

SEGUNDA PARTE

LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CORONA  
DE CASTILLA EN MATERIA DE EXTRANJERÍA RESPECTO  
DE SUS POSESIONES ULTRAMARINAS

## CAPÍTULO PRIMERO

### NORMAS DE PROTECCIÓN AL COMERCIO Y DE PARTICULAR INTERÉS FISCAL

Sólo hubo un aspecto que rivalizó en importancia con la misión evangelizadora que la Corona de Castilla acometió en el Nuevo Mundo, y que en términos de supervivencia del imperio español la superó: el comercio.

La Carrera de Indias fue la válvula de escape a través de la cual el imperio español pudo acceder a una riqueza insospechada que permitió el financiamiento de las incontables guerras libradas por España contra el resto de Europa en la época moderna, y la salvó, durante mucho tiempo, de la quiebra financiera, aunque finalmente el oro americano propició un proceso inflacionario que la Corona no supo controlar, y que la condujo a una crisis económica definitiva en los últimos años del siglo XVIII.

Esa bonanza económica no podía estar abierta al resto de los príncipes europeos.<sup>621</sup> Desde la negociación misma de las bulas alejandrinas, la Corona de Castilla buscó ser la titular única del producto del descubrimiento, diseñando una legislación excluyente y rigurosa frente al mundo exterior; una prueba de ello es que en una obra ya tardía del periodo virreinal, como la de Antúnez y Acevedo, publicada en 1797, la parte quinta comienza con el título “Los extranjeros han sido siempre excluidos del comercio de nuestras Indias”.<sup>622</sup> Pero a pesar de la intención, lo cierto es que la legislación tuvo lagunas y defectos (algunos voluntarios y otros meramente tolerados), brechas a través de las cuales se filtraron incontables mercaderes de probada

---

<sup>621</sup> “Sin embargo, desde muy pronto los pueblos no hispánicos se esforzaron por participar en los cuantiosos beneficios que proporcionaba el comercio americano, y lo consiguieron por variados medios que, en lo sustancial, pueden reducirse a tres: la violencia pura y simple (contrabandistas, piratas, bucaneros), el empleo de intermediarios españoles y la naturalización. El primero fue el preferido por los naturales de países habitualmente en guerra con nosotros: ingleses y holandeses. Los franceses, sin renunciar al primero, practicaron ampliamente el segundo. En cuanto al tercero, aunque accesible a todos, fue utilizado con preferencia por los vasallos no españoles de la Monarquía”. Domínguez Ortiz, Antonio, *op. cit.*, p. 227.

<sup>622</sup> Antúnez y Acevedo, Rafael, *op. cit.*, p. 268.

fortuna, polizones viles y extranjeros “indeseables”<sup>623</sup> a las Indias. Pero ante un hueco normativo, la Corona emitía una disposición para tapanlo; frente a cada antinomia se generaba un criterio temporal para superarla. El resultado fue un mar regulatorio sin sistematización, pero que pretendió superar a cada paso la imaginación de los particulares, naturales o extranjeros, para obtener su parte del botín:

En los primeros años de la colonia cuando la corona española fue consciente del significado económico de América, empezó a expedir leyes en las que en forma tajante prohibía el paso y el comercio a los súbditos extranjeros. Sin embargo, por encima de estas restricciones el número de extranjeros que se instaló en el Nuevo Mundo español, casi siempre en lugares estratégicos y en forma más o menos oculta, fue apreciable desde fechas tempranas. Si bien desempeñaron oficios diversos, en muchas ocasiones éstos fueron la excusa para involucrarse en el comercio clandestino.<sup>624</sup>

Esta dinámica de legislación rígida en constante lucha contra una realidad que no logra controlar no fue, ni lejanamente, producto sólo de una ingeniería legislativa deficiente o consecuencia única de la distancia (geográfica, social o cultural) que existió entre la metrópoli y las Indias; hubo, en definitiva, una voluntad positiva por parte de la Corona de Castilla, de dejar huecos legislativos que le permitieran seguir otorgando casos de excepción, posibilitando, así, que el comercio indiano sobreviviera, puesto que sin los extranjeros, ciertamente el intercambio constante se habría tornado prácticamente imposible de mantener. “...con la presencia y actividad de los extranjeros, el pretendido monopolio se disolvía sin remedio; sin ellos, la Carrera de Indias simplemente no podía sostenerse”.<sup>625</sup>

Habría que empezar con una precisión teórica. Lo que los hombres de los siglos XVI y XVII entendían por comercio no coincide plenamente con lo que concebimos ahora bajo ese concepto. Comerciar implicaba intercambios, necesariamente referenciados a una búsqueda de metales preciosos, dentro un ámbito regulado por el Estado; es decir, por el rey; la idea de un mercado con un Estado ausente, de un mercado libre, sin bien ya perfi-

---

<sup>623</sup> Aunque ya vimos que si esos extranjeros desempeñaban oficios útiles para la República, podían obtener una composición que les permitiera vivir y trabajar legalmente en las Indias (ley X, título XVII, libro IX, de la Recopilación de 1680).

<sup>624</sup> Navarrete, María Cristina, *op. cit.*, p. 18.

<sup>625</sup> García-Baquero González, Antonio, “Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional”, en Villar García, M. B. y Pezzi Cristóbal, P. (eds.), I Coloquio Internacional “Los extranjeros en la España moderna” (Málaga 28-30, noviembre, 2002), t. I, Málaga, 2003, p. 75.

lada, se concretaría ideológicamente años después. Es necesario tener esta idea presente para comprender plenamente no sólo la importancia misma de la actividad mercantil, sino la comodidad que sentían los mercaderes, la necesidad real de que el Estado tomara parte de sus negocios, no sólo como garante de las leyes, sino, incluso, como parte de la contratación, situación que se agudizaba frente a una de las características más notables de la Carrera de Indias: la distancia. Esto generó una dialéctica en donde el Estado y los particulares fijaban constantemente nuevos límites a sus participaciones comerciales, cada uno buscando, siempre, avanzar sobre el otro. Esta dinámica explica no sólo las peticiones de los mercaderes de Sevilla y de los mercaderes extranjeros, sino también la respuesta legislativa de la Corona de Castilla en cada caso.

La idea del comercio que generalmente se atribuye a nuestros economistas del XVII es la que encaja dentro del más radical mercantilismo: subordinación estricta al ideal de acumulación metálico-monetaria y, consecuente con ello, un comercio monopolizado por y para el Estado y reglamentado enérgica y minuciosamente, con el fin de obtener dicho propósito.<sup>626</sup>

La protección de la actividad comercial es, sin duda, la fuente histórica de la prohibición general de paso para los extranjeros y el objetivo primario de la regulación migratoria indiana,<sup>627</sup> pero ni se agota ni se duplica en ella. La regulación de la actividad mercantil es anterior a la exclusión de extranjeros. Fue con la intención de proteger a los comerciantes castellanos de La Española e islas circundantes, que los Reyes Católicos emitieron las primeras disposiciones, sí, pero no lo hicieron hasta 1501 y 1504. Mediante ellas, vedaban la presencia y posterior participación en la actividad mercante a los extranjeros, ya fuera de manera directa o a través de cargadores, aunque ciertamente de manera taxativa.<sup>628</sup> Eso sí, una vez formulada, la exclusión permaneció hasta la independencia de los territorios americanos.

También, fue para proteger los negocios castellanos y a sus súbditos castellanos, de la amenaza flamenca, que la reina Isabel redactó su testamento, haciendo mención expresa de la exclusión de extranjeros, que permaneció

---

<sup>626</sup> Muñoz Pérez, José, "El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVII", *Revista de Indias*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas, núm. 68, 1957, p. 215.

<sup>627</sup> Cabe recordar que la legislación castellana ya restringía la participación de extranjeros en el comercio castellano; de este núcleo normativo partió la legislación indiana.

<sup>628</sup> Pérez de Tudela Bueso, Juan, "Política de poblamiento y política de contratación de las Indias (1502-1505)", *Revista de Indias*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas, núm. 61-62, 1955, p. 405.

a lo largo de todo el periodo indiano,<sup>629</sup> y fue para apartar a los mercaderes extranjeros que se siguieron emitiendo múltiples disposiciones, como la instrucción dada a Diego Colón el 15 de junio de 1510:

En lo que toca a los estrangeros, Mi voluntad es, que nengun mercader nin otra persona estrangera destos Nuestros Reynos, pueda estar nin esté en esas dichas Indias, salvo Bernardo Grimaldo o su Fator que allá tiene o thobiere, non embargante qualesquier carta e licencias nuestras que thengan para ello; por ende, Yo vos Mando que no consyntais nin deys lugar que ningund estrangero esté nin rresida en esas dichas Indias, sinon que guardeyds lo que sobrello thenemos mandado, sin embargo de las dichas Nuestras cartas e licencias.<sup>630</sup>

En el mismo tenor proteccionista, encontramos una disposición emitida por Carlos V el 6 de diciembre de 1538, en Toledo, en la que se indicaba que no se consintiera la navegación de ningún extranjero por causar perjuicio a los mercaderes castellanos, bajo la pena de 100 mil maravedíes, que debían ser cubiertos por los maestros que permitieran dicha navegación.<sup>631</sup> También, en disposición de Felipe II, en 1566, se aduce la protección de la moneda como fundamento para la prohibición de extranjeros en el comercio indiano.<sup>632</sup> Hevia Bolaños aduce el mismo fundamento, a saber:

Ningún extranjero del Reino puede tratar en las Indias, por evitar la saca de la moneda de él, según unas leyes de la Recopilación. Mas por cesar estar razón en los extranjeros que están en las Indias, en ellas bien pueden tratar, y no ha lugar en estos su disposición por argumento de razón cesante, conforme a Derecho. Ni los extranjeros del Reino pueden tener en él carnicerías, ni pescaderías, ni panaderías, ni otras cosas semejantes, según una ley de la Recopilación (L. 2 *in fin* tit 3, lib. 7, Recop.). Aunque los extranjeros del Reino conviene que no estén, ni traten en él, por no depraven las leyes, y costumbres de los naturales suyos, ni usen de monopolios, ni de ningunas usuras de las prohibidas, ni de otro nuevo género de ganancia, porque les lleven su pecunia, y hacienda, y se les siga otros incómodos, y males que de ello se les siguen, como la experiencia nuestra, y porque no sepan los secretos, y cosas, según por estas causas lo prohibieron los Cartagineses y Griegos, como lo refieren Straca, y Matienzo.<sup>633</sup>

<sup>629</sup> Véase capítulo segundo de este trabajo.

<sup>630</sup> CODOIN-América, Real Archivo de Indias, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados del Real Archivo del Reino y muy especialmente del de Indias*, *op. cit.*, vol. XXXII, p. 82.

<sup>631</sup> Libro primero, p. 441, del Cedulario de Encinas.

<sup>632</sup> *Idem*.

<sup>633</sup> Hevia Bolaños, Juan de, *op. cit.*, cap. I, t. II, p. 266, 36.

La discusión sobre el daño que la participación de extranjeros en el comercio indiano causaba a los naturales se mantuvo a lo largo de todo el periodo colonial, aunque hay que admitir que no podemos encontrar una política regia uniforme sobre cómo minimizar los perjuicios. Mil seiscientos cuarenta y cinco resulta un año emblemático en este debate. Ese año, a través de la real cédula del 22 de abril,<sup>634</sup> Felipe IV revocó las cartas de naturaleza concedidas bajo su mandato.<sup>635</sup> Esta decisión se debió a la enorme presión que recibió la Corona, desde hacía varias décadas,<sup>636</sup> por parte de los mercaderes castellanos y autores arbitristas, representados por el Consulado de Mercaderes de Sevilla.<sup>637</sup> Los mercaderes sevillanos estaban hartos de la invasión extranjera, producto de la política clientelista de Felipe IV, quien otorgó, con completa liberalidad y sin que reunieran los requisitos legales, una gran cantidad de cartas de naturaleza; en concreto 196, de 1621 a 1645.<sup>638</sup> Por ello, solicitaron que se revocaran aquellas que se hubieran concedido sin haber cumplimentado los requisitos establecidos en ley.

Los mercaderes de Sevilla abogaron y apoyaron dicha revocación, así como el impedimento sobre concesiones futuras, incluso solidarizándose con la Corona, al comprometerse ésta a la devolución de los donativos dados por los extranjeros, como contraprestación al otorgamiento de la carta de naturaleza;<sup>639</sup> para ello, los mercaderes estuvieron de acuerdo en la de-

<sup>634</sup> AGI, sección Contaduría, *Contaduría, 1964*, 1561-1649. Órdenes, providencias y libranzas, dadas a cargo del Consejo.

<sup>635</sup> Encontramos un antecedente histórico a esta medida, en la disposición de 1415, recogida en la ley XIV, título III, libro primero de la Nueva Recopilación de Castilla de 1567, en la que se revocaban todas las cartas de naturaleza concedidas hasta esa fecha, por los grandes daños que su otorgamiento causaba a los naturales castellanos.

