuoso, pedregoso y poco fructífero”*, por ello *“la prosperidad de Ayamonte pende esencialmente de la pesca”*. De igual manera lo vio el cronista Rodrigo Caro (1634) dos siglos antes: *“El campo que tiene es áspero y montuoso, y así el trato de los vezinos principal, es la mar”*. El Interrogatorio de Tomás López (1787) nos dice a este respecto: *“Sus frutos de trigo, aceite, carnes y semillas son muy pocos, por cuya razón valen caros, y se traen por tierra y por mar en embarcaciones, lo cual es dimanado de lo árido de la tierra”*. No obstante, el flujo de las mareas de sus marismas y caños permitieron la existencia de molinos de agua que convertían en harina el trigo llegado de localidades vecinas. Pascual Madoz constata la existencia de diez a principios del siglo pasado. Hoy sólo quedan las ruinas de algunos de los mismos.

Por tanto, la importancia histórica de la pesca en Ayamonte se explica, sin duda, por la inexistencia de alternativa económica y alimenticia: la escasa agricultura era totalmente insuficiente. Hechos algunos cálculos sobre las *“redenciones generales”* en distintos años del siglo XVII, resulta que de la marinería onubense cautiva en el norte de África, un 70% pertenecía a Ayamonte, un 20% a Huelva, y el 10% restante a Lepe, San Juan del Puerto y Trigueros (Lara Ródenas, M.J., 1993; 53); proporción aqué-

lla que disminuiría en la siguiente centuria. Para 1752, según datos de Núñez Rodán (1987) analizando el Catastro de Ensenada, la villa de Huelva con 875 marineros matriculados concentraba casi el 60% de la marinería entre el Guadiana y el Guadalquivir, mientras que Ayamonte con 400 matriculados representaba el 27%. En el Censo de Floridablanca de 1787, los 1.300 marineros de Huelva seguían contrastando con los 783 de Ayamonte (Lara Ródenas, M.J., 1993; 67)

Con respecto a las cifras para Ayamonte del referido Catastro, según la tesis de Sánchez Lora (1987), a esta alta proporción —un 41,5% de la población activa— habría que añadirle casi 300 jornaleros sin cualificar, que también solían enrolarse temporalmente en las faenas pesqueras, así como los hijos de los marineros que no eran computados fiscal y estadísticamente como *“vecinos”*. Con respecto a la flota, dicho Catastro refleja para Ayamonte un total de 107 embarcaciones en manos de 32 propietarios, en su mayoría también patronos de las mismas. Este número de embarcaciones sufriría pocos cambios y así en el Padrón de Pecheros de 1781 se registran un total de 110 y una población activa *“matriculada”* de 1.000 personas. Asimismo, el Interrogatorio de Tomás López (1787) nos dice de Ayamonte: *“Es puerto de mar con cerca de cien embarcaciones (...) en ella hay una matrícula de 1.500 marineros”*.

Así pues, independientemente de las cifras de distintos padrones y censos de esta época, la mayor parte de la actividad socioeconómica de Ayamonte en este siglo se fundamenta en la pesca. Y así nos lo recuerda todavía P. Madoz (1845) medio siglo después: *“La primera y principal industria de los habitantes de Ayamonte es la pesca en el mar y río Guadiana, á la que están de-*



Puente Internacional de Ayamonte.

dicados sobre 800 individuos en los diferentes artes que se conocen en el país, de los cuales son los mas usados, la barca jábega para coger sardina, lavada, espinel, nasa y cordel^o.

Pero, a la luz de las anteriores cifras, a lo largo del siglo XVIII, Ayamonte había sido desbancada en el escalafón de la actividad pesquera y marítima por una pujante Huelva, ya que ésta, además de la cercanía a Cádiz, ofrecía un estuario de mayor navegabilidad que el Guadiana. Asimismo, en su favor, Huelva ha-

bía sido designada en 1717 cabecera de un Partido Aduanero que englobaba a todas las localidades costeras de la actual provincia (Lara Ródenas, M.J., 1993; 65). Sería el primer espaldarazo administrativo para la posterior capitalidad de Huelva (1833) en detrimento de poblaciones como Ayamonte que en otros tiempos fueron más importantes.

