

## Parte IX



# Instituciones indianas

# **L** | **Las restricciones establecidas por las Leyes de Indias ante el tránsito de viajeros entre la Casa de la Contratación y los puertos indianos**

RAQUEL Tovar Pulido<sup>1</sup>

UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

SUMARIO: *Introducción; I. La legislación castellana relativa a Indias (siglos XVI y XVII); II. El reflejo de la normativa castellana en la Administración indiana; Conclusiones; Bibliografía.*

## **Introducción**

La emigración de castellanos al Nuevo Mundo, a través de los puertos españoles y el tránsito de pasajeros en la Casa de la Contratación han constituido un tema de gran interés por la historiografía modernista y americanista, que se ha abordado desde diferentes perspectivas, como es la estratificación social o las circunstancias económicas de quienes migraban.<sup>2</sup> Del mismo modo, desde

<sup>1</sup> Doctora y Profesora Ayudante en el Área de Historia del Derecho y de las Instituciones. Facultad de Derecho. Universidad de Extremadura (UEX) Cáceres (España) rtovar@unex.es <https://orcid.org/0000-0001-5894-1362>

<sup>2</sup> En los estudios abordados se ha hecho hincapié en aquellas zonas de procedencia por excelencia de los conquistadores, como es el caso de Extremadura, entre otros lugares castellanos. Vid. Tovar Pulido, Raquel, “Emigrar solos o en compañía: pasajeros a Indias (siglo XVI). Jerez de los Caballeros, Salvatierra y Salvaleón”, *Revista de estudios extremeños*, Vol. 71, N° 3, 2015, pp. 1949-1971; Mira Caballos, Esteban, *Barcarrota y América: flujo y reflujo en una tierra de frontera*, Badajoz, Junta de Extremadura, 2003; Hernández Bermejo, María Ángeles; Santillana Pérez, Mercedes y Testón Núñez, Isabel, “El contexto familiar de la emigración extremeña a Indias en el siglo XVI”, en Eiras Roel, Antonio (ed.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*. Diciembre de 1989. Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 1991, pp. 245-256; Pereira Iglesias, José Luis y Rodríguez Cancho, Miguel, “Emigración extremeña a Indias en el siglo XVI (Catálogos de Pasajeros)”, en Eiras Roel, Antonio (ed.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*. Diciembre de 1989, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 1991, pp. 257-269; Garrain Villa, Luis José, *Llerena en el siglo XVI: la emigración a Indias*, Madrid, Tuero, 1991; Altman, Ida, *Emigrants and Society. Extremadura and Spanish America in the Sixteenth Century*, Berkeley, Berkeley University Press, 1989; Boyd-Bowman, Peter, “La emigración extremeña a América en el siglo XVI”, *Revista de Estudios Extremeños*, XLIV, 1988, pp. 601-621.

el ámbito de la Historia del Derecho, que es lo que nos interesa en este trabajo, se ha puesto de manifiesto cómo la Corona castellana estableció, a través de la promulgación de leyes prohibitivas,<sup>3</sup> un rígido control del paso de extranjeros a América, con el objetivo de preservar las nuevas riquezas para sus súbditos castellanos.<sup>4</sup>

Bajo este propósito y dentro de una política migratoria selectiva, a raíz de la conquista de América, la legislación prohibía la salida y entrada en los reinos de pasajeros sin licencia. Esta labor de vigilancia era ejercida por la Casa de la Contratación. Desde su creación, a principios del quinientos, se convirtió en el único puerto de entrada y salida de mercancías entre España y América, hasta su traslado a Cádiz en el s. XVIII. Del mismo modo, los propios puertos indianos se encargaban de las labores de vigilancia al otro lado del Atlántico, por parte de los órganos de la administración que giraban en torno a virreyes y gobernadores.<sup>5</sup>

Para profundizar en esta cuestión, la metodología que se ha empleado ha sido el análisis de las disposiciones normativas que, en los siglos XVI y XVII, fueron promulgadas por la Monarquía Hispánica respecto al embarque de personas con destino al Nuevo Mundo. Por un lado, se observan las restricciones a determinadas personas para viajar, por su estado civil, sexo, oficio y condición religiosa, entre otras cuestiones. Por otro lado, se aborda la implicación de la administración indiana en las labores de vigilancia y control.

La fuente legislativa que hemos utilizado para este trabajo de investigación ha sido la “Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias”. Fue aprobada, en Madrid, mediante una pragmática, el 18 de mayo de 1680 por el último monarca de la Casa de Austria española, Carlos II (1665-1700). Su ejecución es

---

Sobre Castilla y León cabe mencionar: Martínez Martínez, Carmen, “La emigración castellano-leonesa a Hispanoamérica en la época española”, *Historia de la emigración española a América*. Madrid, CEDEAL, 1992.

En Andalucía son significativos los trabajos siguientes: Díaz-Trechuelo, Lourdes, “La emigración familiar andaluza a América en el siglo XVII”, en Eiras Roel, Antonio (ed.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*. Diciembre de 1989, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 1991, pp. 189-197; González Escobar, José Luis, “Huelva y América. La emigración onubense en las fuentes locales. Siglos XVI-XVIII”, *I Jornadas Andalucía y América*, La Rábida, 1981, pp. 279-354.

<sup>3</sup> Konetzke, Richard, “Legislación sobre inmigración de extranjeros en América durante la época colonial”, *Revista de Indias*, Vol. III, Número 11-12, 1945, pp. 269-299.

<sup>4</sup> Para un conocimiento pormenorizado de cada uno de los grupos sociales que estuvieron sometidos a restricciones legales: Vid. Mira Caballos, Esteban, “Los prohibidos en la emigración a América (1492-1550)”, *Estudios de Historia Social y Económica de América*, N° 12, 1995, pp. 37-54.

<sup>5</sup> La Casa de Contratación fue creada en Sevilla el 20 de enero de 1503, a causa del incremento del tráfico de armadas e intercambio de mercancías con el Nuevo Mundo. Sobre esta cuestión Vid. León Guerrero, María Montserrat, “La Casa de la Contratación, precedentes inmediatos”, *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*, n° 15, 2003, pp. 163-186.

fruto del trabajo durante las décadas precedentes de Antonio de León Pinelo<sup>6</sup> y Juan de Solórzano Pereira,<sup>7</sup> ambos juristas realizaron una ardua labor de compilación de las leyes que habían sido promulgadas desde el siglo XVI por los diferentes reyes de la Monarquía Hispánica y que tenían por objetivo la regulación normativa de los nuevos territorios añadidos en Indias (América y Filipinas).

Asimismo, esta obra histórico-jurídica consta de cuatro tomos que se dividen, a su vez, en nueve libros.<sup>8</sup> No obstante, para este estudio hemos procedido al análisis del Libro Noveno, titulado “De la Real Audiencia y Casa de Contratación, que reside en Sevilla”.<sup>9</sup> La estructura del documento obedece a las directrices marcadas por los sucesivos monarcas, por lo que se desglosan de manera detallada cada una de las órdenes promulgadas, haciendo indicación del nombre del monarca que la aprobó, el lugar y la fecha. Del libro noveno hemos procedido a la selección de las leyes que nos interesan sobre la cuestión que vamos a abordar y que forman parte del Título 26: “De los pasajeros, y de las licencias para ir a las Indias, y bolver á estos Reynos” y del Título 27: “De los extranjeros, que pasan á las Indias, y su composición, y naturaleza, que en ellas pueden adquirir para tratar, y contratar”.

Comprende, por tanto, una amplia base legislativa que ofrece valiosa información acerca del marco geográfico y temporal objeto de nuestro interés, pues aborda las labores de coordinación entre la Casa de la Contratación y los diferentes virreinos indios, en aras a mantener el orden social en los nuevos territorios hispánicos, en los siglos XVI y XVII.

## I. La legislación castellana relativa a Indias (siglos XVI y XVII)

La evolución histórica de las Leyes de Indias en España, en el período moderno, resulta trascendental para abordar la percepción que la Monarquía Hispánica tenía acerca de los peligros que podía ocasionar el movimiento de personas en tierras americanas. Ello se refleja muy bien a través de la normativa legal de la época.

<sup>6</sup> Antonio de León Pinelo (c. 1590, Valladolid-1660, Sevilla) fue historiador y jurista. De origen judeo-converso, vivió durante parte de su infancia y juventud en Tucumán, Charcas y Lima. Posteriormente, ya de regreso en España, fue nombrado oidor de la Casa de la Contratación y miembro del Consejo de Indias.

<sup>7</sup> Juan de Solórzano Pereira (1575-1655, Madrid) fue jurista y ejerció el cargo de oidor de la Real Audiencia de Lima; más tarde, en España, fue nombrado fiscal del Consejo de Hacienda y fiscal del Real y Supremo Consejo de Indias, así como miembro de dicho Consejo de Indias.

<sup>8</sup> En total recopilaron 6.385 leyes, que fueron agrupadas en 218 títulos.

<sup>9</sup> VV. AA., *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias: Tomo cuarto*. Libro IX. Madrid, Imprenta de Julián de Paredes, 1681. Disponible en <https://doi.org/10.34720/5dq0-qd53> Archivo Central Andrés Bello Consulta en línea (octubre de 2020): Índice en <https://libros.uchile.cl/655>. Libro IX en <https://libros.uchile.cl/files/presses/1/monographs/655/submission/proof/files/assets/basic-html/page-34.html>

*La concesión de licencias como medio de control:  
la Casa de la Contratación de Sevilla*

La primera ley del Título XXVII, establece la obligatoriedad de licencia para pasar a Indias, tanto para los naturales de Castilla como para cualquier extranjero o natural de otro reino. Dicha licencia era emitida por el rey o por el presidente y los jueces de la sevillana Casa de la Contratación. Los orígenes de esta ley se remontan al reinado de Carlos I, pero fue ratificada posteriormente en el siglo XVII por Felipe III y el propio Carlos II, en la Recopilación de las Leyes de Indias que es objeto de este estudio.<sup>10</sup> Las repercusiones legales que tenía el incumplimiento de esta ley eran de tipo económico, pues la pena impuesta era la completa pérdida de los bienes que adquirieran en las Indias, una vez que hubieran llegado allí de manera ilegal. Este patrimonio o capital pasaría, tras su detención y expulsión de las Indias, a ser propiedad de la Cámara y Fisco de la Corona.<sup>11</sup> No obstante, ello no se produciría de manera íntegra, ya que estaba previsto que la quinta parte de dichos bienes fuera entregado al denunciante. De manera que se procuraba la colaboración de la población, a cambio de beneficios económicos, con la intención de que fuera más fácil la detención de tales personas, al ser denunciadas por quienes eran sabedores de que habían pasado a las Indias sin licencia.

Tales licencias tenían una temporalidad limitada y caducaban a los dos años, tal y como establecía la Ley VI de dicha normativa.<sup>12</sup> Dentro de este plazo tenían que ser presentadas en la Casa de la Contratación y en la embarcación de la que fueran pasajeros, antes de la partida. Además, la legislación establecía la necesidad de llevar informaciones a la Casa procedentes de sus lugares de origen, donde se indicara su naturalidad, vecindad, estado civil y otros datos

<sup>10</sup> Ley I. Que ningún natural ni extranjero pase a las Indias sin licencia del rey o de la Casa de Sevilla (Casa de la Contratación), en los casos que la pudiese dar. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros, y de las licencias para ir a las Indias, y volver á estos Reynos. Fol. 1 y ss.* Lo promulga el emperador D. Carlos I y el Príncipe don Felipe II a 12 de septiembre de 1550; Don Felipe III en Valladolid posteriormente, el 25 de noviembre de 1604; y, en último lugar, el monarca D. Carlos II.

<sup>11</sup> “(...) Mandamos que si trajeren algún oro, plata, perlas, piedras u otros bienes a la Casa de la Contratación de Sevilla, o a otras partes, o los enviaren o trajeren por bienes de difuntos de los dichos naturales o extranjeros sin licencia, se ordena que no se les entreguen, ni den, ni a los que los trajeren, ni enviaren, ni a las personas a las que vienen consignados, ni a sus herederos, ni a nadie que pretenda pertenecerle; por ser bienes y hacienda de los susodichos, si sean oídos sobre ello”.

Ley I. Que ningún natural ni extranjero pase a las Indias sin licencia del rey o de la Casa de Sevilla (Casa de la Contratación), en los casos que la pudiese dar. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Fol. 1 y ss.