<sup>636</sup> Como lo podemos corroborar en los diarios de las Cortes de inicios del siglo XVII que estudia Martínez Cardós: Martínez Cardós, José, "Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII. Primera parte", *op. cit.*, pp. 242 y 243.

<sup>637</sup> "Como esta incipiente oposición no bastase y, por el contrario, el número de naturalizaciones alcanzara las mayores cifras conocidas, el Consulado determinó oponerse a ellas por la vía jurídica. Desde 1633, todos los expedientes de este género contienen un auto de notificación y una contradicción...". Domínguez Ortiz, Antonio, *op. cit.*, p. 233.

<sup>638</sup> *Ibidem*, pp. 231 y 232. Para un estudio estadístico de las naturalizaciones concedidas de 1570 a 1650, que incluye gráficos y porcentajes, se sugiere acudir al estudio siguiente: Crailsheim, Eberhard, "Extranjeros entre dos mundos: una aproximación proporcional a las colonias de mercaderes extranjeros en Sevilla, 1570-1650", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, Viena, núm. 48, 2011, pp. 179-202.

<sup>639</sup> Las cantidades que se sirven como pago de derechos por las naturalezas concedidas son variantes: van de los 20 pesos a más de 2,000 pesos de a 8 reales de plata. En el caso de comerciar y contratar en las Indias e Islas Filipinas se cobra 1 doblón 600 pesos de contado (cédula del 13 del febrero de 1682). Otro ejemplo lo tenemos en la cédula del 27 de febrero de 1690, otorgada a Enrique Coníque, natural de Hamburgo, Alemania, en la cual paga 200

terminación de Felipe IV de imponer, en esa misma real cédula,<sup>640</sup> un derecho del 1% sobre todas las mercaderías de naturales y naturalizados,<sup>641</sup> que eran conducidas a América, para compensar dichas devoluciones,<sup>642</sup> por el plazo de dos años.<sup>643</sup> En cédula emitida el mismo día,<sup>644</sup> Felipe IV ratificó las reglas de 1608 sobre naturalización, para efecto de tratar y contratar en las Indias e Islas occidentales, respetando el tiempo de residencia de veinte años, que ya estudiamos en el capítulo anterior. El resultado práctico de esta medida fue, en efecto, la reducción en el número de cartas de naturaleza concedidas en el futuro y un aumento exponencial de litigios promovidos por los extranjeros perjudicados.

El Consulado de Sevilla recalcó, posteriormente, que no se trataba de anular las naturalizaciones otorgadas tras haber cubierto los requisitos legales, sino sólo las concedidas como meras dádivas. Lo cierto es que tras esta fachada legal hubo un interés financiero por parte de los mercaderes sevillanos con el objetivo de poner freno a las intenciones de los mercaderes extranjeros, quienes intentaban alterar el tracto en la compraventa de productos. El interés de los sevillanos era claro: dejar fuera a los mercaderes extranjeros. En efecto, el comercio sevillano consistía en comprar los productos, nacionales y extranjeros, para luego revenderlos en Indias. Los comer-

---

doblones de a dos escudos de oro. AGI, sección Contaduría, *Contaduría*, 239, núm. 4. Reales cédulas de naturaleza de extranjeros para poder tratar y contratar en Indias (1629-1733).

<sup>640</sup> Las penas a los transgresores serían las mismas que imponía la cédula de 1608, es decir, perdimiento de bienes y de la propia concesión, además de las que ya se hubieran establecido en otras cédulas.

<sup>641</sup> Ejemplo de partidas contables que registraban el pago del derecho del 1% de extinción de naturaleza, lo localizamos en AGI, sección Consulados, *Consulados*, 1332, 1645-1663. Derechos administrados por el Consulado. Ahí podemos leer que con los ingresos obtenidos por este 1% se llegaron a pagar, incluso, los sueldos del prior y cónsules de la Casa de la Contratación. Se llegó a nombrar un funcionario, llamado “receptor”, responsable de su cobro.

<sup>642</sup> Estos expedientes y libros de cuentas que, desde luego, están esperando estudios posteriores, se encuentran localizados también en AGI, sección Consulados, *Consulados*, 85, 1573-1818. Documentación varía: informes, peticiones, etc.

<sup>643</sup> Núñez-Carvalho relata: “El Tribunal del Consulado presionaba para la revocación de todas las naturalezas concedidas. En 1645 pedía que se revisaran las licencias de los 144 extranjeros con carta de naturaleza. Según sus acuerdos solo 13 debían gozarlas por estar de acuerdo con las prescripciones vigentes para obtenerlas. Planteaban que al menos debían anularse 21, indemnizando a sus dueños, aunque el problema era el encontrar el dinero para pagar tan cuantioso gasto. De estos afectados varios iniciaron larguísimos pleitos para evitar perder tal privilegio. Este año marcaría el fin de la liberalidad en la entrega de cartas de naturaleza. Comparado con el abultado número anterior, contrasta la pequeña cifra de cuatro cartas concedidas a flamencos en los siguientes 20 años”. Patrucco Núñez-Carvalho, Sandro, *op. cit.*, p. 598.

<sup>644</sup> Recogida en ley XXXI, libro IX, t. IV de la Recopilación de 1680.

ciantes extranjeros pretendían vender directamente, por sí mismos, sin pasar por Sevilla, ganándose la animadversión de los naturales.<sup>645</sup> La consecuencia de esta pretensión culminó, como ya vimos, en la decisión regia de 1645.

La única excepción legal a esta medida es la reiterada por el propio Felipe IV en esta disposición de 1645, a saber: la contenida en Real Cédula del 25 de diciembre de 1616, en la que se autoriza, bajo la responsabilidad y supervisión del presidente y jueces de la Casa de Contratación, que los levantiscos puedan ser admitidos (naturalizados), con moderación, como marineros, en virtud de la manifiesta falta que había para el despacho de las armadas y flotas.<sup>646</sup> Pero la realidad española imperante a finales del siglo XVII forzó a la Corona a cerrar en más de una ocasión los ojos, dejando intocada la ley, o aplicando la sanción pecuniaria, pero sin el ánimo de revertir la conducta prohibida; en palabras de Haring:

Bajo los últimos Habsburgos el comercio de exportación de Sevilla dependió por completo de los fabricantes extranjeros, tanto por la creciente demanda de las colonias como por la ruina total de la industria española. Ellos suministraban cinco sextas partes de los cargamentos para las flotas ultramarinas. Por lo tanto era esta una época de contrabando casi universal, pero como el gobierno parecía impotente para refrenarlo sin perjuicio de paralizar las comunicaciones con su imperio americano, recompensábase a sí mismo imponiendo grandes multas o indultos, que a la vez le suministraban eventualmente un medio propicio de represalias contra naciones hostiles.<sup>647</sup>

También desde una época muy temprana de la administración ultramarina, la exclusión del extranjero de la actividad mercante indiana superaba a su persona, alcanzando también a las naves:

...de aquí adelante, cada é cuando quisieren, puedan llevar en navios de nuestros naturales, é non en otros, á la dicha isla Española, todos mantenimientos de comer é beber é vestidos é calzado é ropas é ganados é bestias de carga é yeguas é otros animales á plantas é semillas é herramientas é otras cualesquier mercaderías é cosas que fueren menester para mantenimiento é proveimiento é trato de los vecinos é moradores cristianos de la dicha isla Española...<sup>648</sup>

<sup>645</sup> Domínguez Ortiz, Antonio, *op. cit.*, p. 233.

<sup>646</sup> Real Cédula recogida en ley XIII; libro IX, título XXV, f. 300v. de la Recopilación de 1680, y que se localiza en el AGI, sección Gobierno, Indiferente General, *Indiferente*, 428, L. 32, F. 280V-281V.

<sup>647</sup> Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, *cit.*, p. 143.

<sup>648</sup> Real Cédula del 2 de febrero de 1504, CODEVI, *Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, *cit.*, vol. 3, p. 523.



En conclusión, la prohibición general recaía en la persona del extranjero, en sus negocios y en sus naves. El primer ámbito fue objeto de estudio de los capítulos primero y segundo de esta investigación. En este capítulo, habremos de proceder al análisis de los otros dos aspectos.

Que el comercio entre la metrópoli y sus posesiones ultramarinas fue uno de los temas más importantes para la Corona de Castilla, queda evidenciado en su reflejo institucional. En 1503 se creó la Casa de la Contratación, copiando el modelo portugués de la *Casa da Guínea* (la más antigua), la *Casa da Mina* y la *Casa da Índia*, seguida, en 1523, por el Consejo de Indias. Ambos órganos tuvieron, como origen y fin primordial, la regulación del comercio ultramarino, con participación pública y privada,<sup>649</sup> sin que esta doble participación menguara la fuerza del monopolio comercial que habría de instaurar la Corona. Evidentemente, como ya vimos en el capítulo anterior, antes de la existencia de la Casa de la Contratación ya había existido regulación para las transacciones comerciales entre la metrópoli y La Española.

Es cierto que el comercio americano se estableció entonces por primera vez sobre bases organizadas definitivamente; pero aún antes de 1503 se permitía a personas particulares la exportación a las Indias Occidentales, nombre con que España designó de manera oficial a América, promulgáronse edictos para la regulación del comercio y creose una aduana en costas del Nuevo Mundo.<sup>650</sup>

El comercio indiano es, en sí mismo, un mundo entero. La mayor parte de los estudios sobre extranjería acotan el análisis precisamente a este ámbito, puesto que si en algún espacio se hizo patente el peligro de la participación de foráneos, fue, sin duda, en la carrera de Indias. América ofrecía posibilidades impensables, no sólo para los castellanos, sino para todos los europeos; América ofrecía un nuevo comienzo para Europa, bajo el ojo vigilante de la Corona de Castilla; durante más de dos siglos, la puerta que llevaba a esas nuevas tierras fue una ciudad: Sevilla. En esta ciudad tuvo sede la Casa de la Contratación, el Consulado de la Universidad de cargadores a Indias (mejor conocido como el Consulado de Sevilla), y desde ahí, como

---

<sup>649</sup> “Nacía, pues, la Casa de la Contratación, no como suele creerse, para imponer un sistema de exclusiva estatal, sino para reordenar las empresas indianas, en busca de una mayor eficiencia, puesto que ya en estas instrucciones iniciales estaba prevista esa forma de coexistencia con el comercio privado — mediante un régimen de asientos —, como también en otro punto de la misma normativa se trata de otra posibilidad que debería preverse, ante lo que pudiera resultar de los descubrimientos que estaba llevando a cabo Colón”. Ramos Pérez, Demetrio, *op. cit.*, p. 17.

<sup>650</sup> Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, *cit.*, p. 4.

único puerto de entrada legal de mercancía,<sup>651</sup> se consolidaría el monopolio comercial, eje central de la política económica del Estado español.<sup>652</sup> Cádiz iría adquiriendo, paulatinamente, una mayor participación en la carrera de Indias; en 1535, por ejemplo, se estableció en dicho puerto el Juzgado de Arribadas, ante la dificultad que representaba para los navíos remontar el Guadalquivir para hacer sus registros y despachos ante los funcionarios de la Casa. En 1717, la Casa de Contratación fue trasladada a Cádiz, donde permaneció hasta su extinción en 1790.

Las ordenanzas que crearon la Casa de la Contratación, emitidas, las primeras, el 20 de enero de 1503, y luego ampliadas por real cédula del 4 de julio del mismo año,<sup>653</sup> establecieron el sistema de licencias para el control del oro americano y de las personas que habrían de integrar las expediciones de descubrimiento, cubriendo, ellas, los gastos derivados de dicha participación. Con la creación de la Casa de la Contratación, idea que tradicionalmente, aunque aún con dudas, se le atribuye a Francisco Pinelo, la monarquía castellana afianza su control sobre los recursos económicos provenientes de las Indias y retira del ámbito de la Contaduría Mayor castella-

---

<sup>651</sup> En cédula real de 1529, recogida por Manuel de Ayala, se menciona que primero hubo una etapa durante la cual sólo se podía salir hacia América desde Sevilla, pero posteriormente, debido al descubrimiento acelerado de nuevos territorios y a la necesidad de poblarlos, se abrieron varios puertos de salida desde la península, a saber:

- Galicia = La Coruña y Bayona
- Asturias = Avilés
- De las montañas y sus encartaciones = Laredo
- Vizcaya = Bilbao
- Guipúzcoa = San Sebastián
- Murcia = Cartagena
- Granada = Málaga y Cádiz

Eso sí, de vuelta, todos los navíos debían arribar a la Casa de Contratación de Sevilla. Ayala, Manuel Josef de, *op. cit.*, t. III, bajo la voz “comercio”. “Pero esta disposición, que posteriormente fue anulada, resultó ineficaz para dichos puertos por la escasa libertad de tráfico con Indias y el rigor de las penas que protegían el monopolio sevillano”. Martínez Cardós, José, “Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII. Primera parte”, *op. cit.*, p. 235.

