

LA CASA DE CONTRATACION Y HUELVA: FACULTACION DE TRIPULACIONES A INDIAS HASTA 1700

por

M.^a CARMEN BORREGO PLA

HUELVA, SEVILLA Y EL ATLANTICO: UN TRIANGULO EN COMPENSACION.

En los inicios de la Edad Moderna los territorios que actualmente conforman la provincia de Huelva, aparecían como un personalísimo y variopinto mosaico cuyo reflejo alcanzaría a todas las facetas de la vida y en este sentido, desde la geografía hasta la economía, pasando por la sociedad, mostrarían señales inequívocas de contrastes tan fuertes como complejos. En efecto, la situación de esta zona, localizada en el extremo suroccidental de la Península en el límite entre Portugal, Extremadura y Andalucía, establecería diferencias muy notables entre sus propias comarcas, llegando incluso a determinar el futuro de algunas de ellas. Porque Huelva va a comprender sierra, llano y costa, aunque para el tema que nos ocupa será ésta última la que presente un mayor interés como luego veremos, puesto que generará una marinería lo suficientemente atrevida y capacitada para la travesía atlántica (1).

Pero si la diferenciación geográfica era notable, no lo era me-

1. González Gómez, Antonio: *Huelva en la Edad Media: un enclave fronterizo* y Tornero Tinajero, Pablo: *Huelva en el Descubrimiento*. Ambos estudios insertos en *Huelva y su Provincia*, 4 vols. Cádiz, 1987, vol. III, págs. 75-90 y 95-151. También resultaría muy útil la consulta de la obra de Manuel Moreno Alonso, *Huelva, introducción geohistórica*. Huelva, 1979.

nos la condición jurisdiccional de sus habitantes, de los que 88.000 pertenecían a tierras de señorío frente a 23.000 que lo eran de realengo, según reflejaba un Padrón de 1534. Todos ellos conformando una sociedad típica de la Andalucía de la época, en la que convivirían conversos, cristianos y moriscos, así como un considerable contingente de esclavos procedentes de Guinea o de Mina de Oro, e incluso —a pesar de las prohibiciones— de Canarias. En este sentido el mencionado Padrón llegaría a afirmar que «hay muchos esclavos en Palos y Gibraltor». Los elementos rectores y socialmente privilegiados de toda esta compleja y problemática amalgama, estarían representados obviamente por el estamento de la nobleza, aunque estos grandes linajes no vivirían en estas tierras, sino en Sevilla, pero manteniendo en la dicha zona onubense determinados «apostamientos», como era el caso de Lepe, Niebla o Gibraltor. En cuanto al resto de la sociedad, giraría en razón de los oficios o tareas desempeñadas: así los habría detentadores de profesiones liberales como escribanos, arrendadores de rentas, almorjanes, maestros, físicos, notarios y bachilleres. Asimismo también los habría ganaderos —comarca del Andévalo— y campesinos —relacionados con el cultivo de cereales, vinos y aceite de la Campiña— (2).

Pero sería la mar, la que forjaría improntas y caracteres. Pescadores, maestros, pilotos, carpinteros de ribera, calafates e incluso comerciantes tejerían redes difíciles de romper. La costa onubense por su propia configuración miraba al Atlántico y hacía allí se dirigirían sus singladuras, a pesar de las dificultades. El curso de los ríos Tinto y Odiel de cauces variables y desembocadura problemática, las áreas costeras abundantes en dunas vivas, el cruce del Estrecho de Gibraltar con su flujo de corrientes mediterráneas y atlánticas, la naturaleza arenosa de los fondos con el consiguiente peligro de encallamiento para los navíos e incluso los fortísimos vientos de levante que dificultaban la navegación, por entonces a vela, eran cuestiones muy dignas de tenerse en cuenta. Por otra parte, las condiciones de los embarcados, como acabamos de exponer, dejaban también mucho que desear. Sobre todo en lo referente a la alimentación y al peligro de ataques por parte de los

2. González, cit, págs. 75-80.

jerifes africanos. Las galletas, la carne salada, los garbanzos y las alubias eran los componentes de la dieta común. La amenaza de esta alimentación sería fácil de adivinar: el escorbuto pronto hacía acto de presencia. En cuanto al agua, pronto se corrompía y tenía que ser sustituida por el vino. Todo ello en medio de una zozobra constante por miedo a los ataques, robos y capturas de los africanos, que obligarían a desarrollar determinados sistemas de seguro (3).

Sin embargo, todo ello lejos de arredrar a estos marineros, los incitaba aún más a lo desconocido y así desde hacía largo tiempo estos onubenses se habían hecho famosos por sus singladuras africanas en las que algunas veces participaban solos y otras acompañando a los portuenses a los que les unía una estrecha amistad. Concretamente en esta última zona, la del Puerto de Santa María, los hombres de la mar de Huelva, —conocidos como «marineros de poniente»—, alcanzarían un gran predicamento y su presencia estaría documentada en varias expediciones a Guinea, sobre todo en la del alcalde portuense Charles de Valera, efectuada en 1476 a la isla de Antonietto Nolli, perteneciente al noble genovés del mismo nombre y que localizada precisamente en el citado Golfo de Guinea, se había convertido en la principal base desde donde partían los portugueses hacia el interior del continente africano, con el consiguiente perjuicio para los intereses de la Corona española (4). Pero lo más interesante de este fenómeno, ya importante de por sí, sería el que propiciaba un perfeccionamiento en las rutas relativas al continente negro, sobre todo la de los tornaviajes, basados en un giro mar adentro, las famosas «voltas», al obstaculizar el sistema de vientos y corrientes imperantes, el regreso a la vista de la costa, sobre todo para las navegaciones provenientes del sur del cabo Bojador. En este sentido el propio cronista Alonso de Palencia llegaría a escribir: «*Las embarcaciones que desde Cá-*

3. Borrego Pla, Carmen: *La Virgen de los Milagros y los Marineros de Poniente*. Actas del Congreso sobre «La Virgen de los Milagros: Entre la Historia y la Leyenda». El Puerto de Santa María, Noviembre, 1991 (en prensa).

4. Borrego Pla, Carmen: *La zona jerezanoportuense y Africa a finales del cuatrocientos: un mundo de relaciones e intercambios*. Actas del Congreso sobre «Historia del Descubrimiento, 1492-1556». Madrid, 1992, Vol. I. págs. 123 y 55. Importante resulta también la obra de Antonio Rumeu de Armas, *España en el Africa Atlántica*, 2 vols. Madrid, 1956.

diz navegan hasta Guinea se deslizan como de bajada, pero para la vuelta, necesitan fuerza de vela y vientos muy favorables, porque si sopla contrario, el retraso es tan considerable que, bastando las mas veces para las 7.000 millas de ida unos 20 días, en la vuelta suelen tardar cuatro meses. Poco prácticos los andaluces y vascongados en sortear estas dificultades, retrasan la salida temerosos de arrostrarla, porque solo los de Palos conocían de antiguo el mar de Guinea, como acostumbrados desde el principio de la guerra a combatir con los portugueses y a quitarles los esclavos adquiridos a cambio de viles mercancías» (5).

Todo ello sería fiel reflejo de las suspicacias y recelos levantados entre los portugueses, no solo porque los marineros andaluces estaban consiguiendo un mejoramiento mas que notable de su técnica náutica, sino porque también podían acceder a los importantes productos africanos como eran el oro, el azúcar y los esclavos. Estos últimos muy importantes porque provocarían, en el caso de ser canarios y por tanto vasallos de la Corona, más de un quebradero de cabeza a la misma, siendo causa de su rápida intervención en un claro precedente de lo que sería su actuación en Indias (6). Pero uno de los renglones más importantes sería el representado por la pesca en la que los caladeros de alosas, cherne, pescada o corvina ofrecían también importantes incentivos, dada la calidad y abundancia de sus especies. Y de esta forma ambas Coronas, que ya habían sostenido una guerra —en la que por cierto Huelva desempeñaría un importante papel en diversos frentes—, por la sucesión del trono castellano, se vieron obligadas a marcar sus esferas de influencia. El Tratado en 1479 de Alcazovas —y posteriormente el de Tordesillas, ya consumado el Descubrimiento—, serían una buena muestra de ello. Sin embargo en lo referente a la pesca, la normativa existente resultaría de difícil cumplimiento por parte española. En efecto el hecho de que se limitase el área de las capturas a una estrecha franja de litoral atlántico limitado

5. Palencia, Alonso de: *Crónica de Enrique IV.*— Madrid, 1975, vol, II, libro XXVI, cap. VI, pág. 284. Tornero, cit, pág. 99.

6. Borrego, *La zona jerezanoportuense y Africa*, cit. págs. 137-141. Cortes Alonso, Vicenta: *Algunos viajes de la gente de Huelva al Atlántico.* «Coloquio Internacional de Historia Marítima», Sevilla, 1968, págs. 263 y ss. También para esta cuestión resulta interesante la obra de Antonio Rumeu de Armas, *La política indigenista de la Reina Católica.* Valladolid, 1969, págs. 37 y ss.

al norte por el reino de Fez y al sur por el cabo Bojador, no hacía feliz a ningún marinero del reino de Castilla, que desde tiempo inmemorial había pescado en estos caladeros africanos y las conculcaciones no tardaron en llegar. Por ello el rey Juan II de Portugal se vio obligado a efectuar las reclamaciones oportunas. La respuesta de los Reyes Católicos no se haría de esperar y en 1491 prohibían las singladuras africanas a los marineros de Palos, abriéndose una pesquisa contra ellos que terminaría con el castigo impuesto a la citada localidad de participar con dos carabelas en aquella empresa regia que le fuese ordenada. Tal vez si la villa paleña pudiese hablar, tendría mucho que decir sobre ésta especialísima circunstancia y la preparación de la gesta colombina (7). Así pues, oro, esclavos, pescado en salazón, cereales, vino... partían en navíos onubenses hacia diferentes lugares tanto españoles como africanos y europeos, en un trasiego importante de mercancías, técnicas y mentalidades que ya presagiaban futuros acontecimientos. En tal sentido no habría que olvidar la intensa actividad de los Pinzones, sobre todo la de Martín Alonso, gran marinero y experto armador, que a pesar de tener barcos propios, frecuentemente tenía que servirse de otros más, dado el volumen y extensión de sus negocios esparcidos por todo el Mediterráneo.