<sup>12</sup> “(...) Y porque en el tiempo preciso de la embarcación suelen concurrir muchos pasajeros a presentar sus licencias y las informaciones que deben llevar y cómodamente, por excusar el extravío de los caminos, pasan a Cádiz, sin poder llegar a Sevilla a presentarlas en la Casa, ordenamos y dispensamos que las puedan presentar ante el Juez que fuere al Despacho de las Armadas y Flotas, el cual observe y guarde las mismas reglas que están dadas respecto de la Casa de Contratación”.

Esta ley fue promulgada por D. Felipe II en San Lorenzo a 18 de agosto de 1584 y ratificada casi un siglo más tarde por don Carlos II en esta Recopilación. Ley VI. Que las licencias para pasar a las Indias se presenten en la Casa dentro de dos años y después no valgan. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

relativos a su situación personal y familiar.<sup>13</sup> Tales informaciones debían ser aprobadas por las Justicias de las ciudades, villas o lugares de procedencia<sup>14</sup> y eran imprescindibles para la concesión de licencia. Posteriormente, los jueces y presidente de la Casa debían comprobar que en estas informaciones no hubiera falsedad o se descubriera delito de algún tipo.<sup>15</sup> Asimismo, una vez concedidas las licencias debían presentarlas ante los capitanes generales, almirantes y cabos de las armadas y flotas, quienes no debían dejarlos embarcar bajo ningún concepto en caso de ausencia de esta documentación.<sup>16</sup>

### *La labor de vigilancia por parte de los miembros de la Armada*

Las penas impuestas para quienes no respetaran las leyes no se limitaban a los pasajeros sin licencia, sino que se extendían también a los cómplices. Por esta razón, era imprescindible que la Casa de la Contratación diera aviso del día que había salido la armada o flota, e hiciera referencia a las características de los pasajeros (clérigos, religiosos o seculares), así como de los lugares de destino de cada uno en las Indias y las licencias que eran recogidas en los libros.<sup>17</sup>

En este sentido, los propios miembros de la Armada (maestres) serían apercibidos en caso de consentir o disimular el paso de personas sin licencia, por lo cual como castigo se les privaría de sus oficios, así como perderían todos sus bienes en beneficio de la Cámara y del Fisco de la Corona, a excepción de la quinta parte, que sería entregada al denunciador. Para este cuidado existía la figura del visitador de

<sup>13</sup> “Algunas personas que pasan a las Indias no llevan informaciones a la Casa, hechas en las partes donde son naturales y han residido, y se les admiten en Sevilla y Cádiz, debiendo constar de sus naturalezas y vecindades, y si son casados o solteros y demás circunstancias”. Ley VII. Que las informaciones para pasar a las Indias y usar de las licencias se hagan conforme a esta ley. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Esta ley fue promulgada por D. Felipe II en San Lorenzo, a 7 de agosto de 1584; y por D. Felipe III en Madrid, a 18 de julio de 1617.

<sup>14</sup> “(...) Si constare que no hay contravención, déjenlos pasar y también a los que llevaren expresas dispensaciones nuestras, referidas en las licencias”. Ley VIII. Que dan forma en las licencias e informaciones para pasar a Indias. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Ley promulgada por el emperador D. Carlos y el Príncipe G. en Toro a 18 de enero de 1552; y nuevamente en Madrid a 5 de agosto del dicho año. Asimismo, D. Carlos II la ratificó en esta recopilación.

<sup>15</sup> “(...) No permitan que en su ausencia se den peticiones por los pasajeros, ni provean autos de remisión al que por su turno hubiere de reconocer las informaciones, ni hagan otros autos, ni ocasiones más dilaciones a los pasajeros”.

“(…) Y si llegaren a entender que en alguna información hay falsedad, u otro exceso, o delito que convenga averiguar y hacer justicia, sobre el tal caso, hagan las averiguaciones que convengan y los autos pasen ante los escribanos de la Casa”.

Ley IX. Que el presidente y jueces de la Casa hagan parecer a los pasajeros, examinen las licencias y no hagan autos. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

Ley promulgada por D. Felipe II en el Bosque de Segovia, en junio de 1559.

<sup>16</sup> Era necesario comprobar la originalidad del documento y la firma del escribano.

Ley X. Que con la licencia se lleve despacho de la presentación de la Casa. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

Esta ley fue aprobada por Don Felipe III en San Lorenzo a 16 de agosto de 1606.

<sup>17</sup> Ley V. Que saliendo las Armadas o Flota avise la casa de los pasajeros y licencias. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe II, en Madrid a 14 de octubre de 1574.

Armada y Flotas, quienes eran los encargados de la averiguación de este tipo de delitos de deservicio a la Corona.<sup>18</sup>

A pesar de las restricciones existentes, fueron muchos los que se saltaron las normas establecidas por la Corona, tal y como se hizo eco e indicó D. Felipe IV, cuando aprobó nuevas leyes en Madrid, a 18 de septiembre de 1647. Se pone de manifiesto el paso de muchas personas sin licencia, los cuales viajaban escondidos en los bajeles de los barcos y en muchos casos gracias a la colaboración de los propios trabajadores de la Armada, de manera que no registraban sus bienes y, del mismo modo, tampoco registran la plata que traen a su retorno de las Indias y que han conseguido allí. Ello estaba totalmente prohibido y quienes cometieran tales delitos serían apresados. Para este cometido, se realizaban visitas en el mar a los galeones, flotas y naos, en donde veedores y contadores de las armadas y flotas tenían la obligación de prender a los que no tuvieran licencia, “tomando juramento al cabo, piloto y contra maestre, para que declaren sobre lo referido, y en caso de averiguar lo contrario sean castigados conforme a derecho”.<sup>19</sup> Precisamente, los generales debían ayudar a los jueces en el desempeño de su trabajo durante la realización de las periódicas visitas, sin obstaculizar su labor de control.<sup>20</sup>

Y porque los daños e inconvenientes son tan considerables y dignos de remedio, ordenamos y mandamos a los Generales, Almirantes y Gobernadores del Tercio, Capitanes y a los demás cabos de la Armada y Flotas, y a los Maestres, Contra maestres y Pilotos de ellas y de los demás navíos sueltos, que no lleven ni oculten en los Vageles de su cargo ningún pasajero sin licencia. Si alguno de los Cabos o capitanes los embarcaren, el Maestre, contra maestre y pilotos den cuenta de ello

<sup>18</sup> “Que salieren de los puertos de estos reinos o de las Islas Canarias para las Indias, o Islas occidentales. (...) Excepto los marineros, pages y grumetes y soldados de navíos de guerra, pues estos no requieren licencia. Mandamos que en las fianzas que dan los Maestres por sus oficios se ponga cláusula especial de que guardarán y cumplirán las leyes, pragmáticas dadas y promulgadas en esta razón. Y los fiadores se obliguen a que el maestre no llevará pasajeros sin licencia, pena de pagar lo juzgado y sentenciado, más 1.000 ducados para nuestra Cámara y Fisco (...)”.

Ley II. Que los Generales, Capitanes, oficiales y ministros de Armadas y Flotas y otros que lleven o encubrieren pasajeros sin licencia, incurran en las penas de esta ley. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

Lo aprueban Carlos I y el Príncipe, orden 176 de la Casa. Después Felipe II en San Lorenzo a 13 de julio de 1595; lo ratifica también Don Felipe III en Valladolid a 25 de noviembre de 1604 y en Madrid en noviembre de 1607. Años más tarde Don Felipe IV en Madrid a 23 de marzo de 1622, a 20 de julio de 1624 y a 16 de marzo de 1638.

<sup>19</sup> Ley III. Que se procure averiguar los pasajeros y otros que van sin licencia para introducir fuera de registro y en confianza. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo ratifica D. Carlos II en esta recopilación.

<sup>20</sup> “(...) Si alguna causa tocase al general, por haberla prevenido haga justicia de ella y nos de cuentas por el Consejo de Indias”. Ley IV. Que cuando se nombrare juez que conozca de pasajeros que van sin licencia les den los generales favor. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

Aprobada por D. Felipe III, en Madrid a 3 de diciembre de 1602.

al General; a este y al Almirante o cabo de cualquier navío encargamos que tengan muy particular cuidado de los requerir, reconocer y prender a los que hallaren sin licencia nuestra o de la Casa de Contratación. Trayéndolos a estos reinos presos y los entreguen en la Cárcel de la Casa, donde se conozca de sus causas.<sup>21</sup>

### *La regulación de las restricciones a determinados colectivos*

El control de las prohibiciones que era ejercido por la Casa de la Contratación, en ocasiones era burlado por quienes vendían licencias falsas, lo cual estaba totalmente prohibido.<sup>22</sup> Dicha vigilancia se extendía a los navíos que pasaban por las Islas Canarias<sup>23</sup> y puso especial atención en las restricciones a determinados colectivos por razones raciales, religiosas, sexuales, así como los hombres casados y aquellos que desempeñaban determinados oficios o cargos públicos merecían también una legislación específica. Del mismo modo, los extranjeros podían pasar a las Indias para comerciar, si contaban con la licencia correspondiente y siempre que dispusieran de caudales propios.<sup>24</sup>

### *A. Limitaciones por condición racial o procedencia indiana*

Fueron muchos los españoles que, habiendo emigrado a las Indias, formaron allí una familia, si bien hubo otros que dejaron atrás a esposa e hijos al marchar al Nuevo Mundo. Tales descendientes, de uno y otro lado del Atlántico, requerían de una licencia expresa para ir a las Indias.<sup>25</sup> Del mismo modo, existían casos

<sup>21</sup> Ley III. Que se procure averiguar los pasajeros y otros que van sin licencia para introducir fuera de registro y en confianza. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo ratifica D. Carlos II en esta recopilación.

<sup>22</sup> Ley XXXIV. Que la Casa proceda contra los que vendieran licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Felipe II, en Galapagar a 14 de julio de 1569.

<sup>23</sup> Ley XXXX. Que no se de licencia a los que las tuvieren de ir a las Indias, para que vayan en Navíos de Canarias, no se expresando en ella. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por Felipe II, en Madrid a 25 de febrero de 1568.

<sup>24</sup> “Solamente puedan usar de ella con sus caudales y no los de otros de sus naciones, así en particular como en compañía pública, ni secreta, en mucha o en poca cantidad, por si ni por interpuestas personas, pena de perdimiento de las mercaderías que contrataren y de todos los demás bienes que tuvieren, aplicado todo por terciar partes a nuestra Real Cámara, Juez y Denunciador. En la misma pena incurran los extranjeros que habitaren en las Indias, y en ellas con estos reinos traten o contrataren sin nuestra licencia”. Ley I. Que ningún extranjero ni persona prohibida pueda tratar en las Indias ni pasar a ellas. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros, que pasan a las Indias, y su composición, y naturaleza, que en ellas pueden adquirir para tratar, y contratar.* Aprobada por D. Felipe II, en Valladolid a 7 de julio de 1592; por Felipe II a 25 de abril; en Valladolid a 11 de mayo de 1605; en Madrid a 2 de octubre de 1608 y a 25 de diciembre de 1616.

Ley II. Que la Casa averigüe los extranjeros que cargaren en cada viaje y haya libro de los que tienen y no tienen licencias. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Aranjuez a 4 de octubre de 1569, y ratificado por D. Felipe III, en Madrid a 25 de diciembre de 1616.

<sup>25</sup> “Hijos de españoles, residentes en Indias, hubieren venido a estos reinos o no fueren nacidos en las Indias y tuvieren allá sus padres; o siendo naturales de estos reinos no hubieran pasado a ellas con sus padres, que no puedan pasar a Indias sin licencia”. Ley XIV. Que los nacidos en las Indias y otros contenidos no puedan volver sin licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Felipe II y la Princesa G. en Valladolid a 22 de abril de 1559.



de mestizos, resultantes de la unión de españoles con mujeres indígenas, que eran enviados a España para completar sus estudios, los cuales no precisarían de licencia para regresar a sus lugares de origen en las Indias.<sup>26</sup> En este sentido, hemos de recordar que los hijos de extranjeros nacidos en España también eran considerados naturales de estos reinos, mientras que los portugueses y de otras naciones eran declarados extranjeros y contaban con mayores restricciones para pasar a las Indias.<sup>27</sup>

Ya en lo que se refiere específicamente a las características raciales, el mestizaje que se produjo en América involucró no sólo a europeos, sino también a esclavos procedentes de África, cuya descendencia mixta dio lugar a una amplia variedad racial. Concretamente para el caso de los esclavos, era necesario que llevaran licencias, los cuales estaban bajo responsabilidad de su dueño. El cual perdería la posesión sobre estos a favor de la Cámara y Fisco de la Corona castellana, en caso de que no cumpliera con esta normativa. Si, además, el esclavo era berberisco, de casta de moros, judíos, o mulato, la pena a pagar era de 1.000 pesos en oro, de los cuales la tercia parte iba en beneficio de la Cámara y Fisco, la tercia para al acusador y la otra tercia para el juez que lo sentenciare.<sup>28</sup>

Tenían prohibido pasar a las Indias a los negros que hubieran estado dos años en los propios reinos castellanos o en Portugal, bajo pena de pérdida. Únicamente se podría realizar a través de una concesión de licencia, en la que se estipulara que el destino de tales sería el servicio doméstico, por lo que los habían criado en la casa para el cuidado de su persona.<sup>29</sup> Tampoco podían

<sup>26</sup> “Hijos de cristianos e Indias que vinieren a estos reinos a estudiar u otros aprovechamientos, y pretendieren volver a las Provincias de donde vinieron, el Presidente y Jueces de la Casa los dejen volver a ellas y no sea necesaria otra licencia nuestra”. Ley XXIII. Que los mestizos puedan volver a las Indias con licencia de la casa. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* El emperador y la princesa, en Valladolid a 30 de enero de 1550.