Otra cifra más de esta distinta evolución socioeconómica entre Huelva y Ayamonte es que el puerto de Huelva registraba en

Puerto deportivo en Ayamonte.

el catastro de Ensenada (1752) 22 barcos de viajeros censados, frente a sólo 6 de Ayamonte y 12 de otros puertos onubenses. Incluso se aprecia un traslado de comerciantes residentes en Ayamonte hacia Huelva, como es el caso de Antonio Trianes quien en 1760 pide al Cabildo de Huelva que le conceda la vecindad por manifestar que deseaba “establecer su casa y familia en esta villa, así por su vella cituación como por las ventajitas que experimentará su comercio por hallarse más inmediateo a la dicha ciudad de Cádiz” (González Cruz, D., 1996; 48).

La marinería ayamontina participó activamente en la reactivación pesquera impulsada por catalanes y valencianos y en la fundación de “La Higuera”. El padre José Mirabent, natural de la que sería Isla Cristina, escribía hacia 1824, como “los ancianos de hoy recuerdan que años después de la guerra de Sucesión (finalizada en 1713), comenzaron a venir a Ayamonte algunos buques catalanes, de cabotaje, por los meses de julio y agosto, que varaban sus barcos, pescaban sardinias, las estivaban y prensaban por sí mismos hasta que hecho el cargo de su buque, regresaban a Cataluña y volvían al año siguiente para continuar la misma operación”. Como consecuencia de ello, prosigue el P. Mirabent: “Esta conducta fue un estímulo para los pescadores de Ayamonte, lo que en vista de la utilidad que los catalanes reportaban de esta pesca se dedicaron a formar artes mejores y en más número, cuyas abundantes pescas les compraban los catalanes, los que, reunidos en Compañías, formaban en toda la costa sus chozas y en ella sus chancas y prensa, dando a esta industria un aumento increíble, que después se generalizó, y no sólo pescábamos nosotros, sino que también los portugueses se dedicaron a las mismas artes, y aún de nuestra costa, de Granada, venían todos los años un número considerable de barcos –jábegas– para ocuparse en la misma pesca” (Texto original del padre Mirabent, 1824, en Moreno Alonso, M., 1977; 100).

Junto a la extracción de productos marinos se fue fraguando toda una cultura artesana, que después sería industrial, y que giraba en torno a la pesca. Entre éstas se hallaban la explotación de la sal, imprescindible por entonces para la comercialización del pescado, los astilleros para la construcción y reparación de embarcaciones, y la fabricación de salazones.

En cuanto a la sal, y aprovechando las investigaciones del profesor González Cruz (1995), un acta capitular de Ayamonte



decía que cada medida de sardina se componía de un millar en fresco y se necesitaba de una “tercia parte de fanega de sal”. Por ello, por condiciones naturales, en Ayamonte fueron abundantes las salinas. La subida desproporcionada de la sal, al objeto de conseguir dinero por parte del Estado, repercutía inmediata y negativamente en la actividad pesquera.

En los márgenes del Guadiana existieron pequeñas *atarazanas* o carpinterías de ribera. Pascual Madoz (1845) nos hace la siguiente descripción: “La maestranza es otra de las industrias de los ayamontinos en cuyo astillero se han construido en todo tiempo y construyen en el día, los mejores faluchos que se conocen”.

La antigua tradición salazonera de Ayamonte, se reconvierte en industrial a finales del siglo XIX, aunque la primera noticia del establecimiento de un gran almacén salazonero es de 1846, en manos de un industrial de origen catalán, Pedro Feu. Se desarrolla así una burguesía conservera, dueña también de flotas pesqueras (Cáceres Feria, R., 1998; 102). La pesca y la industria conservera vivió una etapa de florecimiento que encuentra una quiebra en 1912 con la finalización del antiguo Tratado de Pesca hispano-portugués que, junto a la imposibilidad de faenar los barcos españoles en las aguas portuguesas, introducía fuertes aranceles a la sardina y atún portugueses, por lo que los efectos negativos se multiplicaban por la falta de la materia prima para alimentar las 42 fábricas conserveras que por entonces estaban radicadas en Ayamonte (Peña Guerrero, M^a.A., 1995; 141). En aquellos momentos, la flota pesquera ayamontina era muy exigua, a diferencia de Isla Cristina, por lo que su industria conservera era muy dependiente del pescado importado de Portugal. Por tanto, a los industriales ayamontinos no les quedó otro remedio que adaptarse a las nuevas circunstancias, adqui-

riendo nuevos barcos –los famosos *galeones*– y en muchos casos cerrando algunas plantas (Cáceres Feria, R., 1999; 106). No obstante, en los años cincuenta todavía se contaba con 12 industrias conserveras y otras 27 salazoneras (ESECA, 1989; 41)