Pero a la vez, Moguer, Palos, Huelva, Ayamonte...se convertirían también y al socaire de estas mercancías en importante fondeadero de navíos ingleses, flamencos y bretones, entre otros. Pausatinamente había emergido una pequeña Babel en el sur peninsular, cuyas consecuencias por aquel entonces eran impredecibles, pero que resultaban del todo necesarias —aún sin saberlo sus protagonistas— para sustentar y cimentar la hazaña del Descubrimiento. Porque con todo ello se desarrollará una técnica, no adquirida en las salas de importantes centros náuticos —como ocurría en Sagres—, sino en el puro y simple ejercicio de la experiencia. Técnica que por otra parte estaría ayudada por la aparición de la carabela, la cual con su aparejo latino se convertiría en un factor de máxima importancia para todo fenómeno atlántico. No en vano los carpinteros de ribera de esta zona andaluza habían alcanzado una merecida fama que disputaban a los montañeses y cánta-

7. Vid. nota 4.

CUADRO I

Marineros de Poniente en El Puerto de Santa María. 1483-1484

Nombre	Vecindad	Profesión
Alvarez, Pedro	Lepe	Mareante
Botayna, Andrés	Cartaya	Mareante
Colin, Bartolomé	Palos	Mareante
Enriquez Nãñez, Vicente	Moguer	Mareante
Espinosa, Diego de	Moguer	Mareante
García de Redes, Juan	Cartaya	Maestre de Carabela
Gentil, Martín	Palos	Mercader
Gómez, Martín	Ayamonte	Mareante
Moguer, Alonso de	Moguer	Mareante
Niño, Pedro	Palos	?
Palos, Francisco de	Palos	Pescador
Plaza, García de la	Moguer	Alcalde de Mar
Quirós, Francisco de	Palos	Mareante
Ruiz de Huelva	Huelva	Mareante
Veas, Juan de	Huelva	Mareante
Vides, Juan de	Huelva	Mareante
Yãñez, Alonso	Palos	Mareante

FUENTES: Borrego Pla, Carmen: *La Virgen de los Milagros y los Marineros de Poniente*. Actas del Congreso sobre «La Virgen de los Milagros: Entre la Historia y la Leyenda». El Puerto de Santa María, Octubre, 1991, (en prensa). Borrego Pla, Carmen *La zona jerezanoportuense y Africa a finales del cuatrocientos: Un mundo de relaciones e intercambios*. Actas del Congreso sobre «Historia del Descubrimiento. 1492-1556». Madrid, 1992, Vol. I, pág. 154.

bro del norte. Conocimientos, infraestructuras, personajes, temperamentos y ubicaciones sobre los que se consumirían los viajes colombinos y algunos otros posteriores, conocidos precisamente como Andaluces, que harían del Caribe un «*Mediterráneo Americano*». En todo ello Huelva ejercería un papel de protagonista difícil de eclipsar (8). Pero con el paso de los años, cuando la vecina ciudad de Sevilla se alzó con el monopolio del tráfico indiano como luego veremos, Huelva y su comarca se encontrarán obligadas a volver su mirada hacia el Guadalquivir, aunque no por ello perderán su protagonismo. Muy al contrario, y aunque Sevilla sea la cabeza visible, Palos, Moguer, Huelva, Gibraleón, Lepe y tantos y tantos otros serán auténticas arterias que alimenten esa cabeza, no solo de productos, sino también de hombres. Se formará

8. Borrego, *La Virgen de los Milagros y los Marineros de Poniente*, cit. Manzano y Manzano, Juan y Ana María Manzano y Fernández Heredia: *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*. Madrid, 1988. Ramos Pérez, Demetrio: *Audacia, Negocios y Política en los Viajes Españoles de descubrimiento y Rescate*. Valladolid, 1981.

así una especie de complejo histórico de difícil comprensión en el caso de que se intente estudiar todos estos vectores separadamente. Mientras tanto, desde lejos, el Atlántico, el conocido en otros tiempos como «*el mar tenebroso*», vigilará y llamará a sus aguas a toda esta marinería formada en muchos casos por hombres anónimos, desconocidos, pero no por ello menos importantes.

Así pues, a partir de los primeros años del quinientos, todos aquellos —onubenses o no— que quisieran dirigirse a Indias, debían pasar antes por «*la gran puerta*», por Sevilla. Como contrapunto a lo hasta ahora expuesto, esta gran urbe de carácter realengo, daba al viajero la sensación de solidez, poder, riqueza y movimiento, sobre todo este último llegaba a veces a alcanzar cotas febriles, especialmente a la llegada de las flotas de Indias. Y en este sentido Diego Cuelbis, buen gozador de fiestas, comidas y vinos describiría a la Híspalis ya del XVI como «*una de las mas nobles y riquísimas ciudades de España. Cabeza del reino y provincia de Andalucía... Es ciudad muy apacible, muy llana y muy alegre, llena de gente muy noble y casas muy antiguas. Está puesta a la ribera del río Guadalquivir que se llamaba antiguamente Betis... Es uno de los principales puertos de España, donde salen cada año grandísimas armadas y navios o galeones para las Indias Occidentales, cargados de todas mercaderías, de manera que en esta ciudad está el trato principal de las Indias de Poniente*».

Evidentemente a tal descripción no le faltaba razón. Situada en una zona aluvional, entre los Alcores y El Aljarafe, Sevilla aparecía como una especie de utopía hecha realidad. La feracidad de su alfoz era de todos conocida. Los más diversos granos —sobre todo trigo y cebada—, la vid, los olivos, aceitunas, hortalizas y frutas eran puntales decisivos en esta economía agrícola. Por otra parte, la abundancia y bondad del pasto incidía en la cria de una notable ganadería. Era numeroso el ganado mayor y menor vendido a pie en ferias especiales o muerto en las numerosas «*tablas de carne*» de la ciudad, o en forma de tocino. Vacas gordas y magníficos bueyes, cuyas carnes se remitían a Valencia y espléndidos tocinos eran embarcados hacia en Nuevo Mundo. Y en cuanto al comercio, ¿qué decir de él? Materias primas, productos manufacturados y frutos de la tierra iniciaban su camino hacia la lejana Europa o llegaban provenientes de ella, según fuese el caso, amén de las transacciones comerciales que se efectuaban en el interior de la Península.

Ejemplo significativo de todo ello serían las famosas Gradas de la Catedral, lugar de compraventa por excelencia de «*todo lo bueno y curioso*» (9). Pero dentro de toda esta ingente corriente comercial, obviamente eran las Indias el auténtico nervio del proceso. En efecto sus metales preciosos no solo incidirían en el escenario sevillano sino incluso en el europeo, provocando una auténtica revolución en los precios con las consiguientes secuelas económicas. A la vez que las piedras preciosas marcarían hitos en la orfebrería y la industria de los cordobanes se enriquecería con la materia prima indiana. Sevilla se convertía así gracias a este comercio en una especie de centro receptor y distribuidor de estos productos nuevos, como el café, el chocolate, el rapé, que con el paso del tiempo llegarían a cambiar no solo la economía, sino también la sociedad e incluso la cultura (10).

Asimismo el propio urbanismo sevillano se verá afectado por el tema. Y en este sentido la Puerta Real contemplaría en sus alrededores al famoso barrio de los Humeros —habitado por pescadores— y a las no menos famosas collaciones de San Vicente y la Magdalena. Pero los puntos básicos de la «*mar indiana*» radicaban en la zona portuaria y el arrabal de Triana. La primera, se extendía desde la Torre del Oro hasta la Puerta de Triana —el Arenal—, aunque luego se ampliaría más, bajo la citada Torre, con protestas, según algunos autores, de la Inquisición que alegaba derechos sobre el paraje. Sin embargo, a pesar de todo, el espacio resultaría corto, y los barcos se verían obligados a atracar más de una vez en Coria. Pero dentro de esta zona cobraba especial vida el ya mencionado Arenal, explanada en la que se levantaban casetas y cobertizos para refugio de guardianes y mercancías. Los testimonios de la época nos mostrarían las estampas cotidianas de la zona. Carpinteros de ribera desbrozando troncos, cordoneros en su tarea, barcos varados que se estaban calafateando, barberos, jugadores, señoras y dueñas que paseaban a pie o en carroza, frailes, soldados, recuas cargadas... Frente a este Arenal, el arrabal de Triana,

9. Morales Padrón, Francisco: *Sevilla, la Ciudad del Quinientos en Historia de Sevilla*, Sevilla, 1977, págs. 135-140. Borrego Pla, Carmen: *El cabildo de Cartagena de Indias en el quinientos: una adecuación al caso sevillano*. «X Jornadas de Andalucía y América. Sevilla-Huelva, 1992, págs.302-305.