<sup>27</sup> Ley XXVII. Que los nacidos de padres extranjeros en estos reinos son naturales de ellos. Aprobada por D. Felipe III, en San Lorenzo a 14 de agosto de 1620. “Declaramos por extranjeros de los reinos de las Indias y de sus costas, puertos e islas adyacentes para no poder estar, ni residir en ellas a los que no fueren naturales de estos nuestros reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra, y los de las islas de Mallorca y Menorca, por ser de la Corona de Aragón. Y mandamos que con todos los demás se entiendan y practiquen las composiciones y las penas impuestas si no se ejecutaren”. Ley XXVIII. Que declara los que son naturales de estos reinos, y no se comprehenden en las comisiones de composición. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe II, allí en 1596; y por D. Felipe III, en El Pardo a 14 de diciembre de 1614; y ratificada por D. Carlos II en esta recopilación. Ley XV. De los nacidos y criados en estos reinos, hijos de padres extranjeros. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.*

<sup>28</sup> “(...) y si fuere persona vil y no tuviere de que pagar, le condene el juez en la pena a su arbitrio. Ley XVII. Que no se pasen esclavos ni esclavas blancos, negros, loros, mulatos, ni berberiscos, sin expresa licencia del rey y penas de la contravención. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo aprobó el Emperador D. Carlos y el Príncipe, junto a la emperatriz, en Madrid a 25 de febrero de 1530.

<sup>29</sup> “No puedan pasar a ninguna parte de las Indias ningunos negros, que en estos nuestros reinos o en el de Portugal hayan estado dos años; salvo los vozales, nuevamente traídos de sus tierras y los que en otra forma se llevaren sean perdidos y los aplicamos a nuestra Cámara y Fisco. (...) Y mandamos a sus dueños que no los vuelvan a aquellas partes, pena de nuestra merced y que los hayan perdido y de 100.000 maravedís para nuestra Cámara”. Ley XVIII. Que no pasen a las Indias negros ladinos, ni se consientan en ellas los que fueren perjudiciales. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

pasar sin licencia los esclavos mulatos,<sup>30</sup> así como los esclavos casados tenían la obligación de llevar consigo a sus mujeres e hijos, por los cuales debían responder aquellos que traficaran con ellos.<sup>31</sup>

En último lugar, además de los esclavos de origen africano, las restricciones por motivo de condición racial se vieron extendidas también a los gitanos. Para quienes estaba prohibido el paso a las Indias, por lo que en caso de que alguno consiguiera burlar los controles debería ser apresado y expulsado inmediatamente.<sup>32</sup>

### *B. Limitaciones por condición religiosa*

La Monarquía hispánica, ya desde la unión matrimonial de Isabel y Fernando en 1469, y en los sucesivos reinados, se va a erigir como defensora a ultranza del catolicismo. Para ello, la labor inquisitorial se dio en España para perseguir a judíos, que fueron expulsados en 1492, y a los moriscos, para quienes más de un siglo después Felipe III decretó la orden de expulsión de sus reinos (1609-1613).<sup>33</sup> Esta persecución de la herejía fue más fuerte a raíz del Concilio de Trento (1545-1563), como respuesta a la difusión de las ideas protestantes en Europa. La preocupación del Estado al respecto fue de gran envergadura y se extendió a los nuevos territorios conquistados.<sup>34</sup> No obstante, una vez

---

Lo aprueba el emperador D. Carlos en Sevilla a 11 de mayo de 1525; y la emperatriz, en Medina del Campo a 13 de enero de 1532.

<sup>30</sup> “Que no dejen pasar a ningún esclavo que no sea negro, aunque sea mulato, sin licencia”. Ley XXI. Que con licencias generales no pasen mulatos. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.*

Aprobado por el emperador D. Carlos en Barcelona, a 31 de mayo de 1543.

<sup>31</sup> Ley XXII. Que no pase a las Indias esclavo casado, sin llevar a la mujer. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Guadalupe a 1 de febrero de 1570.

<sup>32</sup> “Si alguno pasare guárdese en su extrañeza y expulsión”. Ley XX. Que no pasen a las Indias Gitanos, ni sus hijos, ni criados. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Carlos en esta Recopilación.

<sup>33</sup> Los judíos y los mudéjares sufrieron trato discriminatorio en la España de comienzos de la edad moderna. Los judíos fueron expulsados en 1492 mediante el Edicto de Granada o Decreto de la Alhambra, el 31 de marzo de dicho año; y, diez años después, los mudéjares a través de la Pragmática del 12 de febrero de 1502. Sobre las minorías étnico-religiosas en la España del s. XV y la regulación de las relaciones jurídicas de su Derecho Privativo con el Derecho general del Reino cabe consultar: Losa Contreras, Carmen, “Judíos y mudéjares al servicio del concejo. Una reflexión sobre la dicotomía convivencia-segregación en el Madrid de los Reyes Católicos”, *Revista de la Inquisición: (intolerancia y derechos humanos)*, N° 22, 2018, pp. 203-232.

<sup>34</sup> La prohibición de libre desplazamiento de los moriscos por territorios peninsulares e insulares hispanos estaba relacionada con las siguientes circunstancias: la práctica del islam, ser descendientes de familias musulmanas, o mantener ritos y tradiciones en el seno de sus familias. Como indica la profesora Martínez Almira, los moriscos, con sus tradiciones, ritos y costumbres musulmanas, disimularon por obligación sus creencias y fe. En algunos casos, con el paso del tiempo fueron asimilados entre la población desplazada a Indias, sin embargo, otros fueron acusados de cometer delito por poner en riesgo la santa fe católica en la Monarquía española de los Habsburgo. Así pues, muchos musulmanes andalusíes fueron obligados al bautismo y fueron trasladados de sus lugares de origen a otros territorios distantes, para que olvidasen su fe, creencias y raíces. Vid. Martínez Almira, María Magdalena, *Musulmanes en Indias: Itinerarios y nuevos horizontes para una comunidad bajo sospecha*. Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.

allí, se procedió a la expulsión de extranjeros y otras personas sospechosas en asuntos de fe.<sup>35</sup>

Precisamente para los judíos o moros conversos y sus descendientes estaba vetado el paso a las Indias sin licencia real.<sup>36</sup> Del mismo modo, tampoco podían pasar sin licencia los esclavos zelotes ni criados entre moros, aunque fueran de casta de negros de Guinea.<sup>37</sup> Asimismo, aquel que hubiera sido condenado por la Inquisición y quemado en la hoguera por un delito de herejía o apostasía por línea femenina o masculina, condenaba también a toda la familia y a los descendientes, a los cuales se prohibía el paso a las Indias. En caso de que lo hicieran, la pena impuesta conllevaba el destierro de las Indias y se elevaba a la pérdida de todos los bienes en beneficio de la Cámara y Fisco o, en ausencia de tales propiedades o dinero, recibirían 100 azotes públicamente.<sup>38</sup>

Los controles no solo se daban entre los herejes, sino que los propios religiosos católicos tenían que llevar licencia, lo cual ocurría con las del hábito de San Jorge y San Esteban.<sup>39</sup> Asimismo, para el conjunto de clérigos y religiosos deberían hacer constar las señas, disposición y edad de cada uno para poder ir a las Indias, de lo contrario se les haría regresar a Castilla por parte de los prelados.<sup>40</sup> Sus licencias eran imprescindibles porque se permitiría el viaje únicamente a aquellos que eran convenientes al servicio de Dios y de la doctrina católica, para su enseñanza a los naturales indios.<sup>41</sup>

<sup>35</sup> “Que no son seguros en las cosas de nuestra santa fe católica y conviene atender mucho a que no se siembre algún error entre los indios y gente ignorante”. Ley IX. Que se procure limpiar la tierra de extranjeros y gente sospechosa en asuntos de fe. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III a 17 de octubre de 1602.

<sup>36</sup> Ley XV. Que ninguno nuevamente convertido a moro o judío, ni sus hijos pasen a las Indias sin expresa licencia del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el emperador y príncipe en Valladolid, a 25 de septiembre de 1522.

<sup>37</sup> Ley XIX. Que no pasen esclavos celotes ni de levante ni criados entre moros. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* El emperador D. Carlos, en Sevilla a 11 de mayo de 1526; la emperatriz, en Segovia a 18 de septiembre de 1512; los reyes de Bohemia, en Valladolid a 16 de julio de 1550; D. Felipe II, en Guadalupe a 10 de febrero de 1570.

<sup>38</sup> Ley XVI. Que ningún reconciliado hijo ni nieto de quemado, sanbentado (San Benito) ni hereje pase a las Indias. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el Emperador, en Zaragoza a 24 de septiembre de 1518; la emperatriz G., en Madrid a 25 de febrero de 1530; y el emperador nuevamente el 3 de octubre de 1539.

<sup>39</sup> Ley XIII. Que no pasen a las Indias las del hábito de San Jorge, San Esteban y semejantes, sin licencia del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Don Felipe II, en San Lorenzo a 7 de septiembre de 1589.

<sup>40</sup> “(...) y lo firmen de sus nombres o del que tuviere el turno y entreguen las originales con estas notas y en otra forma no los dejen pasar, ni entrar en las Indias, antes los puedan extrañar los generales y prelados y volver y enviar a estos reinos”. Ley XII. Que en las licencias, aunque se den a clérigos y religiosos, se pongan señas y se les entreguen originales. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Don Carlos I y Príncipe, 31 de mayo 1552.

<sup>41</sup> “(...) Los Generales y cabos de las armadas y flotas guarden esto, y si algunos pasaren, los gobernadores y Justicias de las provincias, ciudades, villas y lugares, los hagan salir de sus jurisdicciones y volver a estos nuestros reinos, requiriendo a los prelados y vicarios que los envíen y pongan en ejecución lo ordenado. Impartiendo cerca de ello nuestro auxilio y brazo real en ejecución de lo que ordenaren y pidieren los Prelados”. Ley XI. Que no pasen clérigos ni frailes a las Indias sin licencia del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Don Carlos I y el Príncipe, en Toledo a 23 de mayo de 1539.