<sup>652</sup> Para conocer el impacto que la actividad comercial, lícita e ilícita, tuvo en la estructura social y económica de esta ciudad, así como un análisis detallado sobre el gremio de mercaderes asentados ahí, se sugiere acudir al excelente trabajo de Ruiz Rivera y Manuela, Julián B. y Cristina García Bernal, *Cargadores a Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.

<sup>653</sup> La legislación que creó y dio funcionamiento a la Casa de la Contratación se encuentra localizada en el AGI, sección Patronato Real, *Patronato*, L. 251, R.1. Las ordenanzas de creación se encuentran transcritas en: CODOIN-América, Real Archivo de Indias, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados del Real Archivo del Reino y muy especialmente del de Indias*, cit., vol. XXXI, pp. 139-155.

na la administración de los mismos, quedando la Casa de la Contratación como órgano ejecutivo máximo en el ámbito indiano.

La Casa de la Contratación se diseñó con cuatro cargos generales, que ya se habían creado mediante las instrucciones dadas al comendador Nicolás de Ovando en septiembre de 1501, y que habrían de perdurar a lo largo de todo el periodo indiano, a saber: contador, tesorero, veedor y factor.

Se le nombró un presidente en 1579. La Casa tenía facultades en las materias siguientes: i. comercial y hacendaria; ii. Escuela de Náutica y Cosmografía, para lo cual tuvo piloto mayor (1508), cosmógrafo y maestro de hacer cartas (1523) y catedrático de cosmografía (1552). Fue esta Escuela de Náutica la que trazó el “padrón real” o mapa de todo lo que se iba descubriendo; iii. Tribunal de justicia en los asuntos de su incumbencia, tanto en materia civil como penal, por lo que a sus oficiales se les denominó jueces oficiales desde 1511, y en 1583 se constituyó una sala de justicia con oidores o jueces letrados, llamada Audiencia desde 1593.<sup>654</sup> De igual manera, contaba con capilla privada, un capellán y una cárcel, que albergó a incontables extranjeros.

Este papel protagónico de la Casa de la Contratación se vio mermeado con la fundación del Real y Supremo Consejo de Indias el 1 de agosto de 1524, siendo ahora este organismo el que asumiría las funciones en materia política y hacendaria, entre otras, dejando a la Casa el de control de mercancías y personas.

En lo que concierne a nuestro tema, los extranjeros debían acatar la legislación diseñada en el Consejo de Indias y aplicada por la Casa de la Contratación; es decir, enfrentarse a una frondosa burocracia y a intrincados trámites. Las excepciones legales se buscaban negociando, usualmente, con los miembros del Consejo de Indias; las ilegales, se materializaban burlando a los jueces sevillanos adscritos a la Casa de la Contratación. Ambas situaciones formaron parte de la vida cotidiana de la carrera de Indias y tuvieron como consecuencia no sólo el paso de comerciantes extranjeros a América, sino la creación de verdaderas redes comerciales entre la metrópoli y sus posesiones ultramarinas y entre distintos enclaves del territorio americano, hecho que la Corona tuvo que enfrentar mediante leyes de control sobre

---

<sup>654</sup> Para un mayor conocimiento de los múltiples aspectos que atañen a la creación, evolución, importancia, funcionamiento, manejo y extinción de la Casa de la Contratación, se sugiere acudir a VV.AA., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Antonio Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vila (coords.), Sevilla, Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Fundación El Monte, 2003. De igual manera, es de obligada consulta para este tema la obra clásica de Haring: Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, cit.

personas, mercancías y negocios de extranjeros.<sup>655</sup> Lo que es cierto es que en las ordenanzas de 1503, que crearon la Casa de la Contratación, no se hace ninguna mención al tema de extranjería. En donde sí encontramos la prohibición general es en las *Hordenanzas sobre libertades e vedamientos que debe gozar la Casa de la Contratación de Sevilla en las cosas de Indias*, de 1505, en cuya cláusula 5a. se establece: “Que non pasen a las Indias nengunos extranxeros só las penas de la premática”.<sup>656</sup> En armonía con las disposiciones emitidas el mismo año (analizadas en el capítulo anterior), se debe entender que los extranjeros tenían el derecho de llevar mercaderías a La Española; es decir, de participar en el comercio con Indias siempre y cuando lo hicieran bajo el régimen de compañía y en naves de naturales, pero no podían emigrar a Indias. Además, por cédula del 8 de febrero de 1505, los extranjeros podían aspirar a ser tratados como naturales para efectos de tratar y contratar en Indias, siempre y cuando cumplieran los requisitos patrimoniales, civiles y de vecindad estipulados en dicha disposición.

Hay entonces una diferencia regulatoria entre emigrar a Indias y participar del comercio con Indias; es decir, en el diseño del supuesto deóntico. El primer aspecto se encuentra vedado, por regla general, a los extranjeros; el segundo, requiere de cumplimentar una serie de requisitos. A lo largo del periodo que estudiamos se genera, en no pocas ocasiones, confusión entre estos dos supuestos jurídicos, que si bien en algunas disposiciones coinciden, en muchas otras debían tener una consecuencia jurídica distinta. Con base en esta diferencia regulatoria, podemos hablar, por un lado, de política migratoria (excluyente) y, por otro, de política de participación (selectiva) mercantil respecto de los extranjeros. Lo cierto es que la tendencia legislativa fue hacer coincidir ambas posturas, situación que se alcanzó parcial-

---

<sup>655</sup> El estudio de estas redes implica la valoración no sólo de la ley, sino de su transgresión, indicándonos esta última la verdadera mecánica de funcionamiento social y de los grupos que interactuaban en ella. Este es el planteamiento de Pilar Ponce y Arrigo Amadori para el caso específico de la América hispana: Ponce Leiva, Pilar, y Amadori, Arrigo, “Redes sociales y ejercicio del poder en la América hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis”, *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 34, Madrid, 2008, pp. 15-42. Esta metodología de análisis es muy recurrida en las escuelas anglosajonas de historia. Destacamos dentro de esta corriente para nuestro trabajo la obra de Herzog, Tamar, *Defining Nations. Immigrants and Citizens in Early Modern Spain and Spanish America*, Yale University Press, 2003. La autora apela a la construcción de la naturaleza y, por tanto, de la extranjería, basándose en criterios de interacción social entre grupos de mercaderes, en uno y otro lado del Atlántico, teniendo como referencia las prácticas de las comunidades castellanas anteriores al descubrimiento de América.

<sup>656</sup> CODOIN-América, Real Archivo de Indias, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados del Real Archivo del Reino y muy especialmente del de Indias*, cit., vol. XXXI, p. 324.

mente a finales del siglo XVII: así, en la ley I, título XXVII, libro IX de la Recopilación de 1680, se establecía que los extranjeros tenían prohibido el trato, contrato y paso a las Indias, y de las Indias para España, a menos que existiera carta de naturaleza para comerciar, y, en su caso, licencia que concediera expresamente el paso, en uno u otro sentido. De hecho, para un mayor control, la Casa de Contratación de Sevilla tenía que llevar un libro en donde constaran los extranjeros que podían tratar en Indias y los que no podían.<sup>657</sup> Ya Veitia Linage mencionaba la dificultad de llevar un libro con esas características; es decir, con aquellos que no podían comerciar, toda vez que existiendo uno con los que sí, se debía deducir que todos los demás tenían dicho trato prohibido.<sup>658</sup>

Toda la historia del imperio ultramarino español quedaría afectada de esta doble condición inicial respecto a la participación extranjera: exclusión de la misma en el plano propiamente colonizador, que será realización virtualmente castellana; servicio, como instrumento subordinado, en el ejercicio mercantil, para el que no estaban capacitados, en raquitismo precapitalista, los reinos de Castilla.<sup>659</sup>

Empero, no es en la legislación orgánica de la Casa de la Contratación o del Consejo de Indias en donde encontraremos senda regulación sobre la participación de extranjeros en materia mercantil. El primer cuerpo normativo sistematizado, donde se localizan disposiciones específicas sobre extranjería en materia comercial, son las Ordenanzas del Consulado de Sevilla.<sup>660</sup>

Fue a través de la real provisión dada en Valladolid el 23 de agosto de 1543 como se creó el Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, mejor conocido como el Consulado de Mercaderes de Sevilla, cuyas normas fueron confirmadas, con leves modificaciones, por real provisión del 14 de julio de 1556. El objetivo del Consulado de Sevilla fue fungir como tribunal especializado en materia mercante, con jurisdicción restringida, que resolviera, sin las dilaciones propias de la justicia ordinaria de la Audiencia de los Grados en Sevilla, las desavenencias suscitadas entre sus miembros. Al igual que el Consejo de Indias, tuvo que enfrentar el celo de los jueces ordinarios locales,<sup>661</sup> quienes no veían con buenos ojos la existencia de una

<sup>657</sup> Ley II, título XXVII, libro IX de la Recopilación de 1680.

<sup>658</sup> Veitia Linage, Joseph de, *op. cit.*, punto 10, cap. XXXI, libro I.

<sup>659</sup> Pérez de Tudela Bueso, Juan, *op. cit.*, p. 407.

<sup>660</sup> Heredia Herrera, Antonia, "Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla", *Archivo Hispalense*, Sevilla, núm. 171-173, 1973, pp. 149-183.

<sup>661</sup> "Desde hacía tiempo estaba interesado el Consejo de Indias en ampliar la jurisdicción de la Casa de Contratación. Contra él estaba la enemiga constante de los organismos judi-

instancia resolutoria distinta a ellos, y cuyas reticencias provocó, en muchas ocasiones, conflictos de competencia jurisdiccional.<sup>662</sup> En todo caso, es innegable que la existencia del Consulado fue decisiva para el desarrollo de la actividad mercantil indiana<sup>663</sup> y para el diseño de la política de exclusión de extranjeros del comercio indiano. Los celosos sevillanos presionaron constantemente a la Corona para salvaguardar sus intereses.<sup>664</sup>

No se excluye a los extranjeros de la posibilidad de formar parte del Consulado, pues en tanto mercantes, tenían derecho a agremiarse; empero, a partir de 1543 no podían participar como votantes en la elección de prior y cónsules ni tampoco podían ocupar dichos cargos, por no reunir las calidades suficientes para ello.<sup>665</sup> La justificación que se da en las propias Ordenanzas es que había habido mucho desorden en el proceso de elección, dada la enorme cantidad de personas que podían participar en él; para solucionarlo, se estipuló un procedimiento que designaba a treinta personas honradas y tratantes en las Indias, quienes a su vez habrían de fungir como electores en los comicios para prior y cónsules; en todo este nuevo proceso no le sería posible ya, a los extranjeros, participar.

Más adelante, en los capítulos regulatorios, ya en la parte en que las Ordenanzas se ocupan de los seguros marítimos, específicamente en los for-

---

ciales y administrativos sevillanos, quienes no podían tolerar que un tribunal compuesto de oficiales no letrados ejerciese una jurisdicción tan autónoma.” Puente, Esteban de la, “Carlos V y la administración de justicia”, *Revista de Indias*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas, núm. 73-74, 1958, p. 419.

<sup>662</sup> Sobre los problemas de competencia y rivalidades suscitadas entre jueces ordinarios y jueces del Consulado de Sevilla, véase Del Vas Mingo, Marta Milagros, “La justicia mercantil en la Casa de la Contratación de Sevilla en el siglo XVI”, *Estudios de Historia Novohispana*, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, núm. 31, julio-diciembre, 2004, pp. 73 y 74.

<sup>663</sup> Para un estudio sobre la impartición de justicia para los mercaderes antes de la existencia del Consulado de Sevilla y la importancia de su creación, se recomienda el trabajo siguiente: Cachero Vinuesa, Montserrat, *Should we Trust? Explaining Trade Expansion in Early Modern Spain. Seville. 1500-1600*, tesis doctoral defendida en el Instituto Universitario Europeo de Florencia, Florencia, 2010.

<sup>664</sup> Gaudin, Guillaume, *op. cit.*, p. 8.