A estos problemas se unía la creación del **Consortio Nacional Almadrabeto** con una factoría en Ayamonte y tres en Isla Cristina, que, por otra parte, obstaculizaba la pesca tradicional en amplios tramos litorales. El Consorcio se mantendrá hasta finales de los treinta y el ansiado Tratado de Pesca con Portugal no podrá firmarse de nuevo hasta 1935. Pero ello no fue suficiente para impedir que el paro y el hambre no castigaran a muchos pescadores y obreros ayamontinos (Peña Guerrero, M^a.A., 1995; 142).

La **tradicción marinera** de Ayamonte decae progresivamente a lo largo del presente siglo. No obstante, todavía en su puerto recalcan habitualmente casi un centenar de embarcaciones y se descargan en su lonja en torno a 2.000 toneladas de especies al fresco de primerísima calidad. Además, como alternativa a la pesca extractiva, un conjunto de empresarios están apostando por las iniciativas acuícolas que potencialmente les brindan sus espacios marismeños y de salinas.

Con respecto a la industria conservera, lejos quedan aquellos tiempos cuando dio prestigio a esta ciudad en el ámbito nacional. Hoy sólo se cuenta con tres fábricas que apuestan también por la calidad de sus productos.

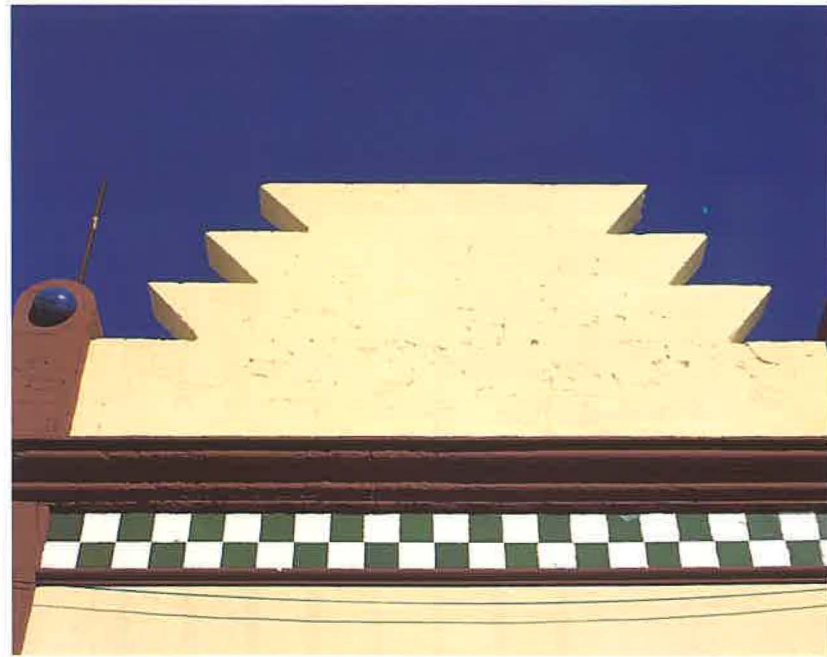
AYAMONTE: UN RECORRIDO POR SU HISTORIA Y DEMOGRAFÍA

Antes de que en el río Guadiana se fijara la frontera entre los reinos de Castilla y Portugal, las poblaciones asentadas en ambas orillas participaron de unos mismos contextos socio-culturales y económicos. Así, existen evidencias arqueológicas similares tanto en el concejo de Castro Marím como en el término municipal de Ayamonte.