### C. Limitaciones y condiciones por razón de sexo y estado civil

Las dificultades con las que se encontraba la mujer de la época formaban parte de un contexto en el que su sometimiento a la patria potestad masculina y marital era una constante a lo largo de su vida. Esta carecía de personalidad jurídica durante su infancia y juventud, pues estando solteras sus movimientos eran coartados por el padre; si bien al casarse en la edad adulta eran los maridos quienes ejercían el control sobre ellas. Únicamente al enviudar o en los casos de celibato definitivo encontramos mujeres que ejercían de manera autónoma el ejercicio de la patria potestad, situándose al frente de la jefatura del hogar, si bien aun así se encontraba con limitaciones de sus libertades a la hora de regentar un oficio o administrar sus propiedades.<sup>42</sup>

Estas limitaciones en el ámbito familiar frenaron también su libertad de movimientos, de hecho, los estudios abordados sobre migraciones y movilidad en la Península Ibérica demuestran cómo las viudas y solteras se situaban en un escenario de movilidad de corta distancia, pues emigraban del campo a la ciudad más próxima para buscar trabajo o se desplazaban entre poblaciones rurales cercanas, donde la endogamia geográfica era muy expresiva del modelo matrimonial de la época. Naturalmente este afectaba también a los hombres, si bien en ellos se observan mayores índices de movilidad a media y larga distancia.<sup>43</sup> Precisamente por estas razones de dependencia al varón, resultaba conveniente que las mujeres casadas acompañaran a sus esposos en el viaje a las Indias o fueran en su busca, en los casos en los que este se hubiera marchado antes.<sup>44</sup>

Esta normativa procuraba garantizar así que no quedaran abandonadas y desprotegida económicamente ante una ausencia prolongada del esposo, cuando no definitiva. Ello era muy frecuente entre los mercaderes, quienes pasaban períodos prolongados comerciando en las Indias, para lo cual se estableció un máximo de tres años y, en caso de solicitar ampliar dicho plazo, deberían ir

<sup>42</sup> Sobre la mujer soltera y viuda en la jefatura del hogar en la época moderna, cabe mencionar para la Andalucía y Extremadura del siglo XVIII los siguientes trabajos: Tovar Pulido, Raquel, “Mujeres solteras e independientes en la España del siglo XVIII: rentas familiares y gestión patrimonial en el mediodía peninsular”, *Revista de Demografía Histórica-Journal of Iberoamerican Population Studies*, Vol. 38, N° 1, 2020, pp. 147-174; -“Pobres, hacendadas, comerciantes y otros oficios: economías femeninas y estructura de la familia entre las viudas de finales del Antiguo Régimen (Trujillo)”, *Studia historica. Historia moderna*, Vol. 39, N° 2, 2017 (Ejemplar dedicado a: Tricentenario del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación (1717-2017); I-IV), pp. 397-432; - “Entre la marginalidad y la soledad: las viudas de Vilches (Jaén) a mediados del siglo XVIII”, *Norba: Revista de historia*, N° 27-28, 2014-2015, pp. 405-420.

<sup>43</sup> Sobre esta cuestión Vid. Tovar Pulido, Raquel, “Nubentes e mobilidade geográfica em Portugal no século XIX (1800-1830): o concelho de Marvão”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, Vol. 9, N° 1, 2019, pp. 148-176; - “Casarse entre primos: matrimonios de conveniencia y consanguinidad en la España rural durante la época moderna (ss.XVII-XVIII)”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, Año 23, Vol. 2, 2019, pp. 215-247 (Ejemplar dedicado a: Migrations: Theory and History); “Migraciones y movilidad en el interior de la Península Ibérica: Trujillo y su partido en el primer cuarto del siglo XIX”, *Revista portuguesa de História*, N° 48, 2017, pp. 17-37.

<sup>44</sup> Fueron frecuentes las denuncias por abandono por parte de mujeres casadas, ante las autoridades civiles y eclesiásticas. Sobre esta cuestión: Gálvez Ruiz, María Ángeles, “Emigración a Indias y fracaso conyugal”, *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, N° 24, 1997, pp. 79-102.

en busca de sus esposas.<sup>45</sup> Lógicamente debían demostrar la celebración del matrimonio a través de informaciones procedentes de sus lugares de residencia.<sup>46</sup> Asimismo, podía ocurrir que uno de los dos muriera por enfermedad, en estos casos, para no quedar en desamparo al cónyuge viudo y a los hijos, estos podrían proseguir el viaje a su destino.<sup>47</sup> Por su parte, las solteras requerían de una licencia expresa para realizar el viaje.<sup>48</sup>

La salvaguarda que la legislación procuraba para la esposa y los hijos de los hombres casados se convirtió en una obligación para aquellos que desempeñaban un cargo de la administración pública. Siendo así, los ministros de Hacienda, Guerra y Justicia, junto a otros oficios relacionados con estos ministerios, debían marchar a las Indias acompañados de sus mujeres, así como también los virreyes, oidores y gobernadores. Para lo cual debían presentar licencia, donde se indicara también la tenencia de criados, en su caso.<sup>49</sup>

<sup>45</sup> “Pueden ir a por sus mujeres. No cumpliendo sean prendidos y enviados presos. Pero si dijeren que quieren permanecer en las Indias y llevar a sus mujeres y dieren fianzas de llevarlas dentro de dos años, las Justicias de las Indias los dejen estar, con que las fianzas sean de la cuarta parte de sus bienes y excedan de 1.000 ducados y si no excedieren, sean de los dichos 1.000 ducados. Si pasados los 32 meses no afianzaren los compelan a venirse. Que no se de prórrogación”. Ley XXIX. Que los mercaderes casados puedan estar en las Indias tres años y no se les de prórrogación. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el emperador D. Carlos y los reyes de Bohemia, en Valladolid a 16 de julio de 1550; y ratificado por D. Felipe II, en Madrid a 5 de octubre de 1561 y a 14 de julio de 1563.

Ley XXX. Que habiendo los mercaderes venido por sus mujeres, no vuelvan sin ellas y con los enviados por casados se guarde lo mismo. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II y la princesa, en Valladolid a 14 de febrero de 1557; y en Madrid, a 5 de octubre de 1562.

<sup>46</sup> “Que sepan los jueces y la Casa si son casados y velados a ley y bendición, como lo manda la Santa Madre Iglesia, y reciban la información hecha en sus residencias y constando que son los contenidos, los dejen y consientan pasar, conforme a las licencias que llevaren y no en otra forma”. Ley XXVI. Que los pasajeros casados en estos reinos puedan llevar a sus mujeres con la calidad de esta ley. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el emperador D. Carlos y el Príncipe, en Guadalajara a 21 de septiembre de 1546.

<sup>47</sup> “(...) No se impida pasar al que quedare vivo, con sus hijos, hijas, deudos y familia, contenidos en las licencias”. Ley XXVII. Que si pasando marido y mujer muriese el uno en el viaje, pueda pasar el otro con sus hijos y familia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Toledo a 26 de julio de 1563.

<sup>48</sup> “O constando que ellos están en aquellas provincias y van a hacer vida maridable”. Ley XXIV. Que no pasen mujeres solteras sin licencia del rey y las casadas vayan con sus maridos. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo aprueba el emperador D. Carlos, en Toledo a 23 de mayo de 1519; D. Felipe II, en Madrid a 8 de febrero de 1575.

“A las mujeres que hubiere de esta calidad, presentando informaciones hechas en sus tierras y vecindades conforme a lo ordenado, dejen pasar aunque no tengan licencia nuestra, y a los hombres, que vinieren por sus mujeres, no permitan pasar ni que vuelvan a las Indias si no llevan la dicha licencia nuestra”. Ley XXV. Que a las mujeres que sus maridos enviaren a llamar pueda dar licencia la Casa; y viniendo los maridos por ellas las hayan de llevar del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo aprueba el emperador D. Carlos y la princesa, en Valladolid a 9 de noviembre de 1554 y a 17 de julio de 1555.

<sup>49</sup> Ley XXVIII. Que los ministros de Guerra, Justicia y Hacienda lleven a sus mujeres y licencia del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo aprueba el emperador D. Carlos y la emperatriz, en Madrid a 25 de febrero de 1530. El mismo y los reyes de Bohemia en Valladolid, a 18 de febrero de 1549; y D. Carlos II en esta recopilación.

### D. Exigencias a los mercaderes y al paso de criados

Para ejercer el oficio de mercader había que poseer un capital determinado, de manera que había quienes pedían préstamos para poder hacerse pasar por falsos mercaderes y que se les concediera licencia para viajar a Indias, burlando, así, los márgenes de la legalidad.<sup>50</sup> Asimismo, las licencias para los factores de mercaderes se concedían por tres años, pero siempre que se comprobara que llevaban mercaderías o bien que iban a recogerlas en las Indias,<sup>51</sup> así como para cada viaje se necesitaba nueva licencia.<sup>52</sup>

En lo que respecta a las licencias para llevar criados y esclavos, también se daban para otro tipo de bienes personales, como armas, joyas y ropa, pertenencias que debían llevar consigo cuando embarcaban y que en ningún caso se les harían llegar por otras personas a posteriori.<sup>53</sup> Además, estaba prohibido que las licencias para llevar criados se vendieran a terceros, lo cual también era habitual entre quienes lo hacían a escondidas<sup>54</sup> y sacaban beneficio de la

<sup>50</sup> Ley XXXI. Que no pasen a título de mercaderes los que no lo fueren. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el emperador D. Carlos y la princesa, en Valladolid a 5 de julio de 1555.

<sup>51</sup> “(...) para efecto de las beneficiar y vender, y constanding así los dejen pasar y den licencia, y no de otra forma, y para esto den fianza y seguridad de volver dentro del dicho término”. Ley XXXII. Que los factores de mercaderes puedan pasar con licencia de la Casa por tres años. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el emperador el 19 de diciembre de 1554.

“Que pasaren y llevaren 300.000 maravedíes de empleo, antes de que partan a las Indias las Armadas y las Flotas”. Ley XXXIII. Que la Casa de Sevilla avise al Consejo de las licencias que diere a cargadores de 300.000 maravedíes. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Madrid a 14 de octubre de 1608 y a 8 de julio de 1609.

<sup>52</sup> “No dejen pasar a quienes antes de la prohibición hubieren tenido licencia. Que no pasen sin nueva licencia o despacho”. Ley XXXIV. Que los prohibidos alguna vez de pasar a las Indias no vayan sin nuevo despacho. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II a 23 de junio de 1567.

<sup>53</sup> “Los que van a servir cargos y oficios a las Indias y a otros que se han de embarcar para diferentes fines, acostumbramos dar licencia para llevar criados, esclavos, armas, joyas, y ropa, libres de derechos, para su servicio y algunas veces no lo llevan, o parte de ello y dejan poder para que se les envíe (...)”.

Ley XXXV. Que no se pueda usar de las licencias de criados y ropa en diferente ocasión. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Lo aprueba Felipe II, en San Lorenzo, el 25 julio de 1593.

“Los pasajeros han de prevenir embarcar y llevar todo el matalotaje y bastimentos, que hubieren menester para el viaje, suficientes para sus personas, criados y familias, y no se han de poder concertar con los Maestres de Raciones o con los demás oficiales; y esta prevención es nuestra voluntad que se haga, interviniendo el Veedor de la Armada o Flota, si los pasajeros fueren o vinieren en Capitana o Almiranta de la dicha flota, o en las naos de Honduras, porque no reciba fraude, ni menoscabo el caudal de la avería o el que costearé estas provisiones”. Ley XXXVIII. Que los pasajeros prevengan matalotaje. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe III, en Madrid a 28 de enero de 1609; y ratificada por D. Carlos II en esta recopilación.

Que no le den provisiones reservadas para la gente de mar y guerra. Ley XXXV. Que los capitanes, ni otros oficiales de Armadas y Flota no puedan llevar ni traer pasajeros a su mesa. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en el Pardo a 18 de febrero de 1609.

<sup>54</sup> “(...) Y no permitan que semejantes licencias se vendan a otros; y el juez que asistiere al despacho de las Armadas y Flotas ponga en esto mucho cuidado, haciendo lista particular de los que van en cada navío y de su calidad y empleo, de que enviará copia a nuestro Consejo de Indias, luego que saliere la Armada o Flota”. Ley XXXVI. Que en las licencias de criados vayan los contenidos y no se vendan a otros. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Valladolid a 25 de septiembre de 1604.

concesión de licencias porque las vendían,<sup>55</sup> lo cual debía ser evitado por los jueces y el presidente de la Casa de Contratación.<sup>56</sup>

## II. El reflejo de la normativa castellana en la Administración indiana

De la misma manera que la Casa de la Contratación era la encargada de controlar el paso hacia el Nuevo Mundo desde España. La legislación contemplaba el modo en el que la Administración indiana tenía que tratar este asunto, tanto para el acceso al interior del territorio, a través de los puertos americanos, como para el regreso a España.

### *La labor de vigilancia de los miembros de la administración indiana*

A la llegada de las embarcaciones a los puertos indianos, de procedencia española, los virreyes, Audiencias y Justicias de las Indias debían encargarse de que los pasajeros tenían licencia para residir en una parte concreta del territorio, por lo que en ningún caso se les debía permitir que se instalaran en otros lugares, para el cual no se les hubiera concedido permiso en Sevilla.<sup>57</sup> En el caso de desear pasar a otra provincia distinta, se les requeriría una nueva licencia y, de ir en contra de la ley, serían apresados y castigados.<sup>58</sup> Además, dichas personas tenían la obligación de ejercer el oficio para el cual se le hubiera

<sup>55</sup>“(…) y de los nombramientos que hacen suelen sacar cuatro y seis testimonios de una propia licencia, diciendo que no caben en los navíos donde va la persona principal. Mandamos que no se den semejantes testimonios si no fuere notándolo al margen de la Real Cédula y que ningún escribano de testimonio de ella sin la nota”. Ley XXXVII. Que en las licencias para pasar criados se anoten los testimonios que se dieren. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Felipe III, en Madrid a 18 de junio de 1606.