<sup>665</sup> Heredia Herrera, Antonia, “Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla”, *op. cit.*, pp. 154 y 155. En el mismo sentido lo ordena la ley 1, título VI, libro 7o. de la Copulata de Leyes de Indias de 1569. Esta misma prohibición se reitera en la Ley IV, título VI, libro IX de la Recopilación de 1680, ampliándola a los hijos y nietos de extranjeros; asimismo, tampoco podían contender para el cargo de conciliarios. Veitia Linage llega a afirmar que incluso los extranjeros con privilegio de naturaleza tienen vedado el voto. *Cf.*: Veitia Linage, Joseph de, *op. cit.*, puntos 13 y 14, cap. XVII, libro I, pp. 144 y 145. De igual manera opina Antúnez y Acevedo sobre este último punto: Antúnez y Acevedo, Rafael, *op. cit.*, artículo IV, parte quinta, p. 296.

mularios de pólizas que se utilizaban en el tráfico indiano,<sup>666</sup> se incluye siempre la cláusula para estipular la competencia judicial, es decir, el tribunal competente en caso de conflicto o de cobro del seguro:

Y para ello obligamos nuestras personas, y bienes y damos poder cumplido a los Jueces de la Casa de la Contratación de esta Ciudad de Sevilla, y a otras qualesquier Justicias de estos Reynos, para que nos lo hagan cumplir y renunciemos nuestro propio fuero, y jurisdicción de los dichos Jueces Oficiales, y a todas las otras Justicias, y al Prior, y Consules, que son, o fueren de aquí delante de la Universidad de los Mercaderes tratantes en las Indias de esta Ciudad de Sevilla, para que por todo rigor de derecho assi por via executiva, como en otra qualquier manera nos compelan, y apremien a lo assi guardar, y cumplir como si fuesse juzgado, y sentenciado por sentencia definitiva, dada por Juez competente en contradictorio juicio, y por nos, y por cada uno de nos consentida, y pasada en cosa juzgada.

Al suscribir la póliza, y, por tanto esta determinación, el extranjero renunciaba a la posibilidad de apelar a una justicia extranjera en un posible litigio. En este mismo contexto de determinación de la jurisdicción aplicable en caso de conflicto, se hace notar que en el texto de las cartas de naturaleza para tratar y contratar en Indias, normalmente se insertaba la especificación de que el extranjero beneficiado renunciaba al fuero de su lugar de origen.<sup>667</sup>

La participación de extranjeros, pues, no se vedó por completo, sino que se reguló, en algunas épocas con particular minuciosidad, para mantenerla bajo observancia y regulación institucionales. Las prohibiciones y limitaciones aplicaban en ambos sentidos de la carrera de Indias; es decir, desde la metrópoli hacia Indias; pero también desde las Indias hacia Castilla. En este último caso normalmente se fijaban fianzas que garantizaran que los extranjeros con licencia de paso y carta de naturaleza para tratar y contratar en Indias volvieran a pagar los impuestos correspondientes en Sevilla,<sup>668</sup> así como a declarar las mercancías que hubieran traído de vuel-

<sup>666</sup> *Ibidem*, pp. 172 y ss.

<sup>667</sup> Este hecho se puede constatar acudiendo a la siguiente fuente: AGI, sección Gobierno, Indiferente General, *Indiferente*, 1536, 1623-1818. Expedientes, informes y cartas de naturaleza concedidas a los extranjeros para la Contratación en Indias.

<sup>668</sup> En la cédula emitida el 17 de julio de 1572 por Felipe II y recopilada en el libro primero, f. 451 del Cedulaario de Encinas, se hace mención que la fianza fijada a extranjeros habilitados para el comercio debía ser de a peso por arroba o de ocho mil pesos como tope mínimo.

ta.<sup>669</sup> Por otro lado, así como los requisitos para participar en el comercio aumentaban para los extranjeros, éstos no quedaban exentos de las obligaciones de los comerciantes castellanos, puesto que debían cumplimentar los primeros y asumir por entero las segundas. Por ejemplo, en cédula dada el 22 de junio de 1663, se especifica que aunque los extranjeros avecindados en Sevilla y en los puertos de su distrito tenían prohibido el comercio en Indias (a menos que hubiera existido habilitación legal, claro), sí debían concurrir con los naturales a los préstamos que se pidieran para despachar las armadas y flotas, o para cualquier género de carga que se impusiera a los naturales, puesto que son iguales a los naturales en recibir los beneficios del comercio.<sup>670</sup>

Como analizamos en el capítulo anterior, los extranjeros debían contar con una licencia especial para poder pasar a Indias y, en su caso, una carta de naturaleza para poder tratar o contratar en Indias. Reiteramos que dichas habilitaciones debían estar concedidas por autoridades facultadas para ellos, o sea, el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación y las autoridades indianas que expresamente hubieran recibido facultad para ello. Si alguna autoridad indiana concediera licencias o cartas de naturaleza excediendo sus facultades, dichas habilitaciones estarían viciadas de nulidad. Pero incluso las habilitaciones concedidas con apego a la ley podían ser revocadas en todo momento por el rey, quedando el extranjero en posibilidad de litigar dicha decisión. Así, por ejemplo, en enero de 1562, Felipe II revocó las licencias dadas por el virrey de Perú, Diego López de Zúñiga y Velasco, conde de Nieva, a extranjeros para tratar en Tierrafirme, y reitera un mes después que dicho virrey debe guardar las provisiones dadas para que no pasen extranjeros a dichos territorios.<sup>671</sup>

Antes de continuar con el contenido de las prohibiciones en materia comercial para extranjeros, es necesario dejar claros los conceptos de trato y contrato, tantas veces recogidos en la legislación.<sup>672</sup>

---

<sup>669</sup> Por ejemplo, en la ley 37, título XIV, libro 2o. de la Copulata, encontramos una disposición, en la que se obliga a los extranjeros, que con licencia vendieran mercaderías en Veracruz, dieran fianza de volver a Sevilla con lo procedido al libro correspondiente. En el mismo sentido se pronuncia la ley 42 del mismo título y libro de la Copulata.

<sup>670</sup> Veitia Linage, Joseph de, *op. cit.*, cap. XXXI, libro I, p. 336. Cédula también recogida por Antúnez: Antúnez y Acevedo, Rafael, *op. cit.*, artículo IV; parte quinta, p. 296.

<sup>671</sup> Leyes 23 y 25, título XIV, libro 2o. de la Copulata de Leyes de Indias.

<sup>672</sup> Para un estudio sobre negociación, firma de contrato y proceso civil por incumplimiento del mismo, se recomienda el trabajo de Bohórquez Barrera, Jesús, "Del trato al contrato: agentes, instituciones y negocios en el mundo colonial neogranadino. Estudio de caso (1763)", *Fronteras de la Historia*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, vol. 14, núm. 1, 2009, pp. 98-127.



Fueron los arbitristas quienes reflexionaron, con mayor detenimiento, sobre los temas mercantiles de la época. Como mencionamos en el apartado introductorio de este trabajo, el arbitristismo fue una corriente de pensamiento, básicamente económica y, en menor medida, política, que consistía en llevar a cabo diversos análisis, más o menos fundamentados, con base en los cuales sus autores emitían recomendaciones al rey, a través de memoriales o arbitrios, para recomponer los malos resultados de la política real durante los siglos XVI y XVII.<sup>673</sup> No siempre esos análisis estuvieron fundamentados en estudios serios, ni todas las propuestas fueron viables, de ahí que los arbitristas fueran satirizados —Quevedo lo hizo con singular acidez— y culpados de muchas de las malas decisiones políticas de los monarcas. Manuel Colmeiro los retrata a la perfección:

El arte dificultoso de sangrar la vena de la comun riqueza sin que nadie lo sienta en particular, constituía la diligente y asendereada profesion del arbitrista. Así llamaban la numerosa grey de proyectistas, inventores de trazas y quimeras que pasaban la vida discurriendo cómo sacar la quinta esencia, no solo de todo cuanto estaba en el comercio de los vivos, pero tambien hacian pechar á los muertos... Vino la moda de los árbitros de Flandes y de Italia... Declaróse en España la peste de los arbitristas á mediados del siglo XVI, creció y adquirió toda su fuerza en el XVII y declinó visiblemente en el XVIII.<sup>674</sup>

Pero hubo arbitristas con obras serias, genuinamente elaboradas teniendo como objetivo el bien público, entre los cuales destacamos la del dominico Tomás de Mercado. En su obra *Suma de tratos y contratos*,<sup>675</sup> resulta interesante la ausencia de definición explícita de ambos conceptos. No es olvido ni incapacidad del autor, por supuesto. De la lectura de los apartados introductorios, y más adelante en el desarrollo de la obra (en particular el capítulo XVIII “De los tratos de Indias y tratantes en ellos”), se colige que

---

<sup>673</sup> “El arbitrista se define por una práctica y unos discursos específicos. Remite arbitrios al rey o a sus consejeros, en los que les propone soluciones a corto, medio o largo plazo para acabar con dificultades hacendísticas o económicas y sus implicaciones políticas y sociales”. Dubet, Anne, “Los arbitristas entre el discurso y la acción política. Propuestas para un análisis de la negociación política” [en línea], *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 4, núm. 9, 2003, p. 1. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=798503> [consulta: 16 julio 2015].

<sup>674</sup> Colmeiro, Manuel, *Historia de la economía política en España*, t. II, Madrid, Imprenta de D. Cipriano López, 1863, pp. 585 y 586.

<sup>675</sup> Mercado, Tomás de, *Suma de tratos y contratos*, Sevilla, 1571 [en línea], edición digital basada en la edición de Madrid de Nicolás Sánchez Albornoz, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, Ministerio de Economía y Hacienda, 1977. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc1c1t9> [consulta: 6 abril 2015].

el autor habla de ambos temas asumiendo que el lector al que va dirigida la obra —funcionarios con algún conocimiento del tema, puesto que fue una obra autorizada para imprenta por el rey— conoce su definición, que también se puede construir de su estudio: el trato es una actividad recurrente entre mercaderes, e implica un proceso de negociación, que en ocasiones puede culminar en un contrato, siendo éste un acuerdo de voluntades, sin que necesariamente deban tener un nombre puntual.

Esta interpretación se ve confirmada por la doctrina contemporánea, que refiere:

El trato se oponía al protocolo (a lo enunciado en él, tratando de remitir a cláusulas legales), al servirle de situación de emergencia, al anticipársele. Se debería seguir explorando la manera como se llevaba a cabo esa praxis que no era otra cosa, sino las negociaciones mismas. Pero esos tratos también se deben validar de alguna manera. Debe existir algún rastro escrito donde se dejen dilucidar. Hasta el momento son las escrituras las que han llamado la atención de los historiadores. Se trata de hacerlas confesar sobre unas situaciones de las que difícilmente pueden dar luz. Muy rápido se puede notar que su descripción y ubicación precisa en una serie numérica deja por fuera las maneras y pautas de comportamiento a las que obedecen, aunque por supuesto permitan dar cuenta de otros fenómenos. Otro tipo de documentos tenían una importancia igual para las personas del período colonial, pues eran de uso cotidiano, más apegados a la labor de un estar constantemente renovando lo que se hace y se es. Los vales y otro tipo de documentos son importantes en este sentido. No porque simplemente afirmen ciertas cantidades que se deben: todo lo contrario, en este caso no se trata de sumas, sino más bien de *satisfacción*.<sup>676</sup>

Rafael Altamira, a su vez, indica en la definición de la voz *trato* lo siguiente: “...en el siglo XVI y en el XVII, los juristas y economistas españoles escribieron y publicaron libros referentes a la contratación en que emplearon aquella palabra como la propia de los convenios mercantiles: p. e., la *Suma de Tratos y Contratos* del P. Mercado”.<sup>677</sup>

Así, la diferencia entre trato y contrato radica en el perfeccionamiento del acuerdo de voluntades: todos los pasos previos a dicho acuerdo forman parte del trato. El trato se refiere a la negociación que antecede al acuerdo, a las operaciones asociadas a pactar los términos y alcances de un negocio. El contrato, en cambio, es el acuerdo de voluntades concreto.

<sup>676</sup> *Ibidem*, pp. 122 y 123.

<sup>677</sup> Altamira y Crevea, Rafael, *Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación indiana*, estudio introductorio de María del Refugio González, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1987, p. 323, bajo la voz “trato”.

Como parte de la negociación, podían extenderse vales o hacerse alguna anotación en cuadernos de cuentas, para dar algún tipo de garantía distinta al dinero circulante, con lo cual dicha negociación previa no se agotaba necesariamente en acuerdos verbales. Empero, una vez que se alcanzaba el acuerdo de voluntades pleno, se perfeccionaba el contrato, con independencia de si éste era privado o si se formalizaba ante escribano público, si tenía nombre o si era un convenio sin formato específico. La propia ley establecía los supuestos en los que era obligatorio acudir al escribano.

Los actos de negociación normalmente eran efectuados por agentes comerciales bajo pautas específicas fijadas por sus patrones. En este sentido, no escapó a la Corona de Castilla la posibilidad de que a través de los agentes comerciales los extranjeros pudieran celebrar negocios burlando la ley, razón por la cual los agentes extranjeros debían sujetarse a las mismas restricciones legales aplicables a cualquier mercader extranjero. Fueron los agentes comerciales, muchos de ellos portugueses y flamencos, los verdaderos artífices de las redes comerciales trasatlánticas y quienes fijaron las pautas de comportamiento a la hora de hacer negocios.

Los actos específicos de comercio normalmente abarcaban compra, venta, préstamos con o sin garantías, rescate,<sup>678</sup> y todo tipo de seguros y fianzas. Se podían sustanciar personalmente por el comerciante o a través de algún tipo de intermediario, figura esta última de la cual hablaremos más adelante.