10. Borrego, *Ibidem*. Morales, cit., págs. 163-175 y 190 y ss.

pieza clave en todo este devenir, en donde se asentaban marineros, pescadores, calafates, carpinteros de ribera, barqueros... El barrio —o arrabal— era un compendio de todos los oficios y aficiones marineras. Tres eran sus edificios principales: la Parroquia de Santa Ana, el Castillo de la Inquisición y la Universidad de Mareantes, esta última de importancia capital para nuestro estudio como luego veremos. Tan importante como el arrabal trianero, era su puente de barcas, que lo unía al núcleo urbano y que según Pedro de Medina tenía 300 pasos. Las numerosas riadas —Sevilla siempre estaba en una continua zozobra por el agua—, harían que el vecindario se enfrascase durante muchos años en un intento de sustituirlo por otro de piedra, lo que al final conseguiría a pesar del obstáculo que representaba el lecho del río.

Este era pues el marco idóneo para que se desarrollase un crecimiento demográfico importante, que haría decir al Cronista Pezraza en 1535 que «*la ciudad es dueña de 100.000 habitantes, 12.000 casas, 210 huertas y 28 collaciones*» (sic.). Todo ello desembocando en una sociedad compleja y abigarrada. Nobles que —según Domínguez Ortiz— no eran de castillo roqueño, sino de los que desahogaban su belicosidad en pendencias entre dos o tres importantes linajes y también a través de la política urbana, cuyo concejo monopolizaban. Grandes comerciantes —nacionales y extranjeros— llegados al reclamo del apogeo comercial, profesiones liberales —como médicos, letrados, jueces o escribanos—, campesinos, marineros y tantos y tantos otros eran actores significativos de una vida que seguía su curso (11). Pícaros, vagos, rufianes, mercaderes y vecinos de todo tipo y profesión comenzaban sus andaduras alrededor de los carros de bueyes que trasladaban las mercancías recién llegadas del Nuevo Mundo hacia la gran cabeza visible de todo este monopolio que no era otra que la famosa Casa de Contratación, de incidencia más que directa con el tema que nos ocupa como vamos a ver a continuación.

11. Borrego, *ibidem*. Morales, cit., págs. 26-38 y 59 y ss.

LA CASA DE CONTRATACION: ALMACIGA DE PILOTOS ONUBENSES.

En efecto durante estos primeros años del siglo XVI, la Corona española había decidido centralizar todo el tráfico indiano en un solo puerto peninsular, a la vista de los excelentes resultados que similar medida relacionada en este caso con las mercancías africanas y asiáticas había tenido para la nación portuguesa. El puerto español elegido sería el sevillano y ello por sólidas razones militares y políticas. Sevilla, inexpugnable como puerto fluvial interior, tierra de realengo donde el monarca era además señor, se presentaba como lugar ideal para desempeñar dicha función, desbancando la candidatura de otros lugares costeros —entre ellos los de Huelva—, enclavados en tierras de señorío y en donde la autoridad real quedaba muy mermada en beneficio de la local. Este importantísimo fenómeno tomaría forma en la sevillanísima y renombrada Casa de Contratación, fundada en 1503 y ubicada, después de algunas peripecias iniciales, en unos solares muy próximos al Alcázar sevillano. Sus funciones serían tan amplias como variadas, aunque evidentemente relacionadas con el tráfico indiano. Así organizaba las expediciones, abastecía al Nuevo Mundo y cuidaba y preparaba el arsenal con el que se debía pertrechar a los navíos armados. Igualmente se controlaba la emigración a Indias, a la vez que se trataban y juzgaban los pleitos derivados de las relaciones con mercaderes y navegantes. La Casa quedaba pues establecida como un organismo bien reglamentado, parece que con capilla y cárcel propias y con horarios amplios y rígidos. Sin embargo una de sus facetas más interesantes sería la que podríamos llamar científica, gracias a la cual el mencionado centro iba elaborando el Padrón Real, especie de mapa modelo del Nuevo Mundo, a la vez que se encargaba de la preparación y puesta a punto de todos aquellos mareantes que quisieran surcar las aguas atlánticas como maestros y pilotos de la Carrera de Indias (12).

Porque dadas las circunstancias de terrible dificultad tanto geográficas como de defensa de esta travesía, ya no solamente valía la experiencia adquirida en anteriores navegaciones. Muy al contrario ésta tenía que acrecentarse por medio de un pequeño perio-

12. Morales, cit, págs. 166 y ss.

do de estudios, seguido de su correspondiente examen. Todo ello evidentemente desarrollado en la citada institución sevillana. Y serían precisamente estos exámenes la base de los expedientes guardados actualmente en el Archivo General de Indias y que han sido el origen de nuestro estudio. Cada expediente constaría de varios documentos, a través de los cuales se podría llegar a conocer con claridad la trayectoria del aspirante. En primer lugar se detectaría la solicitud ante la Casa de éste último para examinarse de pilotaje, en donde quedaría constancia de su nombre, procedencia y ruta para la que pedía facultación. A continuación vendría la declaración —siempre favorable— de un número indeterminado de testigos ante el Piloto Mayor, afirmando que el examinando cumplía con los requisitos exigidos: mayor de veinticuatro años, natural de los Reinos de Su Majestad, de buenas costumbres —ni borracho, ni renegador, ni jugador—, sin parentesco con condenados por la Inquisición, con seis años —como mínimo— de práctica en la ruta para la que pedía facultación y con dos meses de asistencia a las clases que sobre cosmografía y arte de navegar se impartían en la ya consabida Contratación. Posteriormente quedaría registrado el aviso de esta institución sevillana a aquellos pilotos que por entonces se encontrasen en la ciudad, para que asistieran al examen. Después de todo ello se encontraría el acta del mencionado examen, en donde se especificaría el nombre de los pilotos que conjuntamente con el Piloto Mayor y Catedrático de Cosmografía de la Casa formarían el tribunal, estos dos últimos imprescindibles para que la prueba pudiera tener lugar. En este mismo documento se detallarían las preguntas efectuadas, que versarían *«sobre las reglas del sol u norte, lunas y mareas, instrumentos, sondas y derrotas y echar punto de cartografía y uso de ellos»*. En el caso de que se solicitase facultación para mestre, además de todo lo expuesto, tenía que demostrar *«como había de aparejarse una nao de todas las jarcias y de como se había de proveer de armas, gentes, instrumentos, provisiones o municiones»*. A continuación —y siempre en la mencionada acta— se hacía constar el veredicto del tribunal, cuyos votos positivos se efectuaban por habas y los negativos por altramuces. Por último aparecería el testimonio de la concesión del título, ya que el original del mismo, del tamaño de doble folio y con signo y firma del escribano, era entregado

al interesado (13).

Del contenido de todos estos expedientes se desprendería que lo que podríamos llamar acto académico, era en si mismo una curiosa mezcla de prueba gremial y ejercicio universitario. Porque los pilotos constituían una corporación reconocida como tal, aunque muy diferente a la de otros gremios de aquel entonces, ya que dichos pilotos no estaban facultados para conceder por si mismos la entrada de otros miembros en el grupo. Dicha función quedaba reservada para el rey, que delegaba en el Piloto Mayor de la Casa de Contratación. No obstante el reconocimiento e importancia de estos pilotos por parte de ambas instituciones quedaría reflejada en el honor que les suponía el que formasen parte del citado tribunal, no solo admitiéndolos, sino incluso obligándolos a concurrir bajo pena de multa, en un curioso papel de difícil definición (14).

En cuanto a la primera fecha de estos exámenes registrada en la documentación, sería la de 1577, sin que hasta ahora hayamos

CUADRO II

Facultaciones Anuales de Pilotos para la Carrera de Indias

1577:2	1596:1	1613:3	1637:4	1671:1
1578:1	1597:3	1616:3	1638:3	1673:2
1580:1	1598:4	1618:1	1642:5	1675:6
1581:3	1599:3	1619:3	1645:4	1676:1
1583:4	1600:4	1620:4	1648:3	1677:1
1584:6	1601:3	1621:2	1650:9	1682:2
1585:1	1602:3	1622:1	1651:3	1683:3
1586:2	1604:4	1624:2	1652:3	1685:1
1587:13	1605:1	1625:2	1653:1	1687:2
1588:5	1606:5	1626:4	1654:6	1689:1
1590:3	1607:6	1627:3	1655:4	1695:1
1591:5	1609:6	1628:2	1664:15	1697:1
1592:5	1610:4	1631:5	1665:3	1699:1
1593:4	1611:1	1632:1	1668:2	
1595:8	1612:4	1635:4	1670:2	TOTAL: 245

FUENTES: A.G.I., Contratación 52-57, 5780-5783 y Navarro García, Luis: *La Gente de Mar en Sevilla en el Siglo XVI*. «Revista de Historia de América», Núm. 67-68, (México, enero-diciembre de 1971), págs. 1-64.

13. Expedientes de Matriculación de Pilotos. A.G.I., Contratación, 52-57, 5780-5783.

14. Navarro García, Luis: *La Gente de Mar en Sevilla en el Siglo XVI*, «Revista de Historia de América», Núm. 67-68, (México, enero-diciembre de 1971), pág. 11.

podido localizar ninguna anterior, ni tampoco la causa de este fenómeno. Y en relación con la más tardía, ésta se fijaría en 1699. Entre 1558 y 1700 existiría una cantidad total aproximativa de 1.100 facultaciones, de las que 245 pertenecerían a la actual provincia de Huelva, cantidad ésta algo más elevada que la representada para esta misma época por la actual provincia de Cádiz, que en su caso se elevaría a 216. De estos 245 onubenses, el mayor número, 167, ingresaría en el siglo XVII y el resto, en el anterior, a partir, como hemos dicho, de 1577. De todas formas y según refleja el Cuadro II, las facultaciones para la gente de mar onubense se mostrarían muy irregulares en el sentido de que ni acontecerían todos los años, ni sus totales anuales presentarían cantidades similares. Así de estos 123 años, existirían 51 en el que no se registraría facultación alguna y de los restante, los años más numerosos en lo que a matriculación se refiere, serían los de 1587 con 13, 1595 con 5, 1690 con 9 y 1664 con 15. Todos los demás arrojarían cifras muy exiguas que oscilarían normalmente entre 1 y 6 pilotos respectivamente (15).