<sup>56</sup>“(…) Habiendo averiguado las que así las hubieren vendido y fingido, que los compradores son sus criados, no los dejen ni consientan pasar, ejecutándolo así en los unos y en los otros, y tomen las dichas licencias a cualquiera que las tuviere y las envíen ante nos a nuestro Consejo de Indias, con relación e información de lo que sobre esto hallaren y si hubiere hecho, para que visto provea lo que convenga y sea Justicia”. Ley XXXVIII. Que la Casa averigüe los que venden licencias a título de criados. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por el Emperador D. Carlos y los reyes de Bohemia, en Valladolid a 29 de abril de 1549; y D. Felipe II, en Madrid a 28 de enero de 1550.

<sup>57</sup>“El Presidente y Jueces y el Juez Oficial de la Casa de Sevilla, que fuere al despacho y visita de las Armadas y Flotas, se informen particularmente de los que llevaren licencia nuestra para pasar a algunas islas y Provincias, con obligación de residir en ellas por algún tiempo limitado, y provean que vayan en los navíos fletados para aquellas partes en derecho y residan en ellas por el tiempo que fueren obligados, y encarguen al general y maestros de los navíos, que no los dejen pasar adelante; y los dichos jueces provean todo lo demás necesario al cumplimiento de lo contenido en las licencias y obligaciones, haciéndolo guardar los virreyes, Audiencias y Justicias de las Indias”. Ley XXXXI. Que los pasajeros con obligación de residir en parte cierta, no vayan a otras. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en el Pardo a 19 de octubre de 1566 y a 6 de octubre de 1578.

<sup>58</sup>“(…) y procedan en este caso contra el inobediente y le castiguen conforme a derecho, despachando sus requisitorias a nuestros jueces y justicias de las partes donde hubieren pasado; a los cuales mandamos que se los envíen presos y a buen recaudo, para que se ejecuten las penas en que hubieren incurrido”. Ley XXXXII. Que los Jueces y Justicias ejecuten las penas contra los que no residieren donde son obligados. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por Felipe II, en Madrid a 5 de diciembre de 1568.

concedido la licencia.<sup>59</sup> En este sentido, cuando se trataba de extranjeros, su actividad económica era la del tráfico y comercio de mercaderías, las cuales perderían a favor de la Cámara y Fisco, si no hubieren procedido conforme a la ley.<sup>60</sup> Asimismo, estos podían comerciar, pero únicamente en los puertos y no en tierra adentro,<sup>61</sup> ya que suponían una amenaza para los autóctonos de los reinos por motivos económicos y también para la Corona, debido a que podían mantener relaciones con Estados enemigos de España, de modo que la población tenía prohibido el trato con extranjeros.<sup>62</sup>

Por tanto, una de las funciones de los virreyes, presidentes y gobernadores era tener conocimiento de las personas que residían en sus distritos y gobernaciones para que, en caso de que carecieran de licencia, fueran apresados y devueltos a España y castigados. Generalmente se trataba de personas pobres,

<sup>59</sup> “Los oficiales de nuestra real Hacienda vean por los registros qué personas van puestas en ellos, con obligación de servir oficios, y de las partidas que a ello tocaren hagan sacar un traslado, que haga fe y envíenlo al Presidente y Oidores, para que tengan cuenta de las personas que fueren con esta obligación de servir oficios y provean que los usen; y si para quedar en alguna Provincia fuere alguno registrado con esta obligación, den el traslado autorizado de la partida de registro al Gobernador, para que lo haga cumplir; y si los oficiales no quisieren asistir al uso y ejercicio de sus oficios, sean castigados conforme a derecho y desterrados de las Indias”. Ley XXXXIII. Que los que pasaren con obligación de usar oficios, sean compelidos a ello”. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por el emperador D. Carlos y el Príncipe, a 17 de abril de 1553; y por D. Felipe II en el Escorial, a 25 de febrero de 1567.

<sup>60</sup> Ley III. Que los Oficiales Reales de las Indias averiguen las mercaderías de extranjeros, que se llevaren en flotas y armadas. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobada por D. Felipe II, en El Escorial a 4 de septiembre de 1569.

<sup>61</sup> “Que no suba con sus negros, mercaderías o géneros del puerto donde llegare arriba, y los venda allí precisamente”. Ley IIII. Que los extranjeros, aunque lleven licencias, no pasen de los puertos y vendan en ellas las mercaderías. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobada por el emperador y la Princesa doña Juana, en Valladolid a 17 de mayo de 1557: “El gobernador de Cartagena y los demás de puertos de las Indias no dejen pasar a los portugueses y extranjeros adentro de los puertos. A esta causa no quieren vender en ellos los armazones de esclavos negros y se entran por las provincias, defraudando los derechos de alcabala causados en los puertos”. Ley V. Que los gobernadores de los puertos no dejen pasar tierra adentro a los comerciantes extranjeros. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobada por D. Felipe IV, en Madrid a 8 de agosto de 1621; y ratificada por D. Carlos II en esta recopilación.

<sup>62</sup> Ley VI. Que ningún extranjero rescate oro, ni plata, ni cochinilla. “En tiangués, ferias o mercados ni en ninguna parte, pena de perder lo que así contratarse y la mitad de todos sus bienes, aplicados a la Cámara y Fisco, aunque tenga licencia general para tratar y contratar en las Indias”. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobada por D. Felipe II y la princesa: “Que en ningún puerto ni parte de nuestras Islas Occidentales, Islas y Tierrafirme de los Mares del norte y sur se admita, aunque sea por vía de rescate o cualquier otro comercio, pena de la vida y perdimiento de sus bienes..., aplicados por tercias partes a nuestra Real Cámara, Juez y Denunciador, y que por los excesos y delitos que se hubieren cometido por lo pasado, contraviniendo a esta prohibición en cualquier puerto o isla de las Indias, aunque por ellos hayan obtenido indulto o perdón, se les castigue si hubieran vuelto a reincidir como si no les estuvieran perdonados”. Ley VII. Que en las Indias no se admita trato con extranjeros, pena de la vida y perdimiento de bienes. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III en San Lorenzo a 3 de octubre de 1614; y D. Carlos II en esta recopilación: “Que no tengan correspondencia en las Indias, para que los enemigos de la Corona no conozcan el estado de las cosas en las provincias e islas”. Ley VIII. Que se procuren evitar las noticias que pueden adquirir y dar los enemigos, mediante los extranjeros que viven en las Indias. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...* *op. cit.* Aprobado por D. Felipe IV, en Madrid a 31 de diciembre de 1645.



ociosas y vagabundas, que poco beneficio ocasionarían en las Indias.<sup>63</sup> No obstante, tanto presidentes como virreyes de las Reales Audiencias Pretoriales tenían facultad para conceder licencia a quienes quisieran regresar a España, si bien no tenían esta potestad los gobernadores, corregidores, alcaldes mayores y otros Ministros y Justicias.<sup>64</sup>

Concretamente para el caso del gobernador de la ciudad y provincia de Cartagena, la normativa establecía la prohibición de que dejaran desembarcar a pasajeros que carecieran de licencia, de modo que bajo ningún concepto pasaran a Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada u otro lugar, inclusive en el caso de que fuera soldado o marinero. La responsabilidad que recaería sobre ellos implicaba la privación de sus oficios y una multa de 1.000 ducados a favor de la Cámara.<sup>65</sup> Mientras que, para los pasajeros sin licencia, el castigo sería la expulsión de las Indias.<sup>66</sup> Asimismo, el propio gobernador de Cartagena tenía la facultad de conceder licencias para pasar a Portobelo, pero únicamente para quienes hubieren tenido previa licencia o fueren naturales de su provincia.<sup>67</sup>

Las restricciones se extendían a los restantes territorios indios. El gobernador de Venezuela y la Audiencia de Santa Fé tampoco podrían dejar pasar al Nuevo Reino de Granada a pasajeros sin licencia española.<sup>68</sup> A su vez, desde el Nuevo Reino de Granada no podían pasar al Perú si carecían de licencia.<sup>69</sup> Del mismo modo, el alcalde mayor de San Felipe de Portobelo

<sup>63</sup> Ley LXIII. Que los virreyes, presidentes y gobernadores sepan qué personas hay en sus distritos, que hayan ido sin licencia y los envíen presos a estos reinos. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe III, en San Lorenzo a 14 de abril de 1618.

<sup>64</sup> Ley LXV. Que los virreyes y presidentes gobernadores y las audiencias que gobernaren puedan dar licencias y no otros. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe II, en El Escorial a 13 de noviembre de 1514; en Madrid a 7 y a 13 de julio de 1571; en Segovia a 13 de julio de 1573; y en San Lorenzo a 8 de junio de 1587.

<sup>65</sup> “(...) Y en la misma pena y destierro perpetuo de las Indias incurran los Capitanes de Galeras, Armadillas o Caravelones, que hubiere en aquella costa y los Arraeces y Maestres de Naos y Barcos, y cualquiera de ellos que llevaren desde la dicha provincia de Cartagena a otras partes los dichos pasajeros, que no tuvieren licencias nuestras. Mandamos que los gobernadores de la dicha Provincia y los demás de los Puertos de las Indias no consientan que salgan al Mar ningunos dueños de barcos, arraeces y caporales, si no fueren primero examinados y aprobados por la Justicia de la ciudad y dado fianzas de la fidelidad y recato con que deben proceder en la cantidad que pareciere a los gobernadores”. Ley XXXVII. Que el gobernador de Cartagena no consienta desembarcar a los que no llevaren licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en el Pardo a 10 de noviembre de 1555; ratificado por D. Felipe III, allí a 13 de noviembre de 1613; en Valladolid a 20 de agosto de 1615; y por D. Felipe IV, en Madrid a 31 de diciembre de 1645.

<sup>66</sup> “(...) y para la ejecución (de tal regreso) se comunicarán con el fiscal de nuestra Real Audiencia del nuevo reino de Granada”. Ley XXXVIII. Que el gobernador de Cartagena no permita en su gobernación a los que hubieren pasado sin licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe IV, en Monzón a 8 de marzo de 1626.

<sup>67</sup> Ley XXXIX. Que el Gobernador de Cartagena de las licencias para pasar a Portobelo, conforme a esta ley. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Felipe IV en Madrid, a 16 de marzo de 1638.

<sup>68</sup> Ley L. Que ninguno pase de Venezuela al Nuevo Reino sin licencia del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, allí a 4 de agosto de 1574.

<sup>69</sup> Ley LI. Que del Nuevo Reino (de Granada) no pasen al Perú, sino los que llevaren licencia para ello. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Felipe II, a 4 de agosto de 1561.

o Justicia mayor no estaba autorizado a dar licencia ante los escribanos de gobernación, ni otros, a ningún pasajero para quedarse en la provincia, ni tampoco para pasar a Tierra Firme, el Perú, Nuevo Reino de Granada ni otra parte, sino que debían volver a España.<sup>70</sup>

Las circunstancias en el Río de la Plata fueron bastante similares, ya que el gobernador y sus tenientes no podían dejar pasar a través de sus puertos a pasajeros sin licencia que quisieran ir al Perú, incluso aunque fueran naturales, bajo pena de castigo y regreso a España para los dichos pasajeros.<sup>71</sup> No obstante, en lo que respecta a cualquier otra persona que por voluntad propia deseara embarcar para España, Portugal o Brasil, el gobernador de la provincia de Río de la Plata y Puerto de Buenos Aires no estaba autorizado a darles licencia, aunque se les hubiera concedido por el virrey de Perú o Audiencia de la Plata.<sup>72</sup> En este sentido, el virrey de Perú y gobernador de Buenos Aires tenía prohibido precisamente dar licencias para que castellanos y portugueses pudieran salir de las Indias por el Río de la Plata, haciendo tratos y mercancías.<sup>73</sup> Tampoco podría el presidente y los oidores de la Real Audiencia de la Plata conceder licencias para salir por el Puerto de Buenos Aires, lo cual tendría que ser controlado por el fiscal de la Audiencia de Charcas.<sup>74</sup> Igualmente, el gobernador de Tucumán debía impedir el paso de personas por el Río de la Plata a Tucumán y Charcas, para vivir y comerciar sin licencia, por lo que deberían ser expulsados.<sup>75</sup>

También sucedía que entraban sin licencia a Paraguay desde el territorio de Brasil, desde donde pasaban a Perú, los cuales eran extranjeros (flamencos, franceses y de otras naciones) y causaban graves perjuicios, por lo que se prohibió al gobernador que permitiera la entrada a estos, castellanos y portugueses, sin

<sup>70</sup> “(...) y envíe al presidente y jueces de la Casa de Contratación las informaciones y autos que hiciere contra los Maestres y culpados”. Ley LII. Que el alcalde mayor de Portobelo (actual Panamá) no de licencia a pasajero que fuere sin ella, para quedarse allí ni pasar adelante. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Valladolid a 3 de abril de 1605.