En cuanto a la documentación que habilitaba a los extranjeros para participar en la carrera de Indias, ya hemos dicho que únicamente podían hacer lo que las cartas de naturaleza, licencias o cédulas de composición expresamente señalaban. En este sentido, como ya analizamos en capítulos anteriores, los inspectores y registradores debían verificar que el extranjero tuviera la documentación en regla, y, de ser así, proceder a su despacho y registro,<sup>679</sup> que eran imprescindibles para la regularidad del paso o de la transacción.<sup>680</sup> La limitación abarcaba también a los extranjeros que ya

---

<sup>678</sup> “Rescate significa la permuta de unos generos á otros”. Veitia Linage, Joseph de, *op. cit.*, punto 10, cap. XXXI, libro I.

<sup>679</sup> “No existió en la Casa de Indias regla más antigua, o que fuese mantenida por más largo tiempo, que la correspondiente al registro oficial de todos los cargamentos y pasajeros que atravesaban el Atlántico entre España y América. Aparece ya en las instrucciones dadas a Colón en 1493; se la reitera en las primeras ordenanzas de la Casa, diez años más tarde y con frecuencia se prescribe su observancia en decretos posteriores”. Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, *cit.*, p. 75.

<sup>680</sup> Reales cédulas de 1558 y 1563 recogidas en el libro primero, ff. 444-446 del Cedulario de Encinas.

habitaban en Indias, ya que la simple residencia no concedía, por sí sola, ningún tipo de derecho para practicar el comercio (ni para ninguna otra actividad); en el mismo ámbito, se prohibía que los naturales castellanos pudieran obrar como testaferros u “hombres de paja”,<sup>681</sup> esto es, individuos que a través de algún instrumento de intermediación mercantil prestaban su nombre y su naturaleza a cambio de una compensación económica, para que los mercaderes extranjeros pudieran traficar sus mercancías sin los permisos especiales y sin pagar los impuestos debidos; de aquí se desprende la exigencia de que los extranjeros únicamente podían participar del comercio ultramarino con bienes propios.<sup>682</sup> Los castellanos que se hubieran prestado a este fraude quedarían a disposición del Consejo de Indias.<sup>683</sup>

Respecto al fraude en sí mismo, debemos decir que la Corona de Castilla luchó incesantemente contra él. Cometido por naturales y extranjeros, pero también por la autoridad misma, representaba, por un lado, fuga de dinero, pero también, posibilidad de ingresos para la autoridad fiscalizadora. Al respecto, Luis Salas expone:

El fraude fiscal en la Edad Moderna presenta dos planos de análisis esenciales. El primero es conceptual y se relaciona con el privilegio. El segundo es de índole práctica y tiene que ver con las formas administrativas de su persecución. Pero además, el fraude fiscal era una fuente de ingresos extraordinaria, no sometida a reglas fijas y muy rentable para la autoridad que se erigía como vigilante de esta actividad. En el caso de la Carrera de Indias podemos distinguir entre el fraude a gran escala y el practicado por pasajeros o pequeños comerciantes, cada uno caracterizado por un tipo de respuesta por parte de la Corona, como veremos.<sup>684</sup>

Existió un tipo de fraude específico, que fue denunciado con frecuencia por los extranjeros asentados en Sevilla: el cometido por los corredores de lonja, trato y mercaderías, quienes se prestaban a la alteración de las pólizas de los seguros marítimos para poder cobrar los montos más altos de los seguros o las comisiones por prestarse a esta estratagema. La principal

<sup>681</sup> Del Vas Mingo, Marta Milagros, Estudio histórico de la voz “comercio”, *op. cit.*, t. III.

<sup>682</sup> Real Cédula emitida por Fernando el Católico en mayo de 1509 y recogida por la Copulata de Leyes de Indias de 1569 en la ley 34, título XIV, libro 2o. y reiterada en julio de 1511, también reflejada en las leyes 76 y 128 del título VI, libro 7o. de la misma Copulata.

<sup>683</sup> Reales cédulas promulgadas por Felipe II en Aranjuez el 4 de octubre de 1569 y en San Lorenzo el Real, el 29 de marzo de 1573, recogidas en el libro primero, ff. 446 y 447 del Cedulaario de Encinas.

<sup>684</sup> Salas Almela, Luis, “Nobleza y fiscalidad en la ruta de las Indias: el emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)”, *Anuario de Estudios Americanos, Escuela de Estudios Hispanoamericanos*, Sevilla, CSIC, vol. LXIV, núm. 2, julio-diciembre, 2007, p. 19.

consecuencia de esta situación fue la creación, en 1688, de un frente común de mercaderes extranjeros, una diputación que se encargaba de redactar, prescindiendo de los corredores sevillanos, las condiciones de las pólizas, con el lógico conflicto que esto desató.<sup>685</sup>

En cuanto a los sistemas de control y verificación en puertos, antes de partir cualquier nave hacia Indias, así como a su llegada de aquellos reinos, los oficiales de la Casa de la Contratación debían proceder a una inspección, para verificar, entre otras cosas, que no pasara nadie que no cumpliera con los requisitos establecidos en ley, y para que no se introdujera mercancía enviada por extranjeros o a petición de extranjeros, a través de los “hombres de paja” (sobre todo oro, platas y perlas).<sup>686</sup> Si todo estaba en orden, como ya mencionamos, se despachaba la documentación, se generaba el registro correspondiente y se continuaba con la operación. Este proceder debía sustanciarse en Sevilla y en la oficialía de Cádiz.<sup>687</sup>

Los navíos debían retornar sin hacer escala en ningún puerto extranjero, habiendo hecho el registro de la carga en puerto americano,<sup>688</sup> garantizándose así que toda la carga estuviera contabilizada y se pagara la totalidad de los impuestos debidos.

Cuando se arribaba a puertos indianos, la vigilancia no cesaba; por el contrario, se debía observar que ningún extranjero (en especial los solteros)<sup>689</sup> subiera mercaderías del puerto al que se acababa de llegar, o que procediera a algún tipo de trato, toda vez que lo que se embarcaba no debía salir del barco, sino hasta Sevilla, donde debía quedar rigurosamente asentado en los libros de la Casa de Contratación. Esta vigilancia se extremaba en los casos de esclavos negros, cuya comercialización requería, insuperablemente, de licencia especial,<sup>690</sup> en la que se asentaba el número y tipo de

---

<sup>685</sup> Sobre el tema, consultar Ravina Martín, Manuel, “Participación extranjera en el comercio indiano. El seguro marítimo a fines del siglo XVII”, *Revista de Indias*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas, núm. 172, 1983, pp. 481-513.

<sup>686</sup> Ley XXX, título XXVII, libro IX de la Recopilación de 1680.

<sup>687</sup> Reales cédulas de 1558 y 1563 recogidas en el libro primero, ff. 444-446 del Cedulaario de Encinas.

<sup>688</sup> Real cédula del 22 de octubre de 1523. AGI, sección Gobierno, Indiferente General, *Indiferente*, 420, L. 9, F. 203R-204R, Pamplona, 22 de octubre de 1523. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación dándoles la instrucción sobre lo que se ha de hacer para que los navíos que van a Indias no toquen a su vuelta en ningún puerto extranjero sino que vengan directamente a estos reinos, y para que los pasajeros registren sus mercaderías ante los oficiales del puerto de Indias de que partan, en tanto se está en guerra con Francia.

<sup>689</sup> Ley XXIV, título XXVII, libro IX de la Recopilación de 1680.

<sup>690</sup> Ley 51, título XIV, libro 2o. de la Copulata de Leyes de Indias.

esclavos que podían pasar.<sup>691</sup> Por supuesto, tampoco se debía permitir que el extranjero se internara en los territorios, no sólo por un tema de protección militar (del que hablaremos en el capítulo IV), sino porque de hacerlo escapaba al control fiscal, pudiendo así ejercer el comercio sin pagar los derechos de alcabala.<sup>692</sup>

Lo anterior se complementa con la prohibición que tenían los habitantes de los territorios ultramarinos de tratar con extranjeros, supuesto que se podía llegar a castigar con la pena de la vida y el perdimiento de los bienes.<sup>693</sup> La dureza de esta norma, poco aplicada en la realidad, se encuentra atenuada por su contenido posterior, en donde se habla del reincidente que, habiendo obtenido el perdón o el indulto, podría ser objeto de nuevo castigo. Asimismo, se colige que los gobernadores, ministros y autoridades de alto rango no eran susceptibles de pena de vida, toda vez que se establece expresamente que su castigo será la deposición de sus cargos públicos.<sup>694</sup>

De igual manera, los generales de las armadas tenían facultades para averiguar, en cualquier puerto o isla de las Indias, sobre el posible trato que los residentes de esos lugares mantuvieran con extranjeros. De constatarse lo anterior, tenían obligación de elaborar un informe, aprehender a los culpables, embargar y asegurar las mercancías, y llevar los autos al Consejo de Indias para que este resolviera lo conveniente.<sup>695</sup>

En el caso de hallar mercancía que fuera, viniera o se encontrara subrepticamente, se actualizaba el supuesto de perdimiento de dichos bienes, que serían aplicados por tercias, a la Cámara Real, al fisco y al denunciador, si lo había (leyes II y III, título XVII, libro IX de la Recopilación de 1680).

---

<sup>691</sup> Los negros gelofes, los de Levante y los criados entre moros, tenían vedado el paso a Indias. Los más preciados eran los de casta de Guinea. Ley XIX, título XXVI, libro IX, de la Recopilación de 1680.

<sup>692</sup> Leyes IV y V, título XVII, libro IX de la Recopilación de 1680

<sup>693</sup> Ley VII, título XXVII, libro IX de la Recopilación de 1680. Para el embargo de bienes debía elaborarse una relación de los mismos, llamada “decreto”. Antes de la adjudicación, se debían cubrir las obligaciones que hubieran podido existir frente a los acreedores, y posteriormente se procedía a la adjudicación en beneficio de la Corona. Ejemplo de lo anterior se puede estudiar en AGI, sección Escribanía, *Escribanía, 48A*, 1681-1683. Pleitos de la Gobernación de la Habana: El fiscal contra César Bonano y Vicente Panzelo, vecinos de la Habana, sobre haber tratado y comerciado en dicha ciudad siendo extranjeros (1683).

<sup>694</sup> En AGI, sección Escribanía, *Escribanía, 105A* (con continuación en *105B* y *105C*), *Comisiones de La Habana*, podemos encontrar las comisiones dadas a diversos personajes para proceder en la averiguación del comercio con extranjeros que habían tenido el gobernador de Santiago de Cuba, el alcalde ordinario de Bayamo y un vecino de La Habana, así como el desahogo de las mismas y las diversas penas que se aplicaron a los inculpados, entre otros delitos, por trata de negros ilícita. El caso puede ser objeto de futuras investigaciones.

<sup>695</sup> Ley XCI, título XV, libro IX de la Recopilación de 1680.

La pena aumentaba, abarcando el perdimiento de lo contratado, más la mitad de los bienes del extranjero, cuando hubiera ejercido el rescate de oro, plata y cochinilla,<sup>696</sup> bienes considerados como “la base más sólida y positiva de riqueza”<sup>697</sup> por el Estado español, y por lo tanto, de exclusividad absoluta para los naturales de sus reinos, quienes también debían contar con licencia para comerciar con estos productos.<sup>698</sup> En este último caso, los bienes no podían ser entregados al destinatario ni a los herederos en el caso de bienes de difuntos.<sup>699</sup>

El rescate de mercancías estuvo prohibido, en todo tiempo, con extranjeros y con corsarios.<sup>700</sup>

El tema de la trata de negros merece una atención especial. La comercialización de esclavos fue, sin duda, uno de los negocios más redituables de la carrera de Indias, y estuvo en manos portuguesas, principalmente. Fueron varios los sistemas legales aplicados por la Corona de Castilla para controlar, tanto los réditos como el efectivo cumplimiento de la normativa existente en la materia: licencias, régimen de asientos, administración directa por parte de la Corona, compañías mercantes. Desde los inicios del descubrimiento y durante casi todo el siglo XVI, estuvo en vigor el sistema de licencias o permisos, muy similar al diseñado para el control de extranjeros, a cargo de la Casa de la Contratación, que concedía a particulares, permiso para llevar a un puerto concreto un determinado número de negros. La primera licencia importante fue la concedida en 1518 al flamenco Lorenzo de Gorrevod para llevar 4,000 esclavos a la isla de Santo Domingo.

A partir de 1595 comienza el régimen de asientos, sistema legal de control más estricto, mediante el cual la Corona de Castilla delegaba su monopolio en una persona o entidad mercantil, por un tiempo determinado, a cambio de una contraprestación económica, señalándose también el núme-

---

<sup>696</sup> En la disposición emitida por Carlos I el 25 de febrero de 1530, en Madrid, se especifica que la prohibición abarca también oro y plata labrados y por labrar, piedras, perlas engastadas y por engastar, moneda de oro, plata y vellón. Se puede consultar en el libro cuarto, f. 235 del Cedulaario de Encinas.