Por su parte, según el Apéndice que acompaña este trabajo, el mayor número relacionado con la procedencia, vendría dado por zonas de señorío. Así el fortificado *Ayamonte*, asentado en una colina, pues no en vano estaba muy cerca de la frontera portuguesa y perteneciente al Señorío de Lepe, con un importante puerto «*onde acostumbran venir barcos de pescadores e vino*», sería el más importante con un total de 187 pilotos. De ellos habría que hacer constar que dos no habrían nacido en esta localidad, sino en Montola y Villabona respectivamente, pero se habrían vecindado en la misma. Y en cuanto a otros cuatro, todos ellos nacidos en Ayamonte, el fenómeno sería el inverso, pues se habrían vecindado fuera de ella: dos en Sanlúcar de Barrameda, uno en el Puerto de Santa María y otro en Sevilla. Le seguiría *Huelva*, conocida por algunos como «*la pequeña Roma*», con su acueducto y con una intensa vida comercial y pesquera, unida en fraternales relaciones con Gibraleón y perteneciente a la Casa de Niebla, que arrojaría un total de 20 pilotos. A continuación *Moguer*, también localizada sobre una pequeña colina, a una altitud aproximada de 40 me-

15. Ibidem, págs. 22-38. Expedientes de Matriculación, cit.

tros sobre el Tinto, de importancia capital en la gesta colombina y ubicada en el famoso Camino Real que ponía en comunicación, Palos-Moguer-La Rábida. Podría decirse que era un pueblo-calle perteneciente al Señorío de Moguer y que sería el origen de 15 facultaciones. De ellas, una provendría de Tavira, pero avecindada en el lugar onubense que estamos tratando. Por su parte, *Lepe*, también muy cercano a la frontera portuguesa, en la zona en que otrora existía un antiguo camino hacia Ayamonte y Gibraleón, marco de numerosas ermitas y perteneciente al Señorío del mismo nombre, presentaría una cifra de 11 pilotos, de los que uno se encontraría avecindado en Sevilla. Finalmente le seguirían a mucha distancia *Sanlúcar de Guadiana* con tres, *Cartaya* con otros tres, *Aracena* con dos e *Hinojos*, *Gibraleón*, *Manzanilla* y *Carenas* (sic.), con uno respectivamente.

En relación con el tipo de facultación, siempre siguiendo al referido Apéndice, todos ellos serían pilotos, excepto dos —pertenecientes al XVI— que aparecerían como maestros. Hay que tener en cuenta que la figura de estos últimos no por menos conocida era menos importante. En el orden científico el grado de piloto era considerado superior al de maestro, ya que éste era únicamente el encargado del aspecto comercial del navío, hasta tal punto que en algunas ocasiones el dueño del mismo había llegado a actuar como tal. Sin embargo, en la práctica, los conocimientos de ambos —maestros y pilotos— debían ser muy similares, pues los exámenes también lo eran como acabamos de ver. La razón de todo ello estribaba en que el maestro en el caso de que al piloto, verdadero «*timón*» de la nave, le ocurriese algún percance, se veía obligado a ocupar su lugar, por lo que debía participar de un conocimiento más que notable en la dirección y aparejamiento de la embarcación.

Por último en cuanto a las rutas para las que eran examinados, no hay que olvidar que en la época que nos ocupa la travesía a Indias no se efectuaba —como en un principio— por medio de «*navíos sueltos*», sino en flotas protegidas por algunos navíos de guerra, con lo que la ayuda ante cualquier eventualidad parecía quedar garantizada, aunque dadas las características de la Carrera de Indias —mareas, huracanes, piratas—, el sentido de peligro siempre se cernía como una oscura amenaza para estos navegantes. Las flotas que debían salir anualmente, tenían que dirigirse a Nueva

España o Tierra Firme y en ambos casos únicamente podían anclar en determinados puertos indianos para que de esta manera la administración pudiera controlar mejor el tráfico y conculcar en la medida de lo posible al contrabando. Así la flota de Nueva España, que levaba anclas de Sevilla en el mes de abril, comprendía la derrota de Santo Domingo, Veracruz y La Habana. Frente a ella, la de Tierra Firme conocida comunmente como «*los galeones*», partía en el mes de agosto, ya que para la ruta seguida, ésta era la época en que las condiciones de navegación se presentaban óptimas. En su caso los puertos de llegada serían los de Cartagena de Indias y Nombre de Dios —posteriormente cambiado este último por Portobelo—. En todas las ocasiones los convoyes llevaban las naves en varias filas, flanqueadas a barlovento por otras de guerra. Al mando de todo ello iba la almiranta y la capitana, llevando ésta a bordo al capitán general, máxima autoridad de la flota. La singladura se efectuaba con lentitud, ajustándose siempre al ritmo impuesto por los barcos de menor velocidad, siendo precedido el convoy por lo que se conocía como navíos de enlace —avisos—, que anunciaban la llegada a puerto o cualquier tipo de visicitud que apareciese en la travesía.

Este sería pues el difícil entramado en el que se ganarían la vida los pilotos onubenses, de los cuales 149 se verían facultados conjuntamente con un maestre para Nueva España, mientras que 88 —también pilotos— e igualmente un maestre para Tierra Firme. Asimismo —y únicamente para el siglo XVI—, aparecerían también seis nuevas facultaciones de pilotos, aunque en este caso para lugares distintos a los anteriores, sin que hasta ahora exista explicación al fenómeno. En este sentido tres lo serían para Honduras, Santo Domingo y La Habana, una cuarta para Santo Domingo y La Habana, la quinta para Honduras y La Habana y por último, la sexta exclusivamente para Honduras. También y en esta misma línea de excepcionalidad habría que destacar el hecho de que en ciertos casos —recogidos en el Cuadro III— han podido detectarse algunos pilotos con doble facultación. Por último igualmente curioso e importante sería el hecho de que existiesen determinadas familias cuyos miembros van a centrar su actividad laboral en el pilotaje de estos navíos que marchaban con destino a Indias. Las de mayor importancia —Cuadro IV— radicarían en Ayamonte como los Alonso, los Camacho, los González..., aunque a

CUADRO III

Doble Facultación de Pilotos Onubenses

Nombre	Procedencia	Facultación
Alonso, Domingo	Ayamonte	12-XI-1595: H y LH. 20-I-1607: NE.
Alonso, Martín	Huelva	2-II-1621: TF. I-III-1627: NE.
García, Tomé	Huelva	15-I-1607: NE. 17-IX-1609: TF.
Jiménez, Lorenzo	Ayamonte	13-II-1622: TF. 17-V-1625: NE.
Macho, Juan	Ayamonte	? : NE. 7-VII-1597: TF.
Pérez, Miguel	Ayamonte	8-IV-1645: NE. 21-XI-1648: TF.
Pérez Hernández, Luis	Ayamonte	? : TF. 22-IX-1655: NE.
Reyes, Gaspar de los	Ayamonte	21-IV-1651: NE. 21-IV-1651: TF.
Romero Gallardo, Juan	Ayamonte	5-VI-1655:TF. 26-IV-1668: NE.
Sánchez de Aroche, Cristóbal	Ayamonte	21-XI-1593: TF. 26-V-1596: NE.
Vargas, Gaspar de	Ayamonte	18-V-1598: TF. 16-V-1599: NE.

FUENTES: H. Honduras; LH: La Habana; TF: Tierra Firme; NE: Nueva España. A.G.I., Contratación 52-57, 5780-5783 y Navarro García, Luis: *La Gente de Mar en Sevilla en el Siglo XVI*. «Revista de Historia de América», Núm. 67-68, (México, enero-diciembre de 1971), págs. 1-64.

veces parecerían tener relaciones de parentesco con otros individuos, también pilotos, que gozarían del mismo apellido, pero que estarían vecindados en distintas localidades onubenses. Así por ejemplo existirían los Alonso no solo en Ayamonte, sino en Huelva y Gibraleón, mientras que por su parte, los González, también oriundos de Ayamonte, mantendrían ramificaciones con Huelva y Aracena, amén de algunos otros pormenorizados en el mencionado Cuadro y que entrañarían una enorme dificultad para su interpretación y análisis, ya que en la mayoría de los casos existen similitudes de nombres y rutas que harían mucho más complejo el tema. Obviamente se estaría a la espera de posteriores estudios complementarios, imposibles de realizar en este trabajo, pues que so-