<sup>71</sup> Ley LIII. Que el gobernador del Río de la Plata no deje entrar por aquel Puerto persona alguna sin licencia del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en el Pardo a 30 de noviembre de 1595; ratificado por D. Felipe III, en Valladolid a 6 de abril de 1601; y en Lerma a 10 de noviembre de 1612.

<sup>72</sup> Ley LIIII. Que el gobernador del Río de la Plata no den licencias para venir por allí a estos reinos. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en el Pardo a 1 de noviembre de 1618; y en Madrid a 18 de septiembre de 1625.

<sup>73</sup> “(...) y conviene atajar la entrada y paso. Mandamos a los virreyes del Perú y gobernadores de aquel puerto no den licencia a persona eclesiástica, religiosa ni secular, para que venga a estos reinos ni al Brasil por el Puerto de Buenos Aires”. Ley LV. Que el virrey del Perú y gobernador de Buenos Aires no den licencias para salir por el Río de la Plata. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe IV, allí a 7 de febrero de 1622.

<sup>74</sup> Ley LVI. Que la Audiencia de los Charcas no den licencias para salir por el Río de la Plata. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en el Pardo a 1 de noviembre de 1618.

<sup>75</sup> Ley LVII. Que el gobernador de Tucumán (Argentina) no deje pasar y haga volver a los que fueren sin licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Valladolid a 6 de abril de 1601.

licencia del Consejo de Indias. Como pena se les imponía el regreso y pérdida de sus bienes y hacienda.<sup>76</sup> Asimismo, esta situación se producía también en el Virreinato de Nueva España, donde el virrey, la Audiencia de Tierra Firme y los oficiales reales debían encargarse de vigilar la entrada de pasajeros sin licencia a través de los puertos de sus distritos. Este mismo procedimiento tenía que ser seguido por los demás gobernadores y oficiales de la Real Audiencia de Cartagena, Yucatán, Portobelo y Veracruz.<sup>77</sup>

En cuanto a aquellos pasajeros que tenían licencias con destino Filipinas, la legislación lógicamente no permitía que se establecieran en Nueva España, control que debían realizar los virreyes.<sup>78</sup> Una vez en Filipinas, el gobernador no estaba autorizado para conceder licencias que permitieran regresar a España o Nueva España a los soldados,<sup>79</sup> así como debían reducir en lo posible los permisos de salida de las personas adineradas, pues era conveniente que no despoblaran esta tierra.<sup>80</sup> Del mismo modo, tampoco la Audiencia de Filipinas podía dar licencia para pasar al Perú.<sup>81</sup> Filipinas era un territorio de vital importancia para el comercio de la India Oriental, por lo que sufría amenazas económicas

<sup>76</sup> “(...) Si el gobernador lo permitiere se le harán cargo e impondrá culpa grave en su residencia”. Ley LIII. Que el gobernador del Paraguay no deje entrar por allí gente del Brasil. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe IV, en Madrid a 18 de febrero de 1625.

<sup>77</sup> “(...) Los mismo guarden los gobernadores de Cartagena y de los otros puertos, y procedan contra los arráeces de fragatas y barcos del trato de cada provincia, que los pasaren a Portobelo o a otras partes, con apercibimiento, que en las residencias se les hará cargo de la omisión y descuido, y los oficiales de nuestra Real Audiencia de Cartagena, Yucatán, Portobelo y la Veracruz tengan este cuidado, sin disimulación o negligencia, con el mismo apercibimiento, de que se les harán cargo en sus visitas y residencias y se les impondrá la pena correspondiente al exceso”. Ley LIX. Que el Virrey de Nueva España, Audiencia de Tierra Firme y Oficiales Reales cuiden de que no se desembarquen pasajeros sin licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Monzón a 5 de septiembre de 1585; y D. Felipe III, en Valladolid a 20 de septiembre de 1602.

<sup>78</sup> “(...) imponiendo sobre esto muy rígorosas penas a los Ministros y Oficiales, que fueren a ocupaciones de nuestro Real Servicio y si fueren prelados, les rueguen y encarguen que vayan al cumplimiento de su obligación y los religiosos donde estuvieren consignados”. Ley LX. Que no se queden ni detengan en la Nueva España los que lleven licencias para Filipinas. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Madrid a 19 de marzo de 1597.

<sup>79</sup> “(...) A ningún soldado ni otra persona que hubiere pasado a costa de nuestra Real Hacienda, si no fuere por causas muy urgentes, en que ha de proceder con mucho recato y templanza”. Ley LXII. Que el gobernador de Filipinas no den licencias para venir a los que fueren a costa del rey. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe II, en Madrid a 19 de marzo de 1597.

<sup>80</sup> “(...) y atento a que los pasajeros y religiosos que vienen son muchos y consumen los bastimentos prevenidos para la gente de las naos. Ordenamos a los gobernadores que escusen cuando sea posible dar licencia a los dichos pasajeros y religiosos, por escusar los inconvenientes que resultan y se deben considerar”. Ley LXIII. Que los gobernadores de Filipinas excusen lo posible dar licencias a los vecinos, pasajeros y religiosos. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe III, en San Lorenzo a 19 de agosto de 1605; y en Segovia a 25 de julio de 1609.

<sup>81</sup> “Que las de Perú hagan lo mismo que las de Nueva España”. Ley LXI. Que las Audiencias de Filipinas y Nueva España no den licencias para pasar al Perú. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por Felipe II, en Toledo a 25 de mayo de 1596; y ratificada por D. Carlos II en esta recopilación.

por parte de comerciantes portugueses, los cuales tenían prohibido el trato de mercancías en este territorio por la Corona española.<sup>82</sup>

### *El control de los puertos indianos a través de las licencias*

Del mismo modo que ocurría a la llegada de las embarcaciones a América,<sup>83</sup> la normativa castellana que se aplicaba en los puertos indianos estaba encaminada a la exigencia de licencia por parte de presidentes, oidores y justicias de las Indias, para embarcar a los pasajeros de regreso a España, en los puertos de Portobelo (actual Panamá), en Cartagena (actual Colombia), Veracruz (México) y la Habana (Cuba).<sup>84</sup> Entre ellos era obligatorio el retorno para los soldados.<sup>85</sup> Pero, ¿en qué consistía el procedimiento exactamente?.<sup>86</sup>

Había que comprobar que las licencias hubieran sido dadas por los ministros. No obstante, Felipe II ordenó que el presidente y oidores de la Audiencia, junto a los gobernadores de los puertos indianos dejaran de tomar las licencias originales de los pasajeros a su llegada, práctica que había sido habitual hasta la aprobación de esta ley en 1574.<sup>87</sup> Dichas licencias debían recoger la causa que les había hecho viajar a América, lo cual muchas veces era por negocios

<sup>82</sup> “Los de la nación portuguesa que asisten en la India Oriental han intentado tener trato y comercio con las Islas Filipinas, embarazando a los Sangleyes el ir a ellas a vender sus mercaderías. Y porque sería en grave daño y perjuicio de Nuestra Real Hacienda y buen gobierno de aquellas islas y contra lo que está ordenado por nuestras leyes reales (...)”. Ley XXIX. Que no se consienta que los portugueses de la India traten en Filipinas. *Libro IX. Título 27. De los extranjerios...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe IV, en Madrid a 10 de noviembre de 1634.

<sup>83</sup> Ley LXVI. Que los gobernadores de los puertos no dejen pasar a estos reinos a los que no tuvieren licencias legítimas. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, a 1 de septiembre de 1618.

<sup>84</sup> “(...) que de otra forma no den cumplimiento a las licencias, y no dejen ni consientan quedar en las Indias a los que las llevaren y los hagan volver presos a España”. Ley X. Que con la licencia se lleve despacho de la presentación de la Casa. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por Don Felipe III, en San Lorenzo a 16 de agosto de 1606.

<sup>85</sup> “(...) tengan el mismo cuidado los generales, almirantes, cabos, veedores y contadores, para que no se queden en las Indias ninguno de los que fueren con plazas de soldados, guardando lo ordenado por la l. 68. tit. 15 de este libro y las demás que esto tratan, sobre las penas en las que incurrir los desertores y procediendo los ministros referidos con la entereza y cuidado que la materia requiere, sin disimular ni tolerar cota alguna. Bajo pena de que los cabos, capitanes, veedores y contadores incurran en suspensión de sus oficios y de otros cualesquiera en la Carrera de Indias. Con los principales culpados e inobedientes se proceda según se hallare por derecho y leyes de esta Recopilación, dejando al arbitrio de los jueces la determinación en los casos que no estuvieren prevenidos o fueren dignos de mayor pena”. Ley III. Que se procure averiguar los pasajeros y otros que van sin licencia para introducir fuera de registro y en confianza. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe IV, en Madrid a 18 de septiembre de 1647; y lo ratifica D. Carlos II en esta recopilación.

<sup>86</sup> “Mando que en el Consejo se tenga mucho la mano en consultar y conceder licencias para pasar a las Indias y encarga a los Secretarios el cuidado de advertirlo”. Decreto firmado por el Duque de Lerma, en Madrid a 5 de octubre de 1609.

<sup>87</sup> “Porque a los pasajeros que van a las Indias se suelen tomar en los puertos las licencias, así por los gobernadores de Cartagena, y otros como por nuestra Real Audiencia de Tierra Firme, y les dan otras, refiriendo que son en virtud de las que de nos llevaron y esta introducción tiene inconveniente (...)”. Ley XXXXVI. Que no se tomen las licencias originales a los pasajeros. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada en D. Felipe II, en Aranjuez a 24 de enero de 1574.

(mercaderes) o desempeño de oficios públicos (procuradores); el tiempo estimado que iban a permanecer en las islas o demás tierras, así como si iban con sus mujeres o tenían la intención de llevarlas.<sup>88</sup> Asimismo, cuando quisieran regresar a España los pasajeros tenían que informar acerca de la licencia con la que tiempo atrás habían llegado a las Indias, su estado civil, el oficio que habían desempeñado y las propiedades que tenían.<sup>89</sup> Además, debía comprobarse que carecían de deudas con la Real Hacienda y sólo en el caso de que las saldaran se les daba licencia para marcharse,<sup>90</sup> así como tampoco era posible si era deudor de otras personas.<sup>91</sup>

Así pues, una vez que se les hubiere concedido licencia para regresar a España ello sería suficiente para embarcar, sin más dilación por parte de las Armadas y Flotas.<sup>92</sup> Tales requisitos eran los mismos para los religiosos de órdenes y clérigos, cuyas licencias también eran dadas por virreyes, presidentes y audiencias, bajo penas pecuniarias para los generales y almirantes, capitanes y maestros

<sup>88</sup> “En las licencias se han de poner las causas y negocios a que vinieren los pasajeros y si es para volver o quedarse, o compelidos a hacer vida con sus mujeres, o llevarlas o por algún delito, o el que es mercader y viniere a emplear todo con mucha distinción; y en las de procuradores por ciudades, provincias y comunidades. Obligándolos a que habiendo desembarcado en estos reinos, dentro de dos meses presentarán en nuestro Consejo de Indias los poderes e instrucciones que trajeren o representarán las causas de su detención; y si no lo hicieron no les ha de correr el salario de todo el tiempo que los dejaren de presentar”. Ley LXVIII. Que en las licencias para venir a estos reinos se pongan en las cláusulas de esta ley y los procuradores de ciudades y comunidades hagan lo que se ordena. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. cit.* Aprobada por D. Felipe III, en Aranda a 21 de agosto de 1610.

<sup>89</sup> “Han de ser examinados y preguntados los pasajeros, por las licencias que pasaron a las Indias, si hubieren ido de estos reinos y si las tuvieren y manifestaren, se pondrá razón en las que se les dieren y si no las tuvieren, se ha de declarar el tiempo que hubieren residido en aquella tierra; y si pasaron por mercaderes o lo son en ella, y si dejaron hacienda o casa, chacra u otra heredad, y si son casados en las Indias”. Ley LXVII. Que para dar licencias para venir de las Indias a estos reinos se haga conforme a esta ley. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. Cit.* Aprobada por D. Felipe II, en Madrid a 3 de agosto de 1570.