<sup>697</sup> Del Vas Mingo, Marta Milagros, estudio histórico de la voz “comercio”, *op. cit.*, t. III.

<sup>698</sup> Disposición emitida por Felipe II en mayo de 1557 y recogida en la ley 38, título XIV, libro 2o. de la Copulata de Leyes de Indias, reiterada en ley VI, título XXVII, libro IX de la Recopilación de 1680.

<sup>699</sup> Disposición emitida por Felipe II en Toledo, el 22 de septiembre de 1560 y recogida en el Cedulaario de Encinas en el libro primero, ff. 443 y 444.

<sup>700</sup> La prohibición se reitera desde 1566 hasta 1610. Véase nota I, p. 96, título XIV, libro 2o. de la Copulata. También en el Cedulaario de Encinas, en el libro primero, ff. 448 y 449, se justifica la prohibición de tratar con corsarios y navíos franceses debido al rompimiento de las treguas pactadas con Francia en los años 1556 y 1557.

ro de negros que se tenía autorizado introducir a las Indias. Manuel de Ayala define al asiento de negros como “Figura similar al monopolio en relación con el tráfico de esclavos negros, concedida por licencia del monarca a favor de algún particular y por lo general, restringida a una cantidad específica y limitada de licencias”. El mismo autor explica que en un principio se pretendió que la trata de esclavos negros estuviera fuera del alcance extranjero, pero dado que los dominios españoles carecían de negros, la Corona se vio obligada a conceder ese derecho a naturales de otros reinos.<sup>701</sup>

El primer asiento fue firmado con Pedro Gómez Reinel, quien, a cambio de 900,000 ducados obtuvo el monopolio de la introducción de negros a Cartagena de Indias, a donde llevó 25,338 esclavos entre 1595 y 1600.

El sistema de asiento de negros duró hasta mediado el siglo XVII; se suspendió en 1640 a raíz de la separación de Portugal; se reanudó en 1651, primero a través de la administración directa a cargo del Consulado de Sevilla, y, a partir de 1662, de nuevo el régimen de asientos, que se concedieron a compañías comerciales o a instituciones como el Consulado de Sevilla.

En 1696 inició el periodo de las compañías extranjeras: portuguesas, francesas e inglesas,<sup>702</sup> hasta que el rey Carlos III, en 1791 y en 1804, concedió libertad a todos los españoles y extranjeros para introducir negros en las colonias americanas sin pago de derechos; así, desaparecieron los asientos, aunque no el tráfico.

Lo cierto es que el asiento de negros propició también el contrabando, puesto que los asentistas aprovechaban su derecho de entrada a puertos americanos e introducían, además de esclavos, mercancías de todo tipo.

Pero más allá del boyante negocio que la trata de esclavos representó, lo cierto es que esta actividad, junto con el resto de la actividad mercantil india, contribuyó decisivamente en la construcción de redes humanas que fueron determinantes para la emigración de extranjeros:

A través del Atlántico, la trata esclavista estableció lazos comerciales entre los puertos de África Occidental, América y Europa, y generó conexiones transatlánticas sociales y culturales. La escala e intensidad de las redes comerciales creadas por los cristianos nuevos portugueses pueden ser consideradas como partícipes en lo que se ha llamado la “Comunidad Atlántica”.<sup>703</sup>

<sup>701</sup> Ayala, Manuel Josef de, *op. cit.*, t. I, p. 253, bajo la voz “asiento de negros”.

<sup>702</sup> Laviana Cuetos, María Luisa, “La importación de negros”, *Historia de América. Colonización española*, [en línea], [ArteHistoria Proyectos Digitales] Edición *on-line* hecha en 2006 de parte de la obra *La América española, 1492-1898. De las Indias a Nuestra América*. Disponible en: <http://www.artehistoria.com/v2/contextos/6697.htm> [Consulta: 27 mayo 2015]

<sup>703</sup> Navarrete, María Cristina, *op. cit.*, p. 43.



Dichas redes se construyeron no sólo por los mercaderes mismos, sino también como consecuencia natural al establecimiento de enclaves comerciales, en uno y otro lado del Atlántico, llamados factorías, que no eran otra cosa que sucursales de las casas comerciales europeas y que fueron la puerta de entrada (legal e ilegal) para muchísimos extranjeros. Al respecto, Cristina Navarrete indica:

Los conversos portugueses intervinieron en todas las empresas comerciales relacionadas con la navegación de altura en África, Asia y en el Nuevo Mundo. Establecieron para sus negociaciones “factorías”, sucursales de las casas comerciales, especies de almacenes de exportación muy respetadas en el mundo económico... Esta comunidad contribuyó en la expansión de las relaciones mercantiles y sociales, vinculando ciudades y puertos de las Indias españolas con ciudades y puertos de Francia, Portugal, Holanda e Inglaterra y sus colonias. De ahí que en este período las redes de comerciantes portugueses fueran un factor determinante en la cohesión del imperio hispano-portugués...<sup>704</sup>

Asimismo, Milagros del Vas refiere: “El comercio estable propició el nacimiento de vías permanentes de canalización del comercio, así como la creación de factorías comerciales en los principales núcleos de contratación, en donde se concentraban los comerciantes de diferentes nacionalidades”.<sup>705</sup>

Las factorías debían contar con personal allegado a los inversores, personas dispuestas a solidarizarse con el negocio y con sus riesgos, que normalmente procedían de los mismos orígenes que aquéllos, llegando incluso a ser familiares;<sup>706</sup> ya sabemos que la base de todo negocio, antes y ahora, es la confianza: “Para controlar las variaciones de presiones en las distintas plazas se recurrió a los «factores», especie de agentes corresponsales. En esta posición, los mejores aliados eran los parientes, dando como resultado que la seguridad de los negocios dependiera del parentesco y las amistades de confianza”.<sup>707</sup>

---

<sup>704</sup> *Ibidem*, p. 44.

<sup>705</sup> Del Vas Mingo, Marta Milagros, “La justicia mercantil en la Casa de la Contratación de Sevilla en el siglo XVI”, *op. cit.*, p. 76.

<sup>706</sup> No son pocos los hijos de comerciantes que se embarcan, casi siempre de manera ilegal, y asientan en Indias para conocer los puntos finos de la empresa familiar. Para un estudio específico de este tipo de circunstancias, se sugiere la obra de Everaert, John G., “Infraction au monopole? Cargadores-navegantes flamands sur la Carrera de Indias (XVIIe siècle)”, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Antonio Acosta, Adolfo González y Enriqueta Vilar (coords.), Sevilla, Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Fundación El Monte, 2003, pp. 761-777.

<sup>707</sup> Navarrete, María Cristina, *op. cit.*, p. 45.

La factoría o factoraje no fue el único tipo de intermediación comercial, aunque sí el más típico; también hubo encomienda, consignación, comisión, operaciones de cambio y préstamo marítimo, cuenta aparte y poder.<sup>708</sup> En todas estas tipologías los extranjeros tuvieron participación; de hecho, representaban una posibilidad de participación legal en la carrera indiana, siempre y cuando tuvieran la licencia de paso y la carta de naturaleza para tratar y comerciar en Indias.

La pretensión de excluir a los extranjeros de la negociación indiana resultó fallida en la parte principal, pues aunque a aquéllos no se les facilitase el pasar a Indias, a causa de los controles establecidos por la Casa de la Contratación, nada les impedía participar en la negociación directamente o por persona interpuesta gracias a las operaciones de cambio y préstamo marítimo.<sup>709</sup>

Este tejido social propiciado por las redes mercantiles superó el ámbito estrictamente comercial, introduciéndose no sólo personas relacionadas directamente con esta actividad, sino también extranjeros que probaron suerte en el ejercicio de profesiones liberales, oficios varios o como sirvientes.

Una vez consolidadas todas las instituciones que participaban del comercio indiano y que las redes mercantiles habían sido tejidas y afianzadas y la estructura legal relativamente estable, la actividad mercantil, con participación de todo tipo de individuos, se convirtió en uno de los principales pilares de la Corona de Castilla. “La segunda mitad del siglo XVII fue la gran época del comercio extranjero en España. Esto no era algo nuevo ya que desde el siglo XV una gran parte del comercio exterior de la Corona de Castilla es conducido por intermediarios extranjeros”.<sup>710</sup>

En lo que concierne a los navíos extranjeros (cuyos dueños extranjeros normalmente cobraban fletes más baratos que los armadores castellanos), requerían de un permiso especial para ser comprados y utilizados en la Carrera de Indias; no obstante, la Corona tuvo que otorgar licencias a barcos no españoles ante la necesidad de mantener el contacto continuo y permanente con sus posesiones americanas, y también debido a la crecien-

<sup>708</sup> Se recomienda acudir al trabajo de José Martínez Gijón para conocer las especificidades de cada una de estas tipologías: Martínez Gijón, José, “La práctica del comercio por intermediario en el tráfico con las Indias durante el siglo XVI”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, t. XL, 1970, pp. 5-83.

<sup>709</sup> Bernal, Antonio-Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América (1492-1824)*, Sevilla, Fundación “El Monte”, 1992, p. 142.

<sup>710</sup> Crespo Solana, Ana, “Elementos de transnacionalidad en el comercio flamenco-holandés en Europa y la Monarquía hispana”, *Cuadernos de Historia Moderna*, X, 2011, p. 56.

te sofisticación de otras potencias europeas en la construcción naval. Así, desde los inicios del descubrimiento sólo podían participar legalmente en la carrera de Indias las naves construidas en Sevilla, bajo la pena de tenerse por perdidas las extranjeras y castigar a la tripulación;<sup>711</sup> pero debido a la necesidad de emprender la navegación por el océano Pacífico,<sup>712</sup> se abrió la construcción en puertos indianos.<sup>713</sup> Para finales del siglo XVII, la prohibición perduraba; así, la ley L, título XXXVI, libro IX, de la Recopilación de 1680, establecía que las naves no podían zarpar de ningún puerto de las Indias hasta que no hubieran entrado los guardas que se acostumbraban, quienes, entre otras cosas, debían verificar la manufactura de la nave; además, no podían arrimarse a navíos extranjeros, que tenían ordenado, al menos en Sanlúcar de Barrameda (en donde se concentraban los convoyes para zarpar hacia Indias reunidos en flotas, un verdadero antepuerto de Sevilla),<sup>714</sup> estar apartados del resto; todo lo anterior “para conseguir alivio y conservación del comercio”.<sup>715</sup> El único caso de excepción que estipula la ley es el de demostrar, a través de información suficiente, que el navío hubiera sido derrotado,<sup>716</sup> con lo cual se acredita la ausencia de dolo y no se aplica la pena; en este caso, el navío tiene prohibido descargar, y no puede obtener licencia para cargar mercadería alguna.<sup>717</sup> Nuevamente, ya bajo Felipe II, la ley contempla la figura del denunciador para el caso de navíos

---

<sup>711</sup> Leyes 6, 45, 46, 47 y 48, título XIV; libro 2o. de la Copulata de Leyes de Indias. Las leyes 6 y 45 referidas, se recogen en el Cedulaario de Encinas, libro primero, ff. 442 y 443. También está la real provisión del 18 de junio de 1540, en la que se ordena a todas las autoridades de Indias, a petición de los maestros y dueños de navíos de Sevilla, que prendan cualquier navío extranjero que atraque en puerto americano: AGI, sección Patronato Real, *Patronato*, 278, N. 2, R. 189.

<sup>712</sup> Los navíos fabricados en Castilla eran llamados naturales legítimamente, en tanto que los fabricados en Indias eran referidos como por privilegio. Veitia Linage, Joseph de, *op. cit.*, puntos 5-7, cap. VI, libro II, pp. 559-561.

<sup>713</sup> Ayala, Manuel Josef de, *op. cit.*, t. V, bajo la voz “embarcaciones”.

<sup>714</sup> Para un estudio específico sobre la importancia de la aduana de Sanlúcar dentro del marco del desarrollo político y fiscal de las instituciones de la Carrera de Indias, con particular hincapié en la participación de los Medina Sidonia en dicho proceso, se sugiere consultar Salas Almela, Luis, “Nobleza y fiscalidad en la Ruta de las Indias: el emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)”, *cit.*, pp. 13-60.

<sup>715</sup> Ley LV, título XXXVI, libro IX de la Recopilación de 1680.