CUADRO IV

Miembros de Familias Onubenses Facultados como Pilotos de Indias

- Alemán*, Ayamonte: El 21 de enero de 1624, *Francisco* fue facultado para Nueva España. El 5 de febrero de 1650, *Francisco* fue facultado para Nueva España.
- Alonso*, Ayamonte: El 12 de noviembre de 1595, *Domingo* fue facultado para Honduras y La Habana. Asimismo el 20 de enero de 1607 lo fue para Nueva España. El 28 de diciembre de 1610, *Rodrigo* fue facultado para Nueva España. El 20 de noviembre de 1635, *Hernando* fue facultado para Tierra Firme. El 5 de noviembre de 1635 *Benito* fue facultado para Tierra Firme. El 5 de febrero de 1637, *Benito* fue facultado para Tierra Firme. El 18 de diciembre de 1645, *Benito* fue facultado para Nueva España. El 25 de junio de 1664, *Benito* fue facultado para Nueva España.
- Alonso*, Huelva: El 2 de febrero de 1621, *Martín* fue facultado para Tierra Firme. Asimismo el 1 de marzo de 1627 lo fue para Nueva España.
- Alonso*, Gibraltón: El 8 de octubre de 1642, *Pedro* fue facultado para Nueva España. El 16 de marzo de 1609, *Alonso* fue facultado para Tierra Firme.
- Camacho*, Ayamonte: En 1851, *Juan* fue facultado para Tierra Firme. El 12 de junio de 1642, *Luis* fue facultado para Tierra Firme. El 4 de marzo de 1687, *José* fue facultado para Nueva España.
- Correa*, Ayamonte: El 18 de diciembre de 1591, *Domingo* fue facultado para Nueva España. El 5 de marzo de 1606, *Domingo* fue facultado para Tierra Firme. El 10 de mayo de 1607, *Domingo* fue facultado para Nueva España.
- Díaz*, Huelva: El 11 de septiembre de 1593, *Juan* fue facultado para Tierra Firme. El 20 de enero de 1607, *Juan* fue facultado para Nueva España. El 23 de febrero de 1613 *Juan* fue facultado para Tierra Firme.
- Díaz*, Ayamonte: El 10 de febrero de 1612, *Manuel* fue facultado para Nueva España. El 14 de agosto de 1676, *Juan* fue facultado para Tierra Firme.
- García*, Ayamonte: El 3 de marzo de 1583, *Rodrigo* fue facultado para Honduras, Santo Domingo y La Habana. El 16 de febrero de 1592, *Gonzalo* fue facultado para Tierra Firme. El 12 de diciembre de 1595, *Alonso* fue facultado para Nueva España. El 30 de marzo de 1626, *Rodrigo* fue facultado para Nueva España. El 1 de agosto de 1632, *Juan* fue facultado para Tierra Firme. El 8 de abril de 1655, *Diego* fue facultado para Tierra Firme. El 25 de junio de 1664, *Lope* fue facultado para Tierra Firme.
- García*, Huelva: El 19 de enero de 1588, *Hernán* fue facultado para Tierra Firme. El 15 de enero de 1607, *Tomé* fue facultado para Nueva España. Asimismo el 17 de septiembre de 1609, lo fue para Tierra Firme.
- González*, Ayamonte: El 28 de julio de 1595, *Rodrigo* fue facultado para Tierra Firme. El 31 de mayo de 1598, *José* fue facultado para Nueva España. El 17 de noviembre de 1600 *Vicente* fue facultado para Nueva España. El 15 de mayo de 1604, *Jusepe* fue facultado para Tierra Firme. El 26 de diciembre de 1610, *Benito* fue facultado para Nueva España. El 28 de marzo de 1626, *Martín* fue facultado para Nueva España. El 1 de marzo de 1628, *Pedro* fue facultado para Nueva España. El 8 de marzo de 1655, *Juan* fue facultado para Tierra Firme. El 27 de junio de 1664, *Vicente* fue facultado para Tierra Firme. El 27 de julio de 1664, *Francisco* fue facultado para Nueva España.
- González*, Aracena: El 21 de marzo de 1590, *Alonso* fue facultado para Tierra Firme.
- González*, Huelva: El 4 de abril de 1612, *Blas* fue facultado para Nueva España.
- Lorenzo*, Ayamonte: El 4 de enero de 1584, *Gaspar* fue facultado para Nueva España. El 15 de diciembre de 1587, *Andrés* fue facultado para Nueva España. El 23 de noviembre de 1600 *Rodrigo*, fue facultado para Nueva España. El 6 de mayo de 1642, *Pedro* fue facultado para Nueva España.

- Palacios*, Ayamonte: El 15 de diciembre de 1585, *Juan* fue facultado para Nueva España. El 4 de septiembre de 1593, *Esteban* fue facultado para Nueva España. El 20 de diciembre de 1609, *Francisco* fue facultado para Tierra Firme. El 14 de febrero de 1637, *Juan* fue facultado para Tierra Firme. El 4 de diciembre de 1654, *Juan* fue facultado para Tierra Firme.
- Quintero*, Ayamonte: El 17 de diciembre de 1581, *Francisco* fue facultado para Nueva España. El 7 de enero de 1612, *Francisco* fue facultado para Nueva España.
- Quintero*, Moguer: El 6 de febrero de 1587, *Juan* fue facultado para Nueva España. El 4 de abril de 1604, *Juan* fue facultado para Tierra Firme.
- Ramírez*, Ayamonte: El 7 de febrero de 1620, *Miguel* fue facultado para Nueva España. El 5 de noviembre de 1635, *Melchor* fue facultado para Tierra Firme. El 6 de junio de 1642, *Alonso* fue facultado para Tierra Firme. El 4 de diciembre de 1654, *Francisco* fue facultado para Nueva España.
- Ramírez*, Lepe: El 5 de febrero de 1650, *Fernando* fue facultado para Nueva España.
- Rodríguez*, Ayamonte: El 2 de febrero de 1587, *Juan* fue facultado para Nueva España. El 18 de diciembre de 1591, *Francisco* fue facultado para Nueva España. El 7 de diciembre de 1601, *Pedro* fue facultado para Nueva España. El 27 de diciembre de 1610, *Francisco* fue facultado para Nueva España. El 26 de diciembre de 1616, *Martín* fue facultado para Nueva España. El 3 de febrero de 1620, *Francisco* fue facultado para Nueva España. El 8 de marzo de 1638, *Gaspar* fue facultado para Nueva España. El 25 de junio de 1664, *Francisco* fue facultado para Tierra Firme. El 27 de junio de 1664, *Juan* fue facultado para Nueva España.
- Romero*, Ayamonte: El 5 de marzo de 1606, *Francisco* fue facultado para Tierra Firme. El 30 de diciembre de 1618, *Francisco* fue facultado para Tierra Firme. El 2 de febrero de 1621, *Pedro* fue facultado para Nueva España. El 3 de marzo de 1631, *Manuel* fue facultado para Nueva España. El 7 de abril de 1645, *Juan* fue facultado para Tierra Firme. El 11 de abril de 1682, *Francisco Luis* fue facultado para Nueva España. El 7 de junio de 1695, *Pedro* fue facultado para Nueva España.

FUENTES: A.G.I., Contratación, 52-57, 5780-5783 y Navarro García, Luis: *La Gente de Mar en Sevilla en el Siglo XVI*. «Revista de Historia de América», Núm. 67-68, (México, enero-diciembre de 1971), págs. 1-64.

brepasarían con mucho el espacio que tenemos asignado para el mismo (16).

Sin embargo, y a pesar de todo lo expuesto, el papel de los navegantes a Indias no resultaba fácil de ejercer. Ya no solo los imponderables de la travesía basculaban sobre ellos, sino también otro tipo de obstáculos, derivados de las competencias con ciertos organismos, de la incomprensión de algunas autoridades y del propio celo de ciertos compañeros relacionados con la profesión. Era necesario hacer valer los derechos de la marinería. Había llegado el momento de otra gran institución sevillana.

16. Ibidem. González, *Huelva en la Edad Media*, cit, págs. 89 y ss.

REIVINDICACION Y ASISTENCIA DE LA CARRERA: LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES.

En efecto, para todos los marineros de la Carrera Indiana — onubenses o no—, la Universidad de Mareantes de Sevilla era el complemento a la Casa de Contratación. Esta última organizaba y enseñaba, la primera por el contrario ayudaba a solventar gran parte de las necesidades de estos trabajadores del Atlántico. Sin embargo y aunque la importancia de esta institución está fuera de toda duda, gran parte de su vida y de su actividad permanecen aún en la oscuridad. La primera noticia que se tiene al respecto es la de que no se sabe en que fecha un cierto número de mareantes de la Carrera de Indias se reunían para fundar una Cofradía que sería aprobada por el arzobispado sevillano el 13 de marzo de 1561. Posteriormente, el 28 de diciembre del año siguiente —1562—, dichos mareantes decidían fundar asimismo una Universidad «por los muchos naufragios y pérdidas que han experimentado en su navegación en los últimos años». Ambas Reglas serían objeto de modificación por parte de la Casa de Contratación, siendo conjuntamente aprobadas en una real provisión dictada por Felipe II en Galapagar el 22 de marzo de 1569. Del contenido de ellas se desprendía que la Universidad tenía como finalidad el organizar su actuación pública para defender los intereses de sus miembros frente a cualquier institución que intentase lesionarlos o conculcarlos, bien fuese el Consulado de Mercaderes —asociación que como su propio nombre indica agrupaba desde 1543 a los grandes comerciantes—, la propia Casa de Contratación e incluso, caso de ser necesario, el mismo Consejo de Indias. A dicha Universidad únicamente podrían pertenecer los maestros, pilotos, capitanes y señores de las naos de la Carrera de Indias y se mantendría gracias al cuarto de soldada y a los dos ducados que respectivamente debía entregar todo maestro o piloto que marchase al Nuevo Mundo. Su ubicación estaría en el ya mencionado arrabal de Triana —muy posiblemente en la actual calle Betis—, en «los caseríos que dan sobre el río».