<sup>90</sup> “Que no se de licencia a ninguna persona para salir de la ciudad y provincia, si no constare primero por certificación, que haga fe que no debe cosa alguna a nuestra Real Hacienda (...)”. Ley LXIX. Que para dar licencias conste que no le debe a la Real Hacienda. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. Cit.* Aprobada por el emperador D. Carlos, en Valladolid a 2 de junio de 1537.

<sup>91</sup> “Por certificación de la Justicia y escribano de la ciudad, villa o lugar ha de constar primero que no es deudor de los bienes de difuntos, ni debe dar cuenta de ellos... que tienen pleito pendiente sobre maravedís que les pidan”. Ley LXX. Que no se de licencia a deudor de bienes de difunto, ni a los administradores, tutores y curadores que no hayan dado cuentas. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. Cit.* Aprobada por el emperador, a 8 de febrero de 1535; y ratificada por D. Carlos II en esta Recopilación.

<sup>92</sup> “Los que hubieren salido de las Indias con licencias legítimas y las hubieren presentado en los puertos para venir a estos reinos, mandamos que no apremien ni obliguen los escribanos de las Armadas y Flotas, a que parezcan ante ellos y saquen testimonios, ni otros despachos de los generales, para que los reciban los maestros y se obliguen a venir, porque esto es ocasión de llevarles algún interés a título de derechos y son vejados y molestados, pena de restituirlo con el cuatro tanto. Y ordenamos a los generales de las Armadas y Flotas que no den tales despachos por escrito, y solamente reconozcan las licencias que cada pasajero tuviere para poderle embarcar”. Ley LXXI. Que los generales den nuevo despacho al que tuviere licencia y los escribanos lo guarden. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Madrid a 19 de abril de 1583.

de las embarcaciones que no cumplieren lo establecido.<sup>93</sup> Una vez concedidas las licencias, estas eran enviadas al Consejo de Indias, para que dispusieran de la relación de pasajeros que iban en cada Armada o Flota, procedimiento que también se realizaba desde Sevilla.<sup>94</sup>

### *El problema de los extranjeros*

El asunto de los extranjeros merece un espacio separado, ya que representaban un colectivo al que la normativa castellana le dedicó leyes específicas.<sup>95</sup> Lo cierto es que su presencia en las Indias dio mucho de qué hablar, ya que muchas veces supusieron una amenaza para los propios intereses económicos de los naturales de España.

A su llegada se les permitía residir en las Indias y comerciar, pero en los lugares de su residencia y no en otros,<sup>96</sup> así como estaban autorizados a vivir en puertos y lugares marítimos.<sup>97</sup> Asimismo, se vigilaba que no pudieran vender en las Indias mercaderías fiadas en España y tampoco podían llevarse oro, plata

<sup>93</sup> “Si los generales y almirantes no lo guardaren y cumplieren condenamos a cada uno con 500 ducados; y si los capitanes y maestres contravinieren condenamos a cada uno con 200 pesos, por el clérigo o religioso, que viniere en el viaje y a todos los referidos en las demás penas graves, que pareciere a nuestro Consejo y las aplicamos a nuestra Real Cámara. Mandamos a los jueces visitadores, que con especial cuidado lo procuren averiguar y hagan cargo de la culpa que resultase... de qué partes vinieren y con qué licencia”. Ley LXXII. Que los Generales, Almirantes, Capitanes y Maestres no traigan clérigos, ni religiosos sin licencia. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. Cit.* Aprobada por D. Felipe II, en el Pardo a 17 de octubre de 1575; y ratificada por D. Felipe III, en Tordesillas a 21 de noviembre de 1605.

<sup>94</sup> “Mandamos que el presidente y jueces de la Casa, luego que las Armadas y Flotas dieren fondo, como se hace lista de todo el oro, plata, géneros y lo demás. Si son religiosos o seculares, mercaderes, factores u otra profesión”. Ley LXXIII. Que la casa envíe relación al Consejo de los pasajeros en cada Armada o Flota. *Libro IX. Título 26. De los pasajeros...*, *op. Cit.* Aprobada por D. Felipe II, en Madrid a 26 de marzo de 1577 y a 7 de mayo; y en San Lorenzo, a 16 de diciembre de 1572.

<sup>95</sup> Para un estudio pormenorizado de la legislación castellana en materia de extranjería cabría consultar: Oropeza Chávez, Ana Brisa, *La extranjería en el derecho indiano: de las Partidas a la Recopilación de 1680*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2018.

<sup>96</sup> “Que puedan residir en las Indias, tratar y contratar en las provincias de su residencia, de forma que no puedan contratar en España, ni los del Perú en Nueva España, ni los de Nueva España en el Perú, ni Filipinas”. Ley XX. Que los extranjeros una vez compuestos no se comprehendan en otras comisiones y solamente puedan comerciar en sus provincias. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe II; y D. Felipe III en el Pardo a 14 de diciembre de 1615.

“Cuando se trata de componer o extrañar de las Indias a extranjeros, se embarcan algunos con intento de venir a estos reinos a emplear o componerse en Panamá o Cartagena, o en otra parte, por donde han de pasar, pareciéndoles que allí se les harán más conveniencia, porque no haya tanta noticia de sus haciendas. Mandamos que no se compongan sino fuere en las partes donde residan o hubieren residido, con apercibimiento, que será en sí ninguna la composición que en otra parte hicieren”. Ley XXVIII. Que no se compongan los extranjeros fuera de sus residencias. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.*

<sup>97</sup> “(...) porque esto se ha de prohibir con graves penas, procurando siempre retirarlos tierra adentro las leguas que pareciere conveniente: los virreyes y gobernadores se procuren informar de la ocupación en que se emplean y de qué correspondencia se valen y con qué personas contratan”. Ley XXI. Que los extranjeros compuestos sean retirados de los puertos. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Felipe III a 10 de diciembre de 1618; y a 22 de diciembre de 1619.

y perlas.<sup>98</sup> Algunos estaban ya naturalizados en las Indias, por lo que aunque no tuvieran licencia los medios de vigilancia eran más moderados que para los no naturalizados.<sup>99</sup> No obstante, para ser tenido por natural al mercader debería llevar un tiempo de 20 años en Indias o España, de los cuales la mitad los habría vivido habiendo dispuesto ya de una casa y de propiedades propias; así como tenía que estar casado con mujer natural o hija de extranjero pero nacida en los reinos españoles.<sup>100</sup> Junto a estos requisitos, para adquirir la facultad de tratar y contratar en las Indias, debía contar con un caudal en cantidad de 4.000 ducados propios, “o adquiridos por vía de herencia, donación, compra o título oneroso, de que ha de constar por escrituras auténticas, ventas o permutaciones perpetuas”.<sup>101</sup>

<sup>98</sup> “Que las hayan de pagar en la parte o lugar donde se celebrare la venta o a donde se destinare la paga, como sea dentro de estos nuestros reinos de Castilla. Y si vendieren mercaderías fiadas en las Indias, las pierdan y se apliquen por tercias partes a nuestra Cámara, Juez y Denunciador, y que no se pueda traer de las Indias ningún oro, plata, perlas ni demás cosas, en cabeza de extranjeros ni consignando a ellos y todo lo que viniere de esta calidad se tome por descaminado y perdido, aplicado por tercias partes”. Ley XXX. Que ningún extranjero venda mercaderías fiadas en estos reinos a pagar en las Indias, ni de ellas se traiga cosa en su cabeza. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe II y ratificado por D. Carlos II en esta recopilación.

<sup>99</sup> “Los extranjeros que tuvieren naturalezas de estos reinos y hubieren pasado a las Indias sin licencia, o en caso que la tengan, haya sido para pasar con mercaderías y se han quedado de asiento en las Indias. Mandamos que se compongan cuando nos lo ordenaremos y se use con estos de más moderación, que con los otros que no estuvieren naturalizados. Y con los susodichos y los naturales que pasasen sin licencia se guarden las leyes y no los permitan desembarcar ni quedar en las Indias”. Ley XXIII. Que los extranjeros naturalizados en estos reinos se puedan componer. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe II.

<sup>100</sup> “(...) se hubiere primero declarado por nuestro Consejo Real de las Indias, que han cumplido con los requisitos en esta nuestra ley contenidos, para lo cual han de ocurrir al dicho nuestro Consejo, con la información y diligencias que han de hacer en esta razón ante las Audiencias de las Provincias donde residieren, si las hubiere, con citación de nuestros fiscales y si fuere en la Casa de Sevilla, por lo que toca a vecinos de ella, Sanlúcar o Cádiz y las demás partes de estos reinos, se cite al Consulado, para que alegue lo que le convenga y en estado de sentencia con su parecer, lo remita al Consejo.

Y con que los dichos extranjeros después de estar habilitados en la forma susodicha, han de tratar solamente con sus caudales propios y no han de poder cargar con las haciendas de otros extranjeros, que no gozaren de semejante privilegio, pena de perdimiento de lo que se contratase en su cabeza y de perder la naturaleza que se les hubiere dado por usar mal de ella. Y con que dentro de 30 días del en que se le hubiere dado, han de hacer inventario jurado de sus bienes y presentarle ante la Justicia del pueblo donde residieren, para que en todo tiempo conste de la hacienda que tenían cuando empezaron a contratar en las Indias, y si así no lo hicieron dentro del dicho tiempo, la licencia que se les diere sea nula y quede revocada y sean habidos por extranjeros como antes”. Ley XXXI. Que para tratar y contratar en las Indias ningún extranjero sea tenido por natural, no teniendo las calidades que esta ley declara. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Madrid a 2 de octubre de 1608; y a 25 de diciembre de 1616; D. Felipe IV en Zaragoza a 22 de abril de 1645; y ratificado por D. Carlos II en esta recopilación.

Ley XVI. Que no se compongan clérigos ni mujeres extranjeras. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.*

<sup>101</sup> Ley XXXII. Que los bienes raíces de la ley antes de esta, sean 4.000 ducados de que conste por escrituras. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Madrid a 31 de octubre de 1618 y 7 de junio de 1620.

“No se consienta a ningún extranjero semejante contratación y que contratando sin la dicha naturaleza, incurran en las penas contenidas en las leyes de este título, que prohíben este comercio; y para en cuanto al tratar y contratar en las Indias los dichos extranjeros, en virtud de otras naturalezas o

Los virreyes, Audiencias y Gobernadores tenían la obligación de expulsar a todos aquellos que no tuvieran licencia expedida por la Casa de la Contratación.<sup>102</sup> Además, la ley promulgada por Felipe IV en 1651 no admitía en los puertos extranjeros a quienes fueren con patentes de apresadores si no llevaran despacho de la Casa de la Contratación, para introducir esclavos y vender mercaderías. Poco después, en 1654 y 1655 se prohibió definitivamente la admisión en los puertos de navíos de apresadores y corsistas.<sup>103</sup> Mientras que no se les concedían exenciones a los soldados.<sup>104</sup>

No obstante, en lo que se refiere a las causas de expulsión, también estaban relacionadas con lo que le convenía a España y a las Indias, pues siempre se buscaba el menor perjuicio para la Monarquía Hispánica. Por un lado, se expulsaba a los mercaderes que no contaban con licencia para permanecer<sup>105</sup> y también a aquellos extranjeros pobres y que poco provecho podían ofrecer,<sup>106</sup>

---

privilegios, que se les hayan concedido o concedieren, no siendo particulares para lo referido y despachadas por el dicho nuestro Consejo de Indias, las anulamos y derogamos, y damos por ningunas y de ningún valor y efecto, quedando en su fuerza y vigor para las demás cosas”. Ley XXXIII. Que no siendo las naturalezas despachadas por el Consejo de Indias y para tratar en ellas no excusen de las penas. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Felipe III a 8 de octubre de 1608.

“Despacharlas y determinar si han cumplido con los requisitos de las leyes, que de esto tratan, toca a nuestro Consejo de Indias; y las informaciones y diligencias según está ordenado tocan a nuestras Audiencias y Casa de la Contratación”. Ley XXXIII. Que al declarar sobre los requisitos de extranjeros toca al Consejo y a las Audiencias las informaciones. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* D. Felipe IV, a 8 de octubre de 1617.

<sup>102</sup> Ley XXXV. Que los Virreyes, Audiencias y Gobernadores remitan a la Casa de Contratación todos los extranjeros. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Carlos II, a 18 de abril de 1667 y a 30 de septiembre de 1670.

<sup>103</sup> Ley XXXVI. Que no se admitan en los puertos los que fueren con patentes de apresadores, no llevando despacho de la Casa de Contratación de Sevilla. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe IV, en Madrid a 22 de diciembre de 1651.