<sup>716</sup> Derrotar. v. a. Sacar o arrojar el viento o tempestad a la embarcación, del rumbo que llevaba. Formase de la voz “Derrota”. *Latín. Vētorum vi navem errare, distrahi.* Solis, Poes. Eleg. Real Academia Española, “Derrotar”, *op. cit.*, t. III, Madrid, 1732 [en línea]: <http://web.frl.es/DA.html> [Consulta: 18 de mayo 2015]

<sup>717</sup> Ley 47, título XIV, libro 2o. de la Copulata de Leyes de Indias, promulgada por Felipe II, recogida también en el Cedulaario de Encinas, libro primero, ff. 444-446.

extranjeros, quien, en caso de existir, debía ser llamado a dar testimonio de su dicho.<sup>718</sup>

Los navíos, sevillanos o extranjeros, debían ser capaces de desplazar más de cien toneladas y estar pertrechados de armas y municiones. Como ya dijimos, existía obligación legal (y sentido común) de viajar reunidos en flotas y protegidos por armadas, sostenidas mediante el impuesto de avería —contribución impuesta para costear los gastos de estas embarcaciones afectadas para la defensa de la navegación de las Indias—,<sup>719</sup> creándose así lo que se conoce como el sistema de “armadas y flotas”. Las flotas zarpaban dos veces por año: en marzo y en septiembre, para aprovechar los vientos y las corrientes de esas épocas del año.<sup>720</sup> Como es fácil de colegir, resultó insuficiente este calendario para satisfacer las necesidades y las ambiciones de los mercaderes, generándose, así, un ambiente del todo propicio para el contrabando y los viajes independientes.<sup>721</sup> En este comercio intérope participaron tanto castellanos como extranjeros, aunque la participación de estos últimos implicaba una fuga de capital considerable.

Pero la organización de flotas y escuadras de defensa dio lugar a que las primeras resultaran insuficientes para atender al tráfico y al comercio de Indias, con lo que no proveían debidamente a los colonos españoles de los artículos que necesitaban, si bien se consiguió que se hiciera muy difícil para los piratas atacar a los navíos que iban juntos y escoltados. Esas circunstancias provocaron el que se desarrollara en América un activo comercio clandestino entre colonos y corsarios y a que estos últimos terminaran por buscar la colaboración y ayuda económica de capitalistas y sociedades, para a su vez

---

<sup>718</sup> Ley 50, título XIV, libro 2o. de la Copulata de Leyes de Indias, promulgada por Felipe II en marzo de 1563.

<sup>719</sup> Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, cit., p. 86.

<sup>720</sup> “Las épocas de salida no fueron tan fijas como podría deducirse por las ordenanzas citadas. A veces sólo la flota mexicana invernaba en las colonias, porque la de Tierra Firme zarpaba de San Lúcar a principios de año, a menudo en enero mismo, y regresaba en julio, o lo más tarde en septiembre; o si la flota de Panamá salía con retardo, y la Corona necesitaba con urgencia sus ingresos americanos, ordenábase al general que regresara al punto con su capitana y uno o dos de sus mejores navíos para llevar el real tesoro, quedando a cargo del almirante el volver la siguiente primavera con el resto de la flota”. *Ibidem*, p. 259.

<sup>721</sup> De hecho, del capítulo de carta emitido el 25 de febrero de 1569, en donde se reitera que no debe darse licencia a ningún pasajero para pasar a Indias por Canarias, a menos que medie venia real, aunque alegue que esperar la siguiente flota le causa daño, podemos colegir que esta excusa fue interpuesta y aceptada en diversas ocasiones. Recogido en el libro primero, f. 408 del Cedulaario de Encinas.

constituir armadas que alternaban la piratería con el tráfico de negros y el contrabando.<sup>722</sup>

El tema de las arribadas merecía una atención especial en la ley indiana:<sup>723</sup> bajo el pretexto de alguna emergencia en alta mar, hecho relativamente común, muchos navíos atracaban en un puerto al cual no iban destinados, con frecuencia, del reino de Portugal (particularmente en Las Azores) o de Canarias, en Europa, y en el Caribe, en América,<sup>724</sup> lo cual podía actualizar dos supuestos generales:<sup>725</sup> primero, un fraude fiscal, toda vez que así se evitaba la inspección correspondiente en Sevilla, o, segundo, el delito de contrabando si se introducía mercancía no registrada en el puerto de arribada.<sup>726</sup> Mediante disposición del 12 de noviembre de 1589,<sup>727</sup> Felipe II dispuso específicamente que si los navíos españoles arribaban al reino de Portugal, el presidente y jueces de la Casa de Contratación debían averiguar la causa de la arribada; si producto de esas averiguaciones se determinaba su ilegitimidad, se debía condenar al maestre y al piloto a diez años de galeras al remo, perdimiento de los navíos y de todo su contenido, así como de todos sus bienes, que iban a ingresar directamente a la real Hacienda. Bajo cualquier circunstancia, a una arribada debía sobrevenir una

---

<sup>722</sup> Martínez Cardós, José, “Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII. Conclusión”, *cit.*, pp. 366 y 367.

<sup>723</sup> Al respecto, se sugiere consultar Del Vas Mingo, Milagros y Luque Talaván, Miguel, “Pilotos mayores, pilotos y maestres de navíos en las leyes de Indias de la época de Carlos I y Felipe II y su proyección en la Recopilación de 1680”, *Descubrimientos y cartografía en la época de Felipe II*, Mariano Cuesta Domingo (coord.), Valladolid, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 1999.

<sup>724</sup> Dada la enorme cantidad de islas que existen en esa zona, el Caribe se vio afectado constantemente por el contrabando y la piratería. Sin embargo, todos los puertos, americanos y españoles, coexistieron con estos dos fenómenos como parte de la cotidianeidad de la Carrera de Indias. Existe una enorme cantidad de estudios regionales al respecto; por ejemplo: Szaszdi de Nagy, Adan, “El comercio ilícito en la provincia de Honduras”, *Revista de Indias*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas, núm. 68, 1957, pp. 271-283.

<sup>725</sup> Para el supuesto de contrabando, véase real cédula del 18 de marzo de 1652, mediante la cual se instruí a al capitán general de Tierra Firme y presidente de la Audiencia sobre cómo manejar la arribada a aquellas costas de barcos extranjeros y el comercio encubierto que hacían. AGI, sección Gobierno, Indiferente General, *Indiferente*, 429, L. 39, F. 119V-121R.

<sup>726</sup> Para un estudio sobre la legislación promulgada para combatir el contrabando suscitado en las arribadas, se sugiere revisar el capítulo tercero de Cruz Barney, Óscar, *El corso marítimo*, *cit.*

<sup>727</sup> Recogida en ley XV, título XXXVIII, libro IX de la Recopilación de 1680.

inspección,<sup>728</sup> en la que, con fundamento en una cédula del 4 de noviembre de 1661,<sup>729</sup> no podía alegarse privilegio de ningún tipo, siendo posible llamar a declarar a todo género de persona, ya fueran caballeros de alguna orden, familiares del Santo Oficio o Cruzada, militares, u otros privilegiados. Asimismo, los gobernadores y demás funcionarios debían constituirse como testigos singulares, de tal suerte que siendo tres los testigos, se tuviera por legítima la deposición que hicieran frente a las autoridades encargadas de la inspección. Las apelaciones a las sentencias dictadas en estos casos sólo se admitirían en el efecto devolutivo.<sup>730</sup> Esta cédula tuvo su razón legal en la simulación de arribadas en perjuicio de la Corona; no se podía atrapar a los culpables por falta de testigos o por razones de fuero.

Existen un conjunto de normas específicas para ciertos territorios; tal es el caso de las islas Filipinas y de los comerciantes chinos (llamados también “sangleyes”), quienes fueron sujetos regulados por el título XVIII del libro VI de la Recopilación de 1680.

Con base en lo que la propia normativa indiana reconocía, los chinos eran extranjeros respecto de los reinos castellanos; pero debido a las especificidades de las islas Filipinas y de la Real Audiencia de Manila, fuente innegable de mano de obra barata para la Corona, así como al papel tan relevante que desempeñaban los sangleyes en Filipinas —*i. e.* suministro de alimentos, ejercicio de múltiples oficios, elaboración de imágenes religiosas cristianas y los famosos mantones de Manila—, recibieron un tratamiento particular por parte de la Corona; podría, por ejemplo, ejercer el comercio libremente (prueba de ello lo constituye el famoso Galeón de Manila y el

---

<sup>728</sup> Como ejemplo de esta obligación de inspección tenemos el caso del fiscal con Antonio Fernández y Benito Cuaresma, portugueses, sobre haber arribado maliciosamente a Puerto Rico. El pleito inició en 1612 y feneció un año después. El asunto comenzó como una simple arribada, circunstancia que siempre era seguida de cierta investigación, sólo para asegurarse, tanto de la regularidad en la ayuda proporcionada como de la legitimidad de la tripulación. Todo el expediente está transcrito en la misma escribanía. El punto central del pleito no es la extranjería, aunque constituye un agravante, sino las irregularidades cometidas en el puerto de arribo, en donde se transó con mercancías. AGI, sección Escribanía, *Escribanía, 119B*, 1609-1652. Pleitos de la gobernación de Puerto Rico: El fiscal con Antonio Fernández y Benito Cuaresma, portugueses, sobre haber arribado maliciosamente a Puerto Rico (1612). El fiscal con Fernán Pérez de Melo y consortes, residentes en Puerto Rico, sobre haber tratado y contratado siendo extranjeros y sobre comiso de bienes (1613). En este mismo legajo se encuentran varios procedimientos judiciales en donde la extranjería de los comerciantes integra la litis.

<sup>729</sup> Recogida por Manuel de Ayala en Ayala, Manuel Josef de, *op. cit.*, t. III, bajo la voz “comercio”.

<sup>730</sup> Es decir, únicamente para devolver documentación y acudir al Consejo de Indias como tribunal de alzada.

Galeón de Acapulco, cuyo producto más valioso era la seda), e incluso tolerando ciertos tratos con comerciantes portugueses.<sup>731</sup> Aunado a esto, el comercio directo desde Filipinas con China estaba vedado a cualquier súbdito español; quedando reservado para los mercaderes chinos residentes en Manila, y que monopolizaban las reventas locales.<sup>732</sup>

Manila, provincia dependiente del virreinato de la Nueva España, constituye un modelo de convivencia multicultural digno de un estudio de historia social. García-Abásolo la describe así:

...en la Manila española se pueden encontrar los arquetipos más controvertidos, y ya no tan vanguardistas, que tiene planteados nuestro mundo occidental, como la globalización y la multiculturalidad. El abigarramiento étnico de la ciudad la convirtió en la más exótica del dominio colonial español en su conjunto. Probablemente fue uno de los experimentos más originales de convivencia multiétnica en el ámbito conocido por los europeos: en Manila había, entre otros, filipinos, chinos, japoneses, indios, armenios, españoles europeos y españoles americanos, indígenas americanos y negros.<sup>733</sup>

Baste señalar que los españoles, siendo minoría en esta enumeración, eran los únicos considerados como naturales por la ley.

El archipiélago de Canarias<sup>734</sup> fue un enclave comercial que produjo muchos dolores de cabeza a los oficiales de la Casa de la Contratación y a la Corona de Castilla.<sup>735</sup> Estratégicamente situado, constituía la escala ideal para hacer aguada y renovar los avituallamientos antes de cruzar el Atlántico, pero precisamente por eso, también permitía la salida hacia Indias sin

---

<sup>731</sup> Antonio García-Abásolo relata los orígenes de este trato privilegiado para los chinos en Filipinas desde los tiempos de Legazpi, cuya mera denominación —sangleyes— muestra la consideración especial que tenían, siendo extranjeros. *Cfr.* García-Abásolo, Antonio, “Los chinos y el modelo colonial español en Filipinas” [en línea], *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. X, Norteamérica, 2011, pp. 223-242. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/CHMO/article/view/38678/37391> [Consulta: 18 febrero 2015].

<sup>732</sup> Ayala, Manuel Josef De, *op. cit.*, t. V, bajo la voz “chinos”.

<sup>733</sup> García-Abásolo, Antonio, *op. cit.*, pp. 233 y 234.

<sup>734</sup> Para un estudio puntual sobre la participación de extranjeros en estas islas y sobre bibliografía centrada en esta zona geográfica, se sugiere consultar Bello León, Juan Manuel y González Marrero, Ma. del Cristo, “Los «otros extranjeros»: catalanes, flamencos, franceses e ingleses en la sociedad canaria de los siglos XV y XVI (primera parte)”, *op. cit.*, pp. 11-70, y Bello León, Juan Manuel y González Marrero, Ma. del Cristo “Los «otros extranjeros»: catalanes, flamencos, franceses e ingleses en la sociedad canaria de los siglos XV y XVI (segunda parte)”, *cit.*, pp. 13-68.