Por su parte la Cofradía, que daría culto a la Virgen del Buen Aire —advocación más que significativa—, a San Pedro y San Andrés, estaría formada por los citados mareantes, que en el momento o al poco tiempo de ingresar en la Universidad, lo hacían también en la mencionada Cofradía. En este sentido sus funciones eran me-

ramente asistenciales dentro del sentido de la caridad —por otra parte— tan necesaria en la época. Así por medio de ella se dotaría a las huérfanas o viudas de los cofrades fallecidos o a aquellos otros que hubiesen sido robados por corsarios o piratas e incluso se asistiría a quien estuviese en trance de agonía, haciéndose muchas veces cargo de su funeral y entierro. Pero el resultado más espectacular y apreciado —dada su utilidad— por toda la marinería, sería la creación de un hospital —también en Triana—, en el que se asistirían y cuidarían gratuitamente no solo los cofrades que estuviesen enfermos, sino —y esto era lo más importante hacia el exterior—, cualquier marinero relacionado con la travesía indiana que lo necesitase, por humilde que fuera y aunque no perteneciese a la referida institución. Para todo ello se contaba con las limosnas voluntarias y el pago de un cuarto de soldada que debería abonar toda nave que pusiese rumbo al Nuevo Continente (17).

CUADRO V

Pilotos Onubenses Miembros de la Universidad y Cofradía de Mareantes

<i>Alonso</i> , Martín:	Natural de Huelva y perteneciente a una importante familia de la localidad relacionada con la Carrera de Indias y con parentesco en Ayamonte. Fue facultado el 2 de febrero de 1621 para la ruta de Tierra Firme y el 1 de marzo de 1627 para la de Nueva España. Participó en el cabildo de la Universidad de 1621.
<i>García</i> , Hernán:	Natural de Huelva, perteneciente a una importante familia de la localidad relacionada con la Carrera de Indias y con parentesco en Ayamonte. Fue facultado el 19 de enero de 1588 para la ruta de Tierra Firme. Participó en los cabildos de la Universidad de 1692, 1595-1596.
<i>González</i> , Rodrigo:	Natural de Ayamonte, perteneciente a una importante familia de la localidad relacionada con la Carrera de Indias y con parentesco en Aracena y Huelva. Fue facultado el 28 de julio de 1595 para la ruta de Tierra Firme. Participó en los cabildos de la Universidad de 1611, 1622 y 1630. El 23 de enero de 1611 sería admitido en la Cofradía.
<i>López</i> , Lorenzo:	Natural de Ayamonte. Fue facultado el 8 de marzo de 1587 para la ruta de Honduras. Aparece igual firma —posiblemente la de un sucesor suyo— en los cabildos de la Universidad de 1631, 1633, 1636, 1639, 1648 y 1652-1653.
<i>Lorenzo</i> , Gaspar:	Natural de Ayamonte, perteneciente a una importante familia de la localidad relacionada con la Carrera de Indias. Fue facultado el 4 de enero de 1584 para ruta de Nueva España. Participó en los cabildos de la Universidad de 1592, 1600, 1603, 1608, 1610, 1612, 1614.

17. Para todo lo referente a la Universidad de Mareantes resulta de gran utilidad la obra de Luis Navarro García y Carmen Borrego Pla, *Actas de la Universidad de Mareantes*. Sevilla, 1972.

- Lorenzo*, Andrés: Familiar del anterior. Fue facultado el 15 de diciembre de 1587 para la ruta de Nueva España. El 22 de noviembre de 1592 fue admitido en la Cofradía.
- Madera*, Rodrigo: Existen dos pilotos con el mismo nombre. Uno de ellos, natural de Ayamonte y facultado el 1 de diciembre de 1577 para la ruta de Nueva España. El segundo, natural de Sanlúcar de Guadiana, facultado el 9 de febrero de 1542 igualmente para la ruta de Nueva España. La firma de éste o éstos mareantes estará presente a lo largo de un gran número de cabildos de la Universidad desde 1569 hasta 1634, ocupando puestos muy importantes de la misma como el de diputado o mayordomo. El 26 de diciembre de 1606, Rodrigo Madera «El Mozo» fue admitido en la Cofradía.
- Nájera*, Juan de: Natural de Moguer. Fue facultado el 17 de enero de 1599 para la ruta de Tierra Firme. Participó en los cabildos de la Universidad de 1603-1604, 1606-1607, 1611-1612, 1614-1615. En fecha indeterminada ingresó en la Cofradía.
- Quintero*, Juan: Natural de Moguer, perteneciente a una importante familia relacionada con la Carrera de Indias y con parentesco en Ayamonte. Fue facultado el 6 de febrero de 1587 para la ruta de Nueva España. Participó en los cabildos de la Universidad de 1604, 1606-1607, 1609, 1612-1613, 1615.
- Ramírez*, Diego: Natural de Ayamonte. Fue facultado el 9 de diciembre de 1584 para Honduras, Santo Domingo y La Habana. Participó en los cabildos de la Universidad de 1606-1607, 1609, 1614-1615. El 28 de diciembre de 1606 fue admitido en la Cofradía.
- Rodríguez*, Juan: Natural de Ayamonte, perteneciente a una importante familia de la localidad relacionada con la Carrera de Indias. Fue facultado el 2 de febrero de 1587 para la ruta de Nueva España. Participó en los cabildos de la Universidad de 1600, 1604-1605, 1607.

FUENTES: A.G.I. Contratación 52-57, 5780-5783. Navarro García, Luis: *La Gente de Mar en Sevilla en el Siglo XVI*. «Revista de Historia de América, Núm. 67-68, (México, enero-diciembre de 1971), págs. 1-64. Borrego Pla, Carmen: *Los Hermanos de la Cofradía de Mareantes de Sevilla en el Siglo XVI*. «II Jornadas de Andalucía y América». Sevilla-Huelva, 1984, vol. I, págs. 361-387. Borrego Pla, Carmen: *Los Hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el Siglo XVII*. «III Jornadas de Andalucía y América» Sevilla-Huelva, 1985, vol. I, págs. 237-252. Navarro García, Luis y Carmen Borrego Pla: *Actas de la Universidad de Mareantes*. Sevilla, 1972.

De esta forma la Universidad en su doble vertiente —gremial y asistencial—, pronto alcanzaría un gran predicamento, siendo escuchada, respetada y en muchos casos obedecida por las autoridades competentes. No en vano estos mareantes se consideraban herederos de los antiguos cómitres sevillanos. Su actuación pues se debatiría en varios frentes, siempre problemáticos. Así por ejemplo sería muy exigente en el reconocimiento de la dignidad que ellos creían merecer. Y en esta línea solicitarían estar exentos de la leva realizada con motivo de la guerra de Granada en 1570. En 1593 suplicarán asimismo autorización de armas a la vez que exención de los repartimientos de millones y huéspedes, de velas nocturnas y de examen de artilleros. Y numerosas serán también las

ocasiones en las que esta institución sevillana reclame algún puesto o rasgo honorífico por parte de otras instituciones, como por ejemplo el que la Casa de Contratación les ofrezca asiento cuando llame a consulta a su prior y cónsules, como hacía con los miembros del Consulado de Mercaderes. Renglón también importante serán sus pugnas con motivo de la visita que los oficiales de la mencionada Casa de la Contratación efectuaban a los navíos, así como sobre las naves embargadas por el rey, los marineros huidos, el derecho de avería o los conflictos de jurisdicción con el arzobispado por cuestiones de la Cofradía, Especial celo pondrían igualmente en su obra asistencial: cuidado y decoro del hospital, asistencia religiosa a los enfermos, adquisición de medicamentos, dotes a huérfanas...

Sin embargo dos serían las obsesiones de esta institución: la persistencia de los derechos adquiridos que tenían las naves fabricadas en Andalucía para dirigirse a Indias y la preparación adecuada de las tripulaciones de las mismas. Respecto a la primera, no hay que olvidar que los astilleros andaluces contaban con una materia prima, la madera, cuya naturaleza —pino, encina, alcornoque, castaño— era de menor calidad que la del norte —roble y hayas—. Por ello para evitar problemas con la carga, aquellas naos andaluzas que fueran a cruzar el atlántico, se embonaban, es decir, se reforzaba el casco con un revestimiento de tablones para ensanchar su manga y evitar también en la medida de lo posible su deterioro por causa del agua salada. Con esto se lograba los fines anteriormente expuestos, pero como contrapartida, la velocidad del navío disminuía al ser más pesado. Todo lo cual acarrearía el consiguiente perjuicio para el convoy que tenía que acomodarse a su velocidad, con lo que quedaba a merced de cualquier contratiempo ya que no tenía maniobrabilidad. Esta sería la razón de que la Corona prohibiese las naves embonadas, con lo que el camino indiano quedaba pues en manos de los cántabros, cuyos astilleros no utilizaban los embonos. La reacción de la Universidad no se hizo esperar, consiguiendo en 1613 que las naves embonadas pudiesen seguir navegando hasta que se agotase su fábrica, aunque aceptando que las que se hiciesen a partir de la anterior fecha fuesen sin los consabidos embonos. Lograba así la Universidad evitar la ruina de los dueños de naos del extremo surocc-

cidental de la Península (18).

Dicha actuación se complementaría con el deseo manifiesto de los mareantes para mejorar sus estudios de pilotaje. Por ello serían frecuentes sus protestas ante la Casa de Contratación, pues consideraban la actuación de ésta última un tanto vacilante, unas veces por exceso y otras por defecto. En este sentido en 1622 atacaría inmisericorde las habilitaciones temporales de pilotaje que expediría la citada Casa. Según la Universidad, la razón de esta medida estribaba en que la primera cobraba una suculenta cantidad por dichas habilitaciones, por lo que no le interesaba la convocatoria periódica de exámenes a pesar del elevado número de solicitudes al respecto. Y sería precisamente este deseo de mejorar, la causa de que en 1681 la Universidad decidiese crear el Colegio de Náutica de San Telmo, situado en el arrabal del mismo nombre y próximo a donde se efectuaban las carenas del Guadalquivir y que se destinaría a instruir en el arte de marear a niños huérfanos de condiciones económicas insuficientes y cuya competencia y éxito en esta tarea llegaría a tales extremos, que sería el modelo a imitar para el que posteriormente se levantaría en Málaga en 1787, aunque esta vez a instancias del Consulado de ésta última ciudad (19).