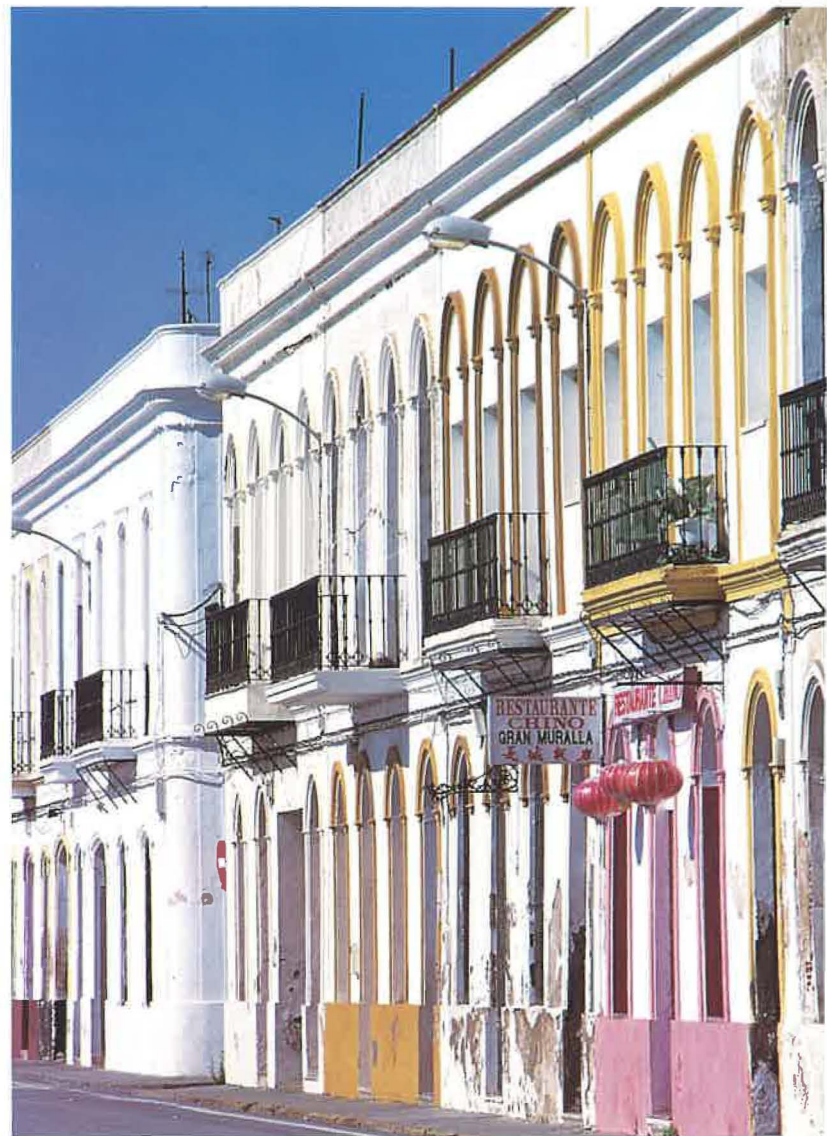
Tal vez porque los asentamientos humanos del III-II milenio a.C. eran de poca consistencia o fueron arrasados por las recientes explotaciones agrícolas, sólo se han documentado elementos funerarios. Existen restos de un dolmen en la zona Noroeste del término y un buen número de necrópolis de cistas en Valdeceros, La Estacada, Los Regustos, o en la Casa de Juan Brisa, que son enterramientos individuales, datables a lo largo del II milenio a.C. (Campos, J. y Gómez, F., 1998; 62).

Con posterioridad, no existen datos hasta **época romana**. En la orilla portuguesa, en Castro Marím se localiza el importante poblamiento de *Esuri*; en cambio el poblamiento de la actual Ayamonte debió ser de muy escaso rango. En el *Itinerario Antonino* se menciona *Ostium Fluminis Aenae*, que significa “las bocas del río Guadiana”. Esta vía romana subía desde la desembocadura de este río hasta *Praesidium* (cerca de Sanlúcar de Guadiana), proseguía hacia *Rubrae* (Minas de Tharsis), bajaba hacia *Onuba* (Huelva), se encaminaba hacia *Ilipla* (Niebla), *Tucci* (Tejada la Nueva) e *Hispalis* (Sevilla) y, desde aquí, tomaba de nuevo un rumbo norte hacia *Emerita Augusta* (Mérida). De esta época son reconocible en el término ayamontino varias muestras de calzada romana y diversos restos funerarios en Isla Canela.

El núcleo originario romano de Ayamonte debió seguir teniendo tan escasa importancia durante el periodo musulmán,

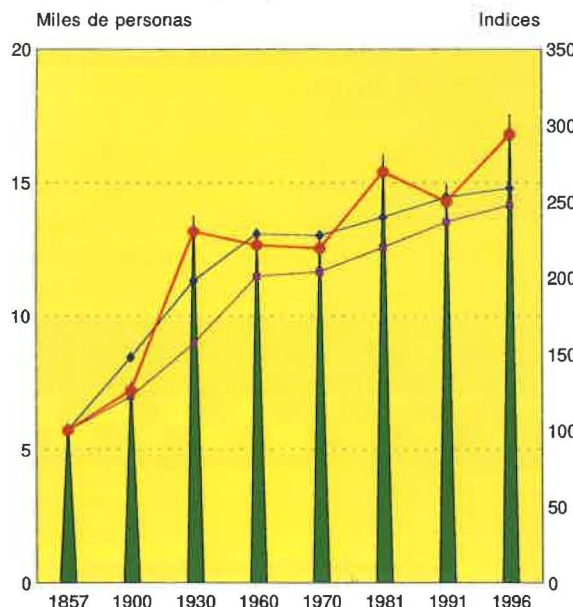


Detalle arquitectónico en Ayamonte.