<sup>735</sup> “La situación favorable de las Canarias como base para el comercio de contrabando convirtió las islas en fuente perenne de enfado para las autoridades de España”. Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, *cit.*, p. 24.

pasar por los controles de Sevilla y Cádiz, lo cual contribuía al contrabando de todo tipo de mercancías y personas. Debido a esta posición privilegiada dentro de las rutas atlánticas, estuvo estrictamente prohibido, desde los inicios del descubrimiento de América, que se tratara desde sus islas, a menos que se fuera vecino o residente de las mismas, o natural de Castilla (lo que Antúnez y Acevedo denomina “privilegio de estrecha naturaleza”),<sup>736</sup> y que se contara con la licencia debida. Esta prohibición se reiteró a lo largo del periodo indiano, y en definitiva toda la normatividad que atañe a estas islas estuvo enfocada en la particularidad de su situación geográfica.<sup>737</sup> Una de las prácticas fraudulentas que se cometían desde Canarias era fingir que se comerciaba en dicha isla, y ya estando ahí, zarpar hacia Indias. Los principales protagonistas de estas prácticas engañosas fueron los portugueses.<sup>738</sup> También era común que se usurparan cargos, como el de piloto, y que se partiera desde Canarias y hacia allá.<sup>739</sup>

Los extranjeros tampoco debían tener acceso a las cartas de marear, pinturas ni descripción de las Indias.<sup>740</sup> Estas precauciones respondían, como es obvio, a un interés por salvaguardar las rutas comerciales, así como a la información sobre el transporte de mercancías valiosas, en cuanto a tiempo, naves y tripulaciones. Pero también podemos hablar de una protección estratégica de carácter militar, toda vez que al conocerse la situación y organización de ciertos puertos indianos se les podía dejar como blancos vulnerables para saqueos de corsarios y piratas, que por otro lado no fueron tan raros (Campeche fue asaltada tres veces durante el siglo XVII); de esto hablaremos en el capítulo siguiente.

<sup>736</sup> Ley XIV, título XLI, libro IX de la Recopilación de 1680.

<sup>737</sup> Así, podemos ver que en la Copulata de Leyes de Indias de 1569 (leyes 6 y 35, título XIV, libro 2o.), se reitera mediante cédulas de 1540, 1558 y 1560 la prohibición de no dejar cargar hacia las Indias, bajo la pena de perder el privilegio que tenían las islas Canarias para cargar al libro. También en el Cedulaario de Encinas (provisiones emitidas por Felipe II en 1566, libro primero, ff. 441 y 442) se repite la veda, con la precisión de que los extranjeros —en particular los portugueses— no podrían pasar desde Canarias y Tenerife aunque hubieran probado haber estado en la Carrera de Indias por diez años. La pena por establecer trato o contrato con extranjeros, estando en Canarias, era la pérdida de todos sus bienes, aplicados por tercias a Cámara Real, denunciador y juez, además de ser apresado y enviado a su costa a la Casa de la Contratación, donde debía ser sentenciado a diez años a galeras, en calidad de remo, sin goce de sueldo.

<sup>738</sup> Encontramos prohibición expresa contra las ventas fingidas en Canarias en la disposición emitida por Felipe II, el 12 de abril de 1562, y recogida en la ley 24, título XIV, libro 2o. de la Copulata de 1569, y replicada en el libro primero, ff. 447 y 448 del Cedulaario de Encinas.

<sup>739</sup> Contra este fraude, está la ley 28, título XIV, libro 2o. de la Copulata.

<sup>740</sup> Ley XIV, título XXIII, libro IX, de la Recopilación de 1680.



La actividad mercante y su regulación permitieron el desarrollo de otros aspectos económicos y financieros, como los créditos, los seguros (en especial el seguro marítimo), las fianzas, la factoría, los impuestos (en particular el de avería) y el control del riesgo. En estos ámbitos, la condición de extranjero fue secundaria, no por la participación que tuvieron, que fue cuantiosa, sino por la determinación jurídica que dicha condición les hubiera podido imponer para participar de los mismos.

Un comentario sobre los créditos: la historiografía señala, con particular interés, el camino que siguieron el oro y la plata americanos, de las Indias hacia los banqueros del norte de Europa, como pago a los múltiples empréstitos contraídos por la Corona de Castilla para financiar guerras y procesos de expansión. Pero lo cierto es que no sólo la Corona asumió créditos, sino el proceso mismo de descubrimiento y conformación del comercio indiano se basó en créditos financieros; ésa fue una de las principales consecuencias de permitir la participación de particulares en la empresa americana. Desde luego, también las condiciones y la regulación en la materia evolucionaron; pero desde la época más temprana hubo extranjeros que arriesgaron capital para introducir productos a las Indias, con la consecuente salida de metales preciosos hacia mercados, también extranjeros.<sup>741</sup>

La relación de la Corona con el conglomerado de mercaderes extranjeros fue, sin duda, tirante, ya que por un lado existió un deseo, reflejado en norma, de controlarlo, y, por otro, de permitir, a veces obligadamente, la inyección de capital que otorgaban. “La Monarquía hispánica tuvo que claudicar ante los mercaderes extranjeros porque los necesitaba en una época en la que pasó también de ser una potencia hegemónica en guerra con todos a una nación que era sostenida económicamente por las redes financieras transnacionales”.<sup>742</sup>

La exclusión de extranjeros de la carrera de Indias no fue un tema unánimemente aceptado en todo tiempo y lugar. Hubo varios intentos de permitir la participación lícita de extranjeros, sin que tuvieran que agotar los procedimientos legales que ya hemos analizado. Por ejemplo, la creación de la Compañía Universal del Comercio con las Indias (copiando los modelos de Holanda, Inglaterra y Francia, los eternos enemigos)<sup>743</sup> con socios inver-

<sup>741</sup> Mena García, Carmen, *op. cit.*, p. 634.

<sup>742</sup> Crespo Solana, Ana, “Elementos de transnacionalidad en el comercio flamenco-holandés en Europa y la Monarquía hispana”, *op. cit.*, pp. 58 y 59.

<sup>743</sup> Para un estudio introductorio a las actividades mercantes de las compañías holandesas en América del Norte y el Caribe, se recomienda acudir al estudio siguiente: Gutiérrez Escudero, Antonio, “Los holandeses en América del Norte y el Caribe en el siglo XVII”, *Historia de las Américas*, vol. II, Madrid-Sevilla, Alhambra-Longman, 1991, pp. 783-794.

sores extranjeros; en este caso se propuso que los extranjeros no tuvieran que obtener carta de naturaleza para tratar y contratar en Indias, sino sólo un aporte de capital no inferior a los veinte mil pesos. Empero, esta propuesta y algunas otras de la misma naturaleza no fructificaron, y la exclusión de extranjeros siguió vigente. En palabras de Juan Morales:

Al finalizar el siglo XVII, las provincias americanas estaban amenazadas por todas las potencias europeas, que en este momento ya contaban con posesiones en el Caribe, reconocidas por la Corona española. Las agresiones extranjeras se hicieron mediante el contrabando, pues España no reconoció en ningún momento la participación comercial de los foráneos en América. En consecuencia, la Monarquía Católica logró mantener, en líneas generales, su política de exclusión de los extranjeros en las provincias indianas.<sup>744</sup>

Hay naturalezas extranjeras puntualmente vinculadas a un tipo de actividad mercantil: los portugueses con la trata de negros; los ingleses con el contrabando y la piratería; los flamencos con un volumen de intercambio creciente, incluso en los momentos más álgidos de su relación con Castilla;<sup>745</sup> los franceses, con el negocio de artículos de lujo;<sup>746</sup> los genoveses, por la antigüedad, número de mercaderes activos y volumen de negocios, además de otras naturalezas, que a pesar de no destacar en cuantía sí lo hicieron en importancia.<sup>747</sup> La prohibición legal contra extranjeros persistió, pero los estudios históricos y económicos nos demuestran que en este ámbito la ley fungió más como un ideal que como un verdadero instrumento de control: “Diríase que a ejemplo de tantos otros casos de superabundancia legislativa,

---

<sup>744</sup> Morales Álvarez, Juan M., *op. cit.*, p. 116.

<sup>745</sup> Sobre este extremo, se recomienda: Sluiter, Engel, “Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609”, *The Hispanic American Historical Review*, Nueva York, vol. 28, núm. 2, 1948, pp. 165-196.

<sup>746</sup> Por cédula emitida en 1684, por ejemplo, se prohibió comerciar con puntas, encajes de oro y plata de Francia. En caso de pena de comiso, esta mercancía debía ser quemada. Disposición referida en Ayala, Manuel Josef de, *op. cit.*, t. III, bajo la voz “comercio”.

<sup>747</sup> Existieron también grupos de extranjeros minoritarios cuya participación en el comercio fue de suma trascendencia. Tal fue el caso de los irlandeses. Para un estudio específico sobre este grupo se sugiere consultar Chauca García, Jorge, “Irlandeses en el comercio gaditano-americano del setecientos”, en Villar García, M. B. y Pezzi Cristóbal, P. (eds.), *I Coloquio Internacional “Los extranjeros en la España Moderna”* (Málaga 28-30, noviembre, 2002), t. I, Málaga, 2003, pp. 267-277. También se puede consultar a Ruigómez Gómez, Carmen, “Irlandeses católicos en Quito. La amenaza de expulsión del cirujano Nicolás Dawton (1740-1741)”, *Hib Revista de Historia Iberoamericana*, núm. 1, vol. 8, 2015, pp. 92-106. Disponible en: <https://revistahistoria.universia.net/article/view/1384/irlandeses-catolicos-quito-amenaza-expulsion-cirujano-nicolas-dawton-1740-1741> [consulta: 7 junio 2015].

estas minuciosas leyes reguladoras del derecho mercantil sólo habían sido hechas para evadirlas, pues a pesar de ellas, numerosas personas desprovistas de licencias lograban trasladarse a las Indias”.<sup>748</sup>

La participación (legal e ilegal) extranjera dentro del comercio indiano tuvo tal dimensión<sup>749</sup> —a mediados del siglo XVII, alrededor del 90% del capital y de las utilidades del tráfico indiano, así como las 5/6 partes de las mercaderías,<sup>750</sup> estaban en manos de extranjeros<sup>751</sup>—, que en esta investigación coincidimos con las posturas historiográficas que afirman que el monopolio comercial español estuvo a su vez monopolizado por extranjeros,<sup>752</sup> situación que debe estudiarse a la luz de documentación, legal e histórica, resguardada en los archivos de los países que efectivamente llevaron a cabo tratos y contratos en la carrera de Indias,<sup>753</sup> y la localizada en los archivos notariales de Sevilla y de las distintas naciones que participaron del comer-

---

<sup>748</sup> Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, cit., p. 138.

<sup>749</sup> En el trabajo de García-Baquero encontramos un excelente recuento de la bibliografía y estadísticas existentes sobre los porcentajes de participación de extranjeros en el comercio indiano, probando la afirmación de que el tráfico estaba, casi en su totalidad, fuera de las manos castellanas. Cfr. García-Baquero González, Antonio, *op. cit.*, pp. 73-99.

<sup>750</sup> “Bajo los últimos Habsburgos el comercio de exportación de Sevilla dependió por completo de los fabricantes extranjeros, tanto por la creciente demanda de las colonias como por la ruina total de la industria española. Ellos suministraban cinco sextas partes de los cargamentos para las flotas ultramarinas. Por lo tanto era esta una época de contrabando casi universal, pero como el gobierno parecía impotente para refrenarlo sin perjuicio de paralizar las comunicaciones con su imperio americano, recompensábase a sí mismo imponiendo grandes multas o indultos, que a la vez le suministraban eventualmente un medio propicio de represalia contra naciones hostiles”. Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, cit., p. 143.

<sup>751</sup> Bernal, Antonio-Miguel, *op. cit.*, p. 225.

<sup>752</sup> Esta es la postura defendida por autores como Antonio García-Baquero González, John Everaert y Manuel Ravina Martín. Para un análisis más profundo se sugiere consultar el trabajo de este último autor, quien a su vez refiere a los otros dos aquí citados: Ravina Martín, Manuel, “Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII”, cit., pp. 481-513.

<sup>753</sup> En 1650, al término de la Guerra de los Treinta Años, España firmó con las Provincias Unidas, el Tratado sobre Navegación y Comercio, a través del cual los holandeses no estarían obligados, en el futuro, a rendir cuentas de sus cargamentos, como no fuera bajo sospecha de contrabando, evidenciándose, así, el debilitamiento de la monarquía, incapaz ya, de controlar el monopolio comercial sobre las Indias. “Con el Tratado de 1650 se puso de relieve una realidad que subyacía en el fondo del comercio americano y que la monarquía española no se atrevía a enfrentar: que el monopolio no era más que una ilusión en la mente de los gobernantes”. Ruiz Rivera y Manuela, Julián B. y Cristina García Bernal, *op. cit.*, p. 160.

cio indiano.<sup>754</sup> En palabras de García-Baquero, refiriéndose a los extranjeros partícipes del tráfico indiano: "...bien se podría decir que, en la Carrera de Indias, los lobos no solamente fueron invitados a comerse a las ovejas sino que, en realidad, fueron aceptados como sus pastores".<sup>755</sup>

---

<sup>754</sup> Además del estudio estadístico que ya mencionamos con antelación, Eberhard Crailsheim lleva a cabo un estudio desde los archivos notariales de Sevilla para determinar la cantidad de extranjeros residentes en dicha ciudad que participaron del comercio indiano a finales del siglo XVI y en la primera mitad del siglo XVII. *Cfr.* Crailsheim, Eberhard, *op. cit.*

<sup>755</sup> García-Baquero González, Antonio, *op. cit.*, p. 99.