De esta forma la Universidad de los Mareantes se convertiría en uno de los hilos conductores de la navegación a Indias. Pero su gestión no sería obra de un solo hombre, sino de un colectivo de marineros de diferente índole y procedencia como ya hemos visto y del que por supuesto formarían parte los onubenses, algunos de los más significativos se encontrarían recogidos en el Cuadro V. Se demostraría así como Huelva, a pesar de que su protagonismo no resultaba ya tan vistoso como en la época del Descubrimiento, continuaría estando presente en todas las diversas estructuras peninsulares transplantadas o relacionadas con el Nuevo Mundo. Y este trabajo que hoy nos ocupa podría ser una buena muestra de ello.

18. Ibidem págs. 123 y 55. Borrego Pla, Carmen: *Los Hermanos de la Cofradía de Mareantes de Sevilla en el Siglo XVI*. «II Jornadas de Andalucía y América», Sevilla-Huelva 1984, vol. I, págs. 361-387. Borrego Pla, Carmen: *Los Hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el Siglo XVII*. «IV Jornadas de Andalucía y América». Sevilla-Huelva, 1984, vol. II, págs. 153-174.

19. Ibidem. Borrego Pla, Carmen: *Extracción Social de los Alumnos del Colegio de San Telmo de Sevilla*. «I Jornadas de Andalucía y América». Sevilla-Huelva, 1981, vol. I, págs. 199-214. Borrego Pla, Carmen: *El Real Colegio de San Telmo de Málaga a través de las Ordenanzas de 1789*. «IV Jornadas de Andalucía y América». Sevilla-Huelva, 1984, vol. II, págs. 153-174.

A P E N D I C E

Pilotos y Maestres de la Provincia de Huelva en la Carrera de Indias (1568-1700)

Nombre	Procedencia	Fecha	Facultado
Gaspar Nadera	Sanlúcar de Guadiana	1-XII-1577	NE
Rodrigo Madera	Ayamonte	1-XII-1577	NE
Francisco de Aroche	Ayamonte	2-II-1578	NE
Cristóbal Martín	Huelva	11-XII-1580	TF
Juan Camacho	Ayamonte	1581	TF
Antón de Almonte	Ayamonte	1581	TF
Francisco Quintero	Ayamonte	17-XII-1581	NE
Ginés de Arenas	Moguer	27-II-1583	NE
Rodrigo García	Ayamonte	3-III-1583	H,S.Dgo,LH.
Alonso Martín	Moguer	21-IV-1583	NE
Francisco Gómez	Lepe	24-IV-1583	S.Dgo,LH.
Hernando Ome	Ayamonte	1584	NE
Gaspar Lorenzo	Ayamonte	4-I-1584	NE
Hernando Macías	Ayamonte	15-I-1584	NE
Juan de Arenas	Moguer	2-XII-1584	NE
Melchor Báez	Moguer	2-XII-1584	TF
Diego Ranúrez	Ayamonte	9-XII-1584	H,S.Dgo,LH.
Juan de Palacios	Ayamonte	15-XII-1585	NE
Francisco Montero	Ayamonte	18-I-1586	TF
Gonzalo Cano	Ayamonte	18-I-1586	TF
Antonio Rodríguez Bello	Ayamonte	2-II-1587	NE
Juan Rodríguez	Ayamonte	2-II-1587	NE
Juan Quintero	Moguer	6-II-1587	NE
Jorge Vélez	Ayamonte	7-II-1587	H,S.Dgo,LH.
Francisco de Cerquera	Huelva	7-II-1587	NE
Lorenzo López	Ayamonte	8-III-1587	H
Juan Rodríguez Infante	Lepe	27-IV-1587	TF
Lucas Venegas	Ayamonte	15-XII-1587	NE
Andrés Lorenzo	Ayamonte	15-XII-1587	NE
Juan Domínguez	Lepe	16-XII-1587	TF(Maestre)
Lorenzo Vázquez	Ayamonte	17-XII-1587	NE
Juan Sánchez de Ruisenado	Ayamonte	23-XII-1587	TF
Juan Melchor Zamorano	Ayamonte	24-XII-1587	NE
Hernán García	Huelva	19-I-1588	TF
Juan Rodríguez Infante	Lepe	5-IV-1588	TF
Juan Alvarez	Tavira,(vecino de Moguer)	1-V-1588	NE
Lázaro Núñez	Moguer	6-VI-1588	NE
Alvaro de Perea	Ayamonte	17-XII-1588	TF
Jerónimo Martín	Ayamonte	9-II-1590	TF
Juan Jiménez	Ayamonte	11-II-1590	NE
Alonso González	Aracena	21-III-1590	TF
Francisco Cruzado	Huelva	1591	TF
Tomás López	Ayamonte	6-II-1591	TF
Domingo Correa	Ayamonte	18-XII-1591	NE
Francisco Rodríguez	Ayamonte	18-XII-1591	NE
Luis de Sevilla	Ayamonte	25-XII-1591	NE
Rodrigo Madera	Sanlúcar de Guadiana	9-II-1592	NE
Juan de Horta	Sanlúcar de Guadiana	9-II-1592	NE
Gonzalo García	Ayamonte	16-II-1592	TF
Miguel Márquez	Ayamonte	15-III-1592	NE
Francisco Montero	Ayamonte	10-V-1592	NE
Esteban de Palacios	Ayamonte	4-IX-1593	NE

Nombre	Procedencia	Fecha	Facultado
Juan Díaz	Huelva	11-IX-1593	TF
Gonzalo Martínez de Porras	Ayamonte	18-X-1593	TF
Cristóbal Sánchez de Aroche	Ayamonte	21-XI-1593	TF
Rodrigo González	Ayamonte	28-VII-1595	TF
Francisco de Miranda	Ayamonte	30-VII-1595	TF
Francisco Ruiz	Moguer	6-VIII-1595	NE
Juan Gallego del Campo	Huelva	21-VIII-1595	TF
Juan Estévez	Ayamonte	10-IX-1595	TF
Tomás Denis Manrique	Moguer	6-XI-1595	NE(Maestre)
Francisco Vidal	Ayamonte	12-XI-1595	NE
Domingo Alonso	Ayamonte	12-XII-1595	H,LH
Cristóbal Sánchez de Aroche	Ayamonte	26-V-1596	NE (Era piloto de TF)
Alonso Domínguez	Moguer	12-I-1597	NE
Rodrigo González	Ayamonte	6-II-1597	NE
Juan Macho	Ayamonte	7-VII-1597	TF(Era piloto de NE)
Gaspar de Vargas	Ayamonte	18-V-1598	TF
José González	Ayamonte	31-V-1598	NE
Juan de Zamora	Ayamonte	1-VI-1598	NE
Rodrigo Alvarez	Ayamonte	23-XII-1598	NE
Francisco Romero	Ayamonte	4-I-1599	NE
Juan de Nájera	Moguer	17-I-1599	TF
Gaspar Vargas	Ayamonte	16-V-1599	NE
Juan Melgarejo	Ayamonte	7-VI-1600	NE
Vicente González	Ayamonte	17-XI-1600	NE
Rodrigo Lorenzo	Ayamonte	23-XI-1600	NE
Francisco Vidal	Ayamonte	8-XII-1600	NE
Mateo González Alonso	Ayamonte	2-IV-1601	NE
Francisco Vidal	Ayamonte	8-IX-1601	NE(Era piloto de TF)
Pedro Rodríguez	Ayamonte	7-XII-1601	NE
Juan de Nájera	Moguer	17-I-1602	TF
Lucas Banegas	Ayamonte	12-II-1602	TF
Juan Hernández Lamprea	Montola,(vecino y casado en Ayamonte)	6-VI-1602	TF
Francisco de Avilés	Ayamonte	10-I-1604	NE
Juan Ruiz	Ayamonte	13-I-1604	TF
Juan Quintero	Moguer	4-IV-1604	TF
Jusepe González	Ayamonte	15-V-1604	TF
Cristóbal Sánchez de Ruisenado	Ayamonte	18-XII-1605	TF
Francisco Montero	Ayamonte	5-III-1606	TF
Francisco Romero	Ayamonte	5-III-1606	TF
Domingo Correa	Ayamonte	5-III-1606	TF
Juan Alonso Urraco	Ayamonte	17-XII-1606	NE
Alonso Pérez	Cartaya	18-XII-1606	NE
Tomé García	Huelva	15-I-1607	NE
Juan Díaz	Huelva	20-I-1607	NE
Domingo Alonso	Ayamonte	20-I-1607	NE
Juan Manuel	Huelva	21-I-1607	NE
Cristóbal Benítez	Moguer	28-I-1607	NE
Domingo Correa	Ayamonte	10-V-1607	NE
Alonso Camacho	Huelva	16-III-1609	TF
Tomé García	Huelva	17-IX-1609	TF
Miguel Benítez	Ayamonte	14-XII-1609	TF
Pedro Sobrino	Moguer	17-XII-1609	NE