“(…) que con ningún pretexto han de poder navegar a nuestras Indias Occidentales, y que por el mismo caso de haber pasado a cualquiera de aquellos puertos, incurran en comiso y en las demás penas establecidas por leyes y ordenanzas de la contratación de las Indias. Y ordenamos a todos nuestros ministros que ejecuten la resolución referida en todos los navíos de corsistas que arribaren a sus puertos con cualquier pretexto que sea, dando los vageles y mercaderías por de comiso, con las demás penas establecidas por leyes y ordenanzas”. Ley XXXVII. Que en los puertos de las Indias no se admitan navíos de apresadores y corsistas. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe IV, en Madrid a 18 de marzo de 1654 y a 20 de marzo de 1655.

<sup>104</sup> “Podría suceder que algunos tuvieran asentadas plazas de soldados, marineros o artilleros y se quisieren valen de sus exenciones. Mandamos que si por esta razón se quisieren eximir nuestros capitanes generales y gobernadores no los admitan, ni se embaracen con jueces y ministros, antes les den el favor y ayuda que les pidieren. Nos los damos por inhbidos para el conocimiento de estas causas”. Ley XI. Que los extranjeros que sirvieren plazas de soldados no gocen de sus exenciones, cuando se tratare de su composición. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* Felipe IV a 7 de mayo de 1630.

<sup>105</sup> Ley XII. Que los extranjeros no se admitan a composición en las Indias sin orden del rey y sean echados de ellas. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe III, en Madrid a 2 de diciembre de 1598; y a 28 de octubre de 1606.

<sup>106</sup> “Respecto de la dificultad que puede haber en las Indias para embarcar a extranjeros pobres y traerlos a estos reinos. Ordenamos que los comisarios procedan con toda la templanza y moderación posible”. Ley XIII. Que las composiciones se hagan con moderación y conforme a la posibilidad de cada uno. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* D. Felipe II en Madrid a 13 de enero de 1596



junto con los solteros que no comerciaban.<sup>107</sup> Pero, por otro lado, debían permanecer aquellos extranjeros cuyo trabajo resultara ventajoso para el territorio, por la utilidad de su oficio (oficios mecánicos),<sup>108</sup> así como también se protegía a los que se habían casado y formado una familia,<sup>109</sup> o aquellos que fueran encomenderos.<sup>110</sup> Mientras que no siempre se les dejaba marchar con sus bienes, por haberlos adquirido en puertos y provincias indianas.<sup>111</sup>

## Conclusiones

Los resultados del análisis de la normativa castellana relativa a las leyes de Indias de los siglos XVI-XVII, ponen de manifiesto las numerosas restricciones impuestas por la Monarquía Hispánica al movimiento de personas entre Sevilla y las Indias, pero también entre los diferentes territorios americanos, así como también en Filipinas.

En lo que respecta al embarque de pasajeros desde la Casa de la Contratación, el presidente y jueces de esta institución se encargaban de regular la obligatoriedad de llevar licencia. Para su concesión era necesario tener informaciones acerca de cada persona, en lo concerniente a su naturalidad, estado civil, confesión religiosa y oficio. Las referencias al origen resultaban imprescindibles, dada la existencia de prohibiciones para determinados colectivos, por motivos de etnia o raza (esclavos negros, mulatos, mestizos indianos, gitanos...), religiosos (moros, judíos, conversos, herejes...), de estado civil, pues resultaba conveniente que los hombres casados llevaran con ellos a sus esposas (esto era obligatorio para ministros, virreyes, oidores y gobernadores), así como las solteras tenían que pedir permisos especiales. Asimismo, aquellos que desempeñaban determinados oficios (como los mercaderes) o cargos públicos merecían también

<sup>107</sup> "...y de las indias, si no hubieran pasado con licencia de tratar y contratar en los puertos". Ley XXV. Que los extranjeros solteros sean echados de los puertos. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* D. Felipe III, en Madrid a 28 de marzo de 1620.

<sup>108</sup> "No se entienda a los que sirvieran oficios mecánicos, útiles a la República, porque la principal prohibición comprende a los tratantes y a los que viven de vecindad en pueblos particulares, especialmente marítimos". Ley X. Que la expulsión de los extranjeros no se entienda con oficiales mecánicos. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. cit.* Aprobado por D. Felipe IV, en Madrid a 18 de mayo de 1621.

<sup>109</sup> "Ordenamos que, si habiendo mucho tiempo que pasaron a las Indias nos hubieren servido en los descubrimientos, y están casados, con hijos o nietos, aunque tengan la calidad de extranjería, se pueda disimular en las dichas composiciones y se haga alguna más comodidad a los vasallos que fueren nuestros, respectivamente a los que no los fueren". Ley XIII. Que en las composiciones se disimule con extranjeros, de esta calidad. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobado por D. Felipe II, en Madrid a 13 de enero de 1596.

<sup>110</sup> "Que no sean molestados los extranjeros encomenderos de indios, cuyas encomiendas se hubieren dado por grandes servicios o en casamiento". Ley XXII. Que los extranjeros encomenderos no hayan menester composición. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobada por Felipe III, a 10 de diciembre de 1618; y a 22 de diciembre de 1619; ratificado por D. Carlos en esta recopilación.

<sup>111</sup> "Si los extranjeros resolvieren a venirse de las Indias a estos reinos, en conformidad de las órdenes y por haber adquirido la hacienda en aquellos puertos y provincias, incurrido en perdimiento de ella, Mandamos a nuestras Audiencias, Gobernadores y Justicias que hagan justicia y los jueces ordinarios no ejecuten y otorguen las apelaciones, donde hubiere lugar de derecho". Ley XXVI. Que sobre los bienes de los extranjeros que se quisieren venir se haga justicia. *Libro IX. Título 27. De los Extranjeros...*, *op. Cit.* Aprobada por D. Felipe II, a 13 de enero de 1596.

una legislación específica. Del mismo modo, los extranjeros podían pasar a las Indias para comerciar, si contaban con la licencia correspondiente y siempre que dispusieran de caudales propios.

Una vez en tierras americanas, los miembros de los distintos órganos de la Administración Pública, virreyes, Audiencias y Justicias de las Indias, debían encargarse de que los pasajeros tenían licencia para residir en una parte concreta del territorio, por lo que en ningún caso se les debía permitir que se instalaran en otros lugares, para los cuales no se les hubiera concedido permiso en Sevilla, así como debían desempeñar el oficio que constara en la licencia. Existían barreras legales para la libre circulación de personas entre unos y otros virreinos, cuyos gobernadores no estaban autorizados a conceder licencias libremente y eran los encargados de las labores de vigilancia para el cumplimiento de la ley en Cartagena, Venezuela, San Felipe de Portobelo, Río de la Plata y Buenos Aires, Perú, Tucumán, Yucatán y Veracruz.

Las repercusiones legales que tenía el incumplimiento de la legislación eran de tipo pecuniario y patrimonial, pues las penas impuestas implicaban multas y la completa pérdida de los bienes que adquirieran en las Indias, una vez que hubieran llegado allí de manera ilegal, en el caso de los pasajeros, pero también se veía extendida a sus colaboradores (miembros de la Armada...). Este patrimonio o capital pasaría, tras su detención y expulsión de las Indias, a ser propiedad de la Cámara y Fisco de la Corona. En definitiva, la importancia de la concesión de licencias fue fundamental para realizar el viaje, para permanecer en las Indias, pero también para aquellos que desearan regresar a España, a los cuales se les tendría que conceder nuevamente una licencia, pues generalmente su validez era temporal.

## Bibliografía

- Altman, Ida, *Emigrants and Society. Extremadura and Spanish America in the Sixteenth Century*. Berkeley, Berkeley University Press, 1989.
- Boyd-Bowman, Peter, “La emigración extremeña a América en el siglo XVI”. *Revista de Estudios Extremeños*, XLIV, 1988, pp. 601-621.
- Díaz-Trechuelo, Lourdes, “La emigración familiar andaluza a América en el siglo XVII”, en EIRAS ROEL, Antonio (ed.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*. Diciembre de 1989. Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 1991, pp. 189-197.
- Hernández Bermejo, María Ángeles; Santillana Pérez, Mercedes y Testón Núñez, Isabel, “El contexto familiar de la emigración extremeña a Indias en el siglo XVI”, en Eiras Roel, Antonio (ed.): *La emigración española a Ultramar, 1492-1914. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*. Diciembre de 1989. Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 1991, pp. 245-256.
- Gálvez Ruiz, María Ángeles, “Emigración a Indias y fracaso conyugal”, *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, N° 24, 1997, pp. 79-102.
- Garrain Villa, Luis José, *Llerena en el siglo XVI: la emigración a Indias*. Madrid, Tuero, 1991.
- González escobar, José Luis, “Huelva y América. La emigración onubense en las fuentes locales. Siglos XVI-XVIII”. *I Jornadas Andalucía y América*, La Rábida, 1981, pp. 279-354.

- Konetzke, Richard, “Legislación sobre inmigración de extranjeros en América durante la época colonial”, *Revista de Indias*, Vol. III, Número 11-12, 1945, pp. 269-299.
- León Guerrero, María Montserrat, “La Casa de la Contratación, precedentes inmediatos”, *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*, n° 15, 2003, pp. 163-186.
- Losa Contreras, Carmen, “Judíos y mudéjares al servicio del concejo. Una reflexión sobre la dicotomía convivencia-segregación en el Madrid de los Reyes Católicos”, *Revista de la Inquisición: (intolerancia y derechos humanos)*, N° 22, 2018, pp. 203-232.
- Martínez Almira, María Magdalena, *Musulmanes en Indias: Itinerarios y nuevos horizontes para una comunidad bajo sospecha*. Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.
- Martínez Martínez, Carmen, “La emigración castellano-leonesa a Hispanoamérica en la época española”, *Historia de la emigración española a América*. Madrid, CEDEAL, 1992.
- Mira Caballos, Esteban, *Barcarrota y América: flujo y reflujo en una tierra de frontera*. Badajoz, Junta de Extremadura, 2003.
- , “Los prohibidos en la emigración a América (1492-1550)”, *Estudios de Historia Social y Económica de América*, N° 12, 1995, pp. 37-54.
- Oropeza Chávez, Ana Brisa, *La extranjería en el derecho indiano: de las Partidas a la Recopilación de 1680*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2018.
- Pereira Iglesias, José Luis y Rodríguez Cancho, Miguel, “Emigración extremeña a Indias en el siglo XVI (Catálogos de Pasajeros)”, en Eiras Roel, Antonio (ed.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*. Diciembre de 1989. Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 1991, pp. 257-269.
- Tovar Pulido, Raquel, “Mujeres solteras e independientes en la España del siglo XVIII: rentas familiares y gestión patrimonial en el mediodía peninsular”, *Revista de Demografía Histórica-Journal of Iberoamerican Population Studies*, Vol. 38, N° 1, 2020, pp. 147-174
- , “Nubentes e mobilidade geográfica em Portugal no século XIX (1800-1830): o concelho de Marvão”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, Vol. 9, N° 1, 2019, pp. 148-176.
- , “Casarse entre primos: matrimonios de conveniencia y consanguinidad en la España rural durante la época moderna (ss. XVII-XVIII)”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, Año 23, Vol. 2, 2019, pp. 215-247 (Ejemplar dedicado a: Migrations: Theory and History).
- , “Migraciones y movilidad en el interior de la Península Ibérica: Trujillo y su partido en el primer cuarto del siglo XIX”, *Revista portuguesa de História*, N° 48, 2017, pp. 17-37.
- , “Pobres, hacendadas, comerciantes y otros oficios: economías femeninas y estructura de la familia entre las viudas de finales del Antiguo Régimen (Trujillo)”, *Studia historica. Historia moderna*, Vol. 39, N° 2, 2017, pp. 397-432 (Ejemplar dedicado a: Tricentenario del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación (1717-2017); I-IV).
- , “Entre la marginalidad y la soledad: las viudas de Vilches (Jaén) a mediados del siglo XVIII”, *Norba: Revista de historia*, N° 27-28, 2014-2015, pp. 405-420.
- , “Emigrar solos o en compañía: pasajeros a Indias (siglo XVI). Jerez de los Caballeros, Salvatierra y Salvaleón”, *Revista de Estudios Extremeños*, vol. 71, N° 3, 2015, pp. 1949-1971.

### Fuentes documentales histórico-jurídicas

- VV. AA. *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias con el índice general: Tomo cuarto. Libro Noveno*. Madrid, Imprenta de Julián de Paredes, 1681. Archivo Central Andrés Bello  
DOI: <https://doi.org/10.34720/5dq0-qd53>