Ayamonte. Calle.

Ayamonte. Evolución de la población 1857-1996

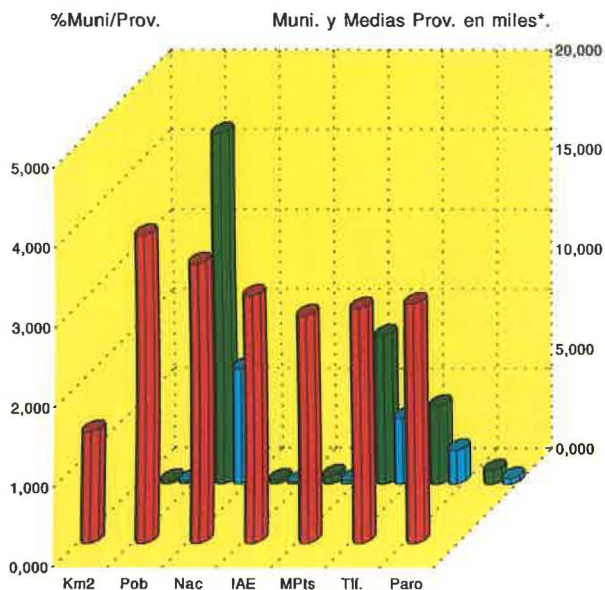


Municipio	5,969	7,531	13,769	13,23	13,099	16,098	14,937	17,566
In. Municipio	100	126	231	222	219	270	250	294
In. Pr. Huelva	100	148	198	229	228	240	253	259
In. Andalucía	100	122	157	201	204	220	237	248

▲ Municipio ● In. Municipio ◆ In. Pr. Huelva ■ In. Andalucía
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración I.D.L.

Ayamonte. Indicadores del desarrollo

Fuente: Sima, I.A.E. 1999 y Elaboración I.D.L.



%Mu/Pr	1,395	3,863	3,509	3,106	2,855	2,950	3,010
Munici	0,141	17,566	0,177	0,381	7,422	3,896	0,661
Medias	0,128	5,756	0,064	0,155	3,291	1,672	0,278

■ %Mu/Pr ■ Munici ■ Medias

Km2: Superficie; Pob: Población 1996; Nac: Media anual de nacidos 1991-95
I.A.E: Impuesto de Actividades Económicas, licencias; TII: Líneas en 1997; Paro: Número parados 1997
*Mpts.: Riqueza, renta declarada 1996, en miles de millones de pts.

del cual no tenemos aún vestigios arqueológicos.

Con la llegada del **siglo XIII** se desarrollan las grandes conquistas de los reinos cristianos peninsulares. Es entonces cuando la "plaza" de Ayamonte, bajo los designios del reino de Niebla, empieza a ser apetecida por los reinos de **Castilla y Portugal**. Fueron los portugueses los primeros en ocuparla en torno al año 1238-39, por mandato del rey Sancho II, quien la cede el 2 de mayo de 1240 a la Orden de Santiago; cesión que es reconfirmada en enero de 1248 por el rey castellano Fernando III (Arroyo Berrones, E., 1998; 119), aunque es tomada de nuevo por los portugueses en 1249, al mando ésta vez de su rey Alfonso III. Desde entonces, Ayamonte estará marcada por su carácter fronterizo.

Estas tierras no pasarían a manos castellanas hasta 1267, cuando, por el Tratado de Badajoz, se fijó la frontera entre ambos países ibéricos desde la confluencia del Guadiana con el río Caia (cerca de Badajoz) hasta el mar. Se reinicia una política de repoblamiento con la presencia de la Orden de Santiago, que ejercía el dominio Señorial (Arroyo Berrones, E., 1998; 134). En 1287, el rey castellano Sancho IV vende Ayamonte y sus tierras a Doña María Alonso Coronel, mujer que era de D. Alonso Pérez de Guzmán, "el Bueno", quedando integrada esta villa, desde entonces, a los dominios de los Guzmanes.