Nombre	Procedencia	Fecha	Facultado
Francisco de Palacios	Ayamonte	20-XII-1609	TF
Jorge Gutiérrez	Hinojos	21-XII-1609	NE
Juan de Salas	Ayamonte	26-XII-1610	NE
Benito González	Ayamonte	26-XII-1610	NE
Francisco Rodríguez	Ayamonte	27-XII-1610	NE
Rodrigo Alonso	Ayamonte	28-XII-1610	NE
Marcos de Alva	Huelva	5-I-1611	NE
Francisco Quintero	Ayamonte	7-I-1612	NE
Manuel Díaz	Ayamonte	10-II-1612	NE
Cristóbal Vargas	Cartaya	12-II-1612	NE
Blas González	Huelva	4-IV-1612	NE
Juan Macho	Ayamonte	7-II-1613	NE
Juan Díaz	Huelva	23-II-1613	TF
Hernando García Tisnado	Ayamonte	15-XII-1613	NE
Juan de la Feria	Lepe	21-I-1616	NE
Hernando del Real	Lepe	21-I-1616	NE
Marín Rodríguez	Ayamonte	26-XII-1616	NE
Francisco Romero	Ayamonte	30-XII-1618	TF
Juan de Zamora	Ayamonte	10-III-1619	TF
Juan de la Luz	Ayamonte	10-III-1619	TF
Pedro de Montoya	Ayamonte	10-III-1619	NE
Francisco Rodríguez	Ayamonte	3-III-1620	NE
Miguel Ramírez	Ayamonte	7-II-1620	NE
Juan Gil de Santa Cruz	Caranas-Condado de Niebla-	28-II-1620	TF
Juan Tenorio	Lepe	16-V-1620	NE
Martín Alonso	Huelva	2-II-1621	TF
Pedro Romero	Ayamonte	2-II-1621	NE
Lorenzo Jiménez	Ayamonte	13-II-1622	TF
Antonio Pérez	Ayamonte	21-I-1624	NE
Francisco Alemán	Ayamonte	21-I-1624	NE
Juan Ortiz	Huelva	20-I-1625	NE
Lorenzo Jiménez	Ayamonte	17-V-1625	NE
Diego Vicente	Ayamonte	28-III-1626	NE
Martín González	Ayamonte	28-III-1626	NE
Sebastián Suárez	Ayamonte	28-III-1626	NE
Rodrigo García	Ayamonte	30-III-1626	NE
Martín Alonso	Huelva	1-III-1627	NE
Juan Domínguez	Ayamonte	1-III-1627	NE
Alonso Pérez	Huelva	1-III-1627	NE
Pedro González	Ayamonte	1-III-1628	NE
Juan Gómez Carrasco	Ayamonte	4-III-1628	NE
Manuel Romero	Ayamonte	3-III-1631	NE
Francisco Rodríguez Mangas	Huelva	3-III-1631	NE
Manuel Rico	Ayamonte	6-III-1631	TF
Juan Núñez	Ayamonte	6-III-1631	TF
Matías de Estebanarte	Lepe	6-III-1631	TF
Juan García	Ayamonte	1-VIII-1632	TF
Benito Alonso	Ayamonte	5-XI-1635	TF
Antonio Hernández	Ayamonte	5-XI-1635	NE
Melchor Ramírez	Ayamonte	5-XI-1635	TF
Hernando Alonso	Ayamonte	20-XI-1635	TF
Benito Alonso	Ayamonte	5-II-1637	TF
Juan Díaz Muñoz	Ayamonte	14-II-1637	TF
Juan de Palacios	Ayamonte	14-II-1637	TF
Roque Martín	Ayamonte	14-II-1637	NE
Juan Ortiz de Pineda	Ayamonte	8-III-1638	NE

Nombre	Procedencia	Fecha	Facultado
Gaspar Rodríguez	Ayamonte	8-III-1638	NE
Benito Sánchez	Ayamonte	8-III-1638	NE
Alonso Ramírez	Ayamonte	6-VI-1642	TF
Pedro Lorenzo	Ayamonte	6-V-1642	NE
Luis Camacho	Ayamonte	12-VI-1642	TF
Pedro Infante	Aracena	23-VI-1642	TF
Pedro Alonso	Gibraleón	8-X-1642	NE
Juan Díaz Cordero	Ayamonte	13-II-1645	TF
Juan Romero	Ayamonte	7-IV-1645	TF
Miguel Pérez	Ayamonte	8-IV-1645	NE
Benito Alonso	Ayamonte	18-XII-1645	NE
Antonio de los Reyes	Ayamonte	19-I-1648	NE
Francisco Sánchez Vodque	Ayamonte	10-I-1648	NE
Miguel Pérez	Ayamonte	21-XI-1648	TF
Luis Pérez Naranjo	Ayamonte	7-I-1650	NE
Gonzalo Hernández	Ayamonte	7-I-1650	NE
Pedro Díaz Cordero	Ayamonte	7-I-1650	NE
Antonio Bracamonte	Ayamonte	7-I-1650	TF
Francisco González Montaña	Ayamonte	7-I-1650	TF
Pedro de la Cruz	Ayamonte	5-II-1650	TF
Juan Rodríguez Freile	Ayamonte	5-II-1650	NE
Francisco Alemán	Ayamonte	5-II-1650	NE
Fernando Ramírez	Lepe	5-II-1650	NE
Gaspar de los Reyes	Ayamonte	21-IV-1651	TF
Gaspar de los Reyes	Ayamonte	21-IV-1651	NE
Luis Pérez Hernández	Ayamonte	22-IV-1651	NE(Era piloto de TF)
Cristóbal de los Reyes	Ayamonte	9-V-1652	TF
Diego de Palacios Galdames	Ayamonte	3-XII-1652	NE
Diego Díaz	Ayamonte	3-XII-1652	NE
Juan González Patiño	Ayamonte,(vecino de Sanlúcar)	20-V-1653	NE
Lorenzo Gómez de la Quintana	Cortiguera	7-VIII-1654	NE
Fernando de Carrión	Ayamonte	7-IX-1654	TF
Francisco Ramírez	Ayamonte	4-XII-1654	NE
Fernando Alvarez	Ayamonte	4-XII-1654	TF
Juan de Palacios	Villablanca,(vecino de Ayamonte)	4-XII-1654	TF
Andrés Suárez	Ayamonte	4-XII-1654	TF
Juan González	Ayamonte	8-III-1655	TF
Alvaro Díaz	Ayamonte	8-III-1655	NE
Diego García	Ayamonte	8-IV-1655	TF
Juan Romero Gallardo	Ayamonte	5-VI-1655	TF
Francisco Alferez	Ayamonte	25-VI-1664	TF
Francisco Rodríguez	Ayamonte	25-VI-1664	TF
Lorenzo Jiménez	Ayamonte	25-VI-1664	TF
Benito Alonso	Ayamonte	25-VI-1664	NE
Cristóbal de Palencia	Ayamonte	25-VI-1664	NE
Lope García	Ayamonte	25-VI-1664	TF
Lorenzo Martín Castaño	Ayamonte	26-VI-1664	TF
Juan Núñez Zamorano	Ayamonte	26-VI-1664	NE
Esteban Martín	Ayamonte	26-VI-1664	NE
Vicente González	Ayamonte	27-VI-1664	TF
Francisco Durán	Ayamonte	27-VI-1664	TF
Juan Rodríguez	Ayamonte	27-VI-1664	NE
Gaspar de la Feria	Ayamonte	27-VI-1664	NE
Francisco González	Ayamonte	27-VII-1664	NE

Nombre	Procedencia	Fecha	Facultado
Antonio Pérez Aviles	Manzanilla	28-VII-1664	TF
Diego de Villegas	Ayamonte	12-V-1665	NE
Francisco Jiménez	Ayamonte	18-XI-1665	NE
Juan Alonso de Vera	Ayamonte	5-XII-1665	TF
Juan Romero Gallardo	Ayamonte	26-IV-1668	NE
Cristóbal de Palencia	Ayamonte	9-VI-1668	NE
Manuel Toscano	Lepe	17-V-1670	NE
Cristóbal Ortiz	Lepe,(vecino de Sevilla)	17-V-1670	NE
Amador Hernández	Ayamonte	4-XII-1671	NE
Manuel Rico de Abarca	Ayamonte	28-VI-1673	NE
Fernando Gómez de Parras	Ayamonte	28-VII-1673	TF
Benito Alonso Barroso	Ayamonte	10-V-1675	TF
Francisco Díaz Montoya	Ayamonte	10-V-1675	NE
Bartolomé Sánchez	Ayamonte	10-V-1675	NE
Antonio Naranjo	Ayamonte	10-V-1675	NE
Juan Pérez Vela	Ayamonte	10-V-1675	NE
Cristóbal de la Feria	Ayamonte	10-V-1675	NE
Juan Díaz	Ayamonte	14-VIII-1676	TF
Pedro de Ojeda	Ayamonte	23-III-1677	NE
Pedro Toscano	Huelva	11-IV-1682	NE
Francisco Luis Romero	Ayamonte	11-IV-1682	NE
Juan Martínez	Ayamonte	4-II-1683	NE
Pedro de Poyzaga	Ayamonte	4-II-1683	NE
Antonio del Corro	Ayamonte	7-VII-1683	TF
Francisco Díaz Romero	Ayamonte,(vecino del Puerto de Santa María)	7-XII-1685	NE
José Camacho	Ayamonte	4-III-1687	NE
Andrés Manuel Montaña	Ayamonte	7-XII-1687	NE
Francisco Tellez Camacho	Ayamonte,(residente en Sevilla)	14-V-1689	NE
Pedro Romero	Ayamonte	7-VI-1695	NE
Domingo Ugarte	Ayamonte	3-VIII-1697	NE
Juan López Mundo	Ayamonte,(vecino de Sanlúcar)	30-IV-1699	NE

FUENTES: H: Honduras; S. Dgo: Santo Domingo; LH: La Habana; NE: Nueva España; TF: Tierra Firme. A.G.I., Contratación 52-57, 5780-5783 y Navarro García, Luis: *La Gente de Mar en Sevilla en el Siglo XVI*. «Revista de Historia de América», Núm. 67-68, (México, enero-diciembre de 1971), págs. 1-64.