Por contingente poblacional e importancia económica, Ayamonte se convertirá desde 1396 en el núcleo principal de un Señorío jurisdiccional del mismo nombre, más tarde, Marquesado, desmembrado de los Guzmanes del Condado de Niebla. Incluirá todas las tierras y dominios desde el Guadiana al Piedras, comprendiendo las villas de Lepe, La Redondela y, las que posteriormente en el siglo XVI se fundarán: San Silvestre de Guzmán y Villablanca, nutridas fundamentalmente de gentes originarias de Ayamonte.

Como cabecera de este **Marquesado** y desde su emplazamiento original en el barrio medieval de **La Villa**, en una colina con excelente visión de la otra orilla del río, desde la Baja Edad Media y durante el siglo XVI, Ayamonte cobra un importante auge demográfico y económico que irradiará a todo el litoral onubense y algarbío. Es el momento en que comienzan a ocuparse los terrenos bajos de la ciudad, lindantes con el río y las marismas, conformándose el barrio de **La Ribera**, donde se desarrollarán con más intensidad la pesca y otras actividades marítimas.

El Itinerario de Hernando Colón de 1511-1517 recogía una población para Ayamonte de 500 "vecinos", unos 2.500 habitantes, que pasarían a ser 1.035 en el censo de 1534, lo que la aupará como primera localidad en población, por encima incluso de la villa de Huelva, con 1.006 "vecinos" en estos momentos (Lara Ródenas, M.J., 1993; 46); posición que se mantendrá a finales de este siglo XVI: 1.150 "vecinos" en el censo de 1591. Sobre estos años de estabilización, 1580-1640, se cimentó el despegue de Ayamonte como cabeza poblacional de la costa onubense (Lara Ródenas, M.J., 1993; 49).

Pero Ayamonte no va a permanecer ajena a las frecuentes epidemias y crisis de subsistencia del siglo XVII, a lo que unía la inseguridad marítima originada por las expediciones corsarias y los renacidos **conflictos con Portugal** que devolvían a esta localidad su carácter de frontera (González Cruz, D., 1995; 70). Así,

Sánchez Lora (1987) analiza el aumento de su mortalidad castrófica y la caída de la natalidad y la nupcialidad, especialmente desde 1640. A partir de entonces fueron tiempos difíciles para esta villa costera, en la que las actividades pesqueras y comerciales descendieron drásticamente, al cortarse los tratos con el Algarve. En consonancia con este panorama, en torno a 1666, se funda la Casa Cuna.

Sin haberse recuperado de los efectos de la Guerra con Portugal de 1640 a 1665, sobreviene la **Guerra de Sucesión española** (1701-1713), en la que igualmente Ayamonte, por ser ciudad fronteriza va a ser muy castigada. De esta manera, de los 1.444 "vecinos", unas 5.800 "almas", de 1633 se pasa a 600 en 1701 y a 300 en 1712. La guerra, la presión fiscal, el hambre, las levas militares y las epidemias golpearon duramente a esta ciudad y como siempre a sus capas sociales más humildes. La dinámica demográfica no podía ser más depresiva. Según el profesor Sánchez Lora (1987; 206) el periodo de 1695-1710 supuso el peor momento de Ayamonte desde su aparición en las fuentes documentales.

A partir de 1715 se evidencia en Ayamonte, de forma similar a otras localidades costeras, una recuperación demográfica en consonancia con la reactivación del sistema productivo y el mayor clima de paz existente, aunque siempre sin escapar de pequeños ciclos depresivos. Según el Mapa de España de 1749 la población era de 835 "vecinos" y 3.861 "almas", que pasan a ser en el Catastro de Ensenada (1752) 1.078 "vecinos" y 4.252 "almas", y en el Censo de Floridablanca (1787) unos 5.145 habitantes. Tendencia ascendente a pesar de los negativos efectos demográficos dejados por el Terremoto de Lisboa de noviembre de 1755. Este periodo algo más benigno finalizaría con la entrada del último tercio del siglo XVIII, y de nuevo adquiere dramáticos en el último decenio, cuando se asiste a otro periodo bélico y a la reaparición de grandes epidemias y otras calamidades que empobrecen la ciudad.

El **siglo XIX** no se libraría de estas constantes sociodemográficas y tras una etapa de recuperación entre 1813 y 1829 se asiste a la terrible crisis, ya mencionada, de 1833. La población pasa de unas 8.000 "almas", según datos municipales para dicho año, a 5.969 habitantes en 1857, año del primer censo moderno; similar población a la que presentaba dos siglos antes. A partir de entonces las catástrofes demográficas remiten en su intensidad y se asiste a un crecimiento lento hasta 1900 y muy rápido, al calor del empleo que genera la industria conservera, en los dos primeros decenios de este nuevo siglo. En 1930 Ayamonte alcanza un primer techo histórico con 13.769 habitantes. Pero las fluctuaciones pesqueras, la crisis de la industria y una nueva guerra, esta vez, civil, provocan una caída poblacional. Hasta 1960, con 13.260 habitantes, no se consigue recuperar los efectivos de 1920. Es el momento en el que urbanísticamente Ayamonte se expande hacia el sur, hacia los arenales de Santa Gadea, fuera de los ámbitos del casco urbano de La Villa y La Ribera. Los setenta coinciden con una nueva fase de crecimiento demográfico, alcanzando los 16.098 habitantes en 1981. Finalmente, para los años ochenta se asiste de nuevo a un descenso de la población, llegándose a los 14.937 habitantes en 1991, que coinciden, esta vez, con nuevas pautas demográficas como el drástico descenso de la natalidad y

la nueva crisis del sector pesquero. No obstante, Ayamonte es en 1998 con **16.891 habitantes** el quinto municipio onubense por su potencial demográfico, habiendo duplicado su población desde el inicio del siglo XX.

Fruto de su interesante historia, de siempre, Ayamonte ha presentado un **rico patrimonio arquitectónico**, mayor a otros pueblos colindantes. Para el siglo XIX y según Madoz (1845) contaba con equipamientos como el Hospital de Nuestra Señora de La Paz; una Casa de niños expósitos; dos escuelas; dos iglesias: el Salvador, siglos XV-XVIII, y Las Angustias, siglos XV-XVIII; tres conventos: San Francisco, Mercenarios Descalzos y Las Clarisas; varias capillas y ermitas; y un castillo. Parte de este rico patrimonio persiste, al que se une el interesante e histórico caserío del Barrio de La Villa, una joya a conservar.

Hoy se está produciendo una notable **reconversión de su economía**. La pesca ha perdido la representación de antaño y ahora ocupa a poco más del 10% de la población activa, duplicada incluso por una pujante agricultura de regadío; aunque casi la mitad de los empleos es acaparado por el variopinto campo de los servicios. Los últimos acontecimientos como son la construcción del **Puente Internacional del Guadiana** (1991), la su-



Iglesia de la Villa de Ayamonte.

presión de barreras fronterizas, la aparición de enormes plantaciones de cítricos sobre lo que antes sólo eran “malas tierras de pinos y eucaliptos”, y el impulso dado al **desarrollo turístico de Isla Canela** suponen ya un nuevo giro en el devenir histórico de Ayamonte (Jurado Almonte, J.M., 1995). Con el tiempo, este municipio ha perdido progresivamente su tradición marinera

para ser cada vez más **agrícola, turístico y comercial**. Las potencialidades ambientales de su espacio brindan nuevas y prometedoras bazas socioeconómicas. En este sentido, es de esperar que sus hombres sepan conjugar el crecimiento económico y la prosperidad con la conservación de sus valores paisajísticos y medioambientales.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES CITADAS:

- ARROYO BERRONES, E. (1998): “Ayamonte: musulmana/cristiana, portuguesa/castellana”, en *II Jornadas de Historia de Ayamonte*. Patronato de Cultura de Ayamonte, pp. 115-138.
- CÁCERES FERIA, R. (1998): “Desarrollo de la industria conservera y movimiento obrero en Ayamonte a principios de siglo”, en *II Jornadas de Historia de Ayamonte*, Patronato de Cultura de Ayamonte, pp. 99-113.
- CAMPOS, J.M. y GÓMEZ, F. (1998): “Lepe en el marco histórico de la Tierra Llana de Huelva: prehistoria y antigüedad”, en *Historia de Lepe, una proyección hacia el futuro*. Ayuntamiento de Lepe, pp. 43-79.
- CAMPOS, J.M. y GÓMEZ, F. (1999): “El puerto de Huelva en la antigüedad; los primeros pobladores”, en *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Ed. Huelva Información, pp. 55-60.
- CARRIAZO RUBIO, J.L. (1998): “La flota pesquera de Huelva a fines del siglo XVI”, en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología “Economía marítima”*. Ayuntamiento de San Fernando, pp. 125-144.
- COMPÁN VAZQUEZ, D. (1989): “La pesca marítima en Andalucía”, en *Geografía de Andalucía*, vol. V, Ed. Tartessos, Sevilla, pp. 201-279.
- DE VEGA DOMÍNGUEZ, J. (1995): *Huelva a fines del Antiguo Régimen, 1750-1833*. Diputación provincial de Huelva.
- DÍAZ SANTOS, M.L. (1990): *Ayamonte: Geografía e Historia*. Diputación Provincial de Huelva.
- ESECA (1989): *Impacto socioeconómico del Puente Internacional sobre el Guadiana*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Málaga, estudio inédito.
- GARCÍA DEL HOYO, J.J. (1999): “La vocación pesquera del puerto de Huelva, hoy”, en *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Ed. Huelva Información, pp. 155-168.
- GONZALEZ CRUZ, D. (1995): “La tierra y los hombres en la Huelva del Antiguo Régimen”, en *Historia moderna y contemporánea de la provincia de Huelva*. Tomo II. Diputación Provincial de Huelva, San Juan del Puerto.
- GONZÁLEZ CRUZ, D. (1996): *Familia y educación en la Huelva del siglo XVIII*. Servicio de Publicaciones, Universidad de Huelva.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, J.L. (1999): “Las actividades pesqueras del puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)”, en *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Ed. Huelva Información, pp. 73-86.
- JURADO ALMONTE, J.M. (1992): “la comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo”, en *Huelva en su Historia* nº 4, pp. 171-247.
- JURADO ALMONTE, J.M. (1995): “Ayamonte”, en *Los pueblos de Huelva*. Tomo I. Edit. Mediterráneo, Madrid, pp. 177-192.
- JURADO ALMONTE, J.M. (1998): “Los puertos pesqueros. La mar y los marineros en Lepe”, en *Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo III, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 713-728.
- JURADO, J.M y MÁRQUEZ, J.A. (1998): *Isla Cristina: la mar, su tierra y sus hombres*. Ed. Mediterráneo. San Juan del Puerto.
- LARA RÓDENAS, M.J. (1993): “Ayamonte y Huelva en la Edad Moderna”, en *I Jornadas en torno al patrimonio de Ayamonte: su Historia*. Ayuntamiento de Ayamonte. pp. 41-71.
- MADOZ, P. (1845): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico*. Huelva. Edición facsímil, Diputación provincial de Huelva, 1988.
- MIRABENT, J. (1850): *Memoria sobre las pescas que se cultivan en las costas meridionales de España, desde el cabo de San Vicente hasta el Estrecho de Gibraltar*. Huelva. Imprenta de José Reyes y Moreno.
- MIRABENT, J. (1824): *Memoria sobre la fundación y progresos de la Real Isla de la Higuera*. Diputación Provincial de Huelva, reedición de 1982.
- MORENO ALONSO, M. (1979): *Huelva. Introducción geohistórica*. Caja Rural Provincial de Huelva.
- NAVARRO SAINZ, J.M^a. (1988): “Aspectos económicos de los señoríos de los duques de Medina Sidonia a principios del siglo XVI”, en *Huelva en su Historia*, nº 2, pp. 319-345.
- NÚÑEZ ROLDÁN, F. (1987): *En los confines del Reino: Huelva y su tierra en el siglo XVIII*. Universidad de Sevilla.
- PEÑA GUERRERO, M^a.A. (1995): “La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX”, en *Historia moderna y contemporánea de la provincia de Huelva*. Tomo IV. Diputación Provincial de Huelva, San Juan del Puerto.
- RUIZ GONZÁLEZ, J.E. (1999): *Los pueblos de Huelva en el siglo XVIII (según el Diccionario del Geógrafo Real Tomás López)*. Diputación provincial de Huelva.
- SÁNCHEZ LORA, J.L. (1987): *Demografía y análisis histórico: Ayamonte, 1600-1860*. Diputación Provincial de Huelva.
- SÁNCHEZ LORA, J.L. (1988): “Introducción del arte de arrastre y quiebra de las pesquerías andaluzas en el siglo XVIII”, en *Huelva en su Historia*, nº 2, pp. 437-449.