

En la práctica tal concesión se vio favorecida por la tradicional instalación en el sur español de mercaderes italianos, fundamentalmente genoveses (iniciada tras la apertura al tráfico cristiano del estrecho de Gibraltar durante el reinado de Fernando III el Santo), quienes comercializaban los productos andaluces en los puertos de Flandes e Inglaterra, participaban del tráfico con las islas atlánticas portuguesas y castellanas (Madeira, Canarias...), o se relacionaban con los puertos del Magreb; todo ello acabó convirtiendo a estas dinastías de comerciantes itálicos —con la colaboración intermediaria de agentes hispanos que se prestaron a ello— en habituales beneficiarios del tráfico con América. Además, el hecho de que tanto ciertos territorios italianos, flamencos y alemanes, como los propios peninsulares hispanos, estuvieran vinculados a la corona del Emperador Carlos, fue uno de los factores que posibilitó desde muy tempranos momentos la apertura de resquicios por donde llevar a cabo el comercio con Indias a los extranjeros. Los apuros financieros de Carlos V y su endeudamiento con banqueros no hispanos constituyó, también, elemento decisivo, aunque no deseado, de la participación foránea en el tráfico con ultramar y en sus intentos de establecimientos en América ²⁹.

El Consejo de Indias siempre fue contrario a las concesiones y licencias otorgadas por el Emperador a extranjeros, y las cuales éste había confirmado en 1526. Sin embargo —dice Haring— «es instructiva una carta de Carlos V al Consejo, tendente a que se prohibiera del todo a los extranjeros el comercio en las colonias. El Emperador juzgaba inconveniente la revocación *pública* del privilegio; pero reiteraba la orden de que cuantos se propusieran pasar a las Indias, debían comparecer, por sí mismos, ante la Casa de la Contratación para ser examinados y obtener licencia, instruyendo a la Casa, *en secreto*, para que encontrase excusas a fin de no conceder permiso sino a los españoles» ³⁰.

Desde un principio y con referencia al traslado e instalación en las Indias, la regla que imperó fue la necesidad de contar con autorización del monarca para ello, permiso que después de fundada la Casa de la Contratación fue una de las competencias asumidas por los jueces de la misma. El ir sin licencia a América se castigaba con ocho años de galera, y estaba vedada la obtención de permiso a «ningún reconciliado o nuevamente convertido a nuestra santa fe católica, de moro o de judío, ni hijo suyo; ni hijos, ni nietos de persona que públicamente hubiese traído sambenito; ni hijos, ni nietos de quemados o condenados por herejes, por el delito de herética pravedad, por

²⁹ Jacobo Fugger obtuvo del Emperador, en 1522, que naves alemanas fueran admitidas a participar en el comercio que se esperaba realizar con las Molucas; en 1525 los Welsers de Augsburgo fueron equiparados a los comerciantes españoles en América; en 1528 los Ehinger de Constanza obtuvieron el contrato para abastecer a las Indias de esclavos negros y la concesión de conquista y colonización de Venezuela; en 1530 Anton Fugger pactó con Carlos V la conquista y establecimiento en la costa chilena, desde el estrecho de Magallanes a Perú, lo que sin embargo no fue puesto en práctica; por su parte, los Welsers, en Nueva España, tuvieron intereses en la minería de plata en Zultepeque. Asimismo, en la expedición de Mendoza al Río de la Plata, tomó parte un navío perteneciente a estos banqueros. En general, los intentos colonizadores de los alemanes fracasaron, y su presencia e intentos en el Nuevo Mundo fueron mera compensación a las obligaciones y deudas del Emperador con estos vasallos alemanes. (Haring, C. H.: *Op. cit.*, pág. 125 y ss.)

³⁰ HARING, C. H.: *Op. cit.*, pág. 127. (Cif. Colección Rich IV. Dpto. Mss. Bibl. Pub. Nueva York.)

línea masculina ni femenina... (bajo) pena de perdimiento de bienes y cien azotes, destierro perpetuo de las Indias, y (quedando) la persona a disposición del Rey»³¹.

La Casa de la Contratación registraba en sus libros, con toda meticulosidad, los datos de los pasajeros —nombre, edad, estado, parentesco, profesión, lugar de nacimiento y de procedencia, destino y nave en que embarcaban—, al igual que las circunstancias concurrentes en los emigrantes, según las informaciones que éstos estaban obligados a efectuar antes de que les fuera autorizada la realización del viaje. Con ello no sólo se pretendía evitar el acceso a las Indias de discrepantes religiosos —tras la Reforma, la exclusión afectó asimismo a los protestantes— sino que se trataba de fomentar una instalación regular y estable en América de quienes emigraban a las nuevas tierras. En efecto, la Casa expedía licencias para los comerciantes hispanos con sus cónyuges; para los factores y sus esposas, lo mismo que para aquellas mujeres cuyos maridos estuvieran ya instalados en las Indias. Si un comerciante dejaba a su esposa en España, para ello tenía que recabar el consentimiento de ésta y garantizar, con un mínimo de mil ducados, su propio regreso o el posterior traslado de ella a América. A las solteras les estaba prohibido en absoluto el ir a las colonias, salvo en el caso de hijas o sirvientas de los emigrantes. Ninguno de éstos, ni siquiera los funcionarios reales, podían embarcar sin sus esposas, de no contar con permiso de la Corona. En consonancia con ello, en octubre de 1544 se cursaron órdenes estrictas a los virreynatos de Nueva España y Perú para exigir el retorno a la península de quienes residían en aquellos territorios sin sus mujeres, a menos que garantizaran que las reclamarían en un plazo de dos años³².

La misma minuciosidad que con las personas se tuvo en el embarque de mercancías, las cuales quedaban siempre escrupulosamente consignadas por escrito. Los oportunos registros estuvieron inicialmente destinados a evitar el contrabando, pero finalmente fueron el instrumento utilizado por la administración fiscal para facilitar la percepción de los derechos y gravámenes aplicables al comercio con las Indias. La conservación de los registros y el rigor y esmero con que fueron llevados, han permitido contemporáneamente realizar precisas investigaciones (Hamilton, Haring, Chaunu, García Fuentes), que han supuesto un mejor conocimiento del volumen del tráfico llevado a cabo con la América hispana de forma oficial.

La extensión de las atribuciones asignadas a la Casa de la Contratación y el peso de los intereses afectados con su funcionamiento, la convirtieron en una pesada máquina burocrática cuya instalación en Sevilla fue difícil de desarraigar, pese a los permanentes intentos que existieron para ello.

Ya hemos visto cómo en 1529 se había tratado, inútilmente, de liberalizar la navegación con América, posibilitando la salida hacia el Nuevo continente desde varios puertos peninsulares. Había fundadas razones para ello: de una parte el hecho de que la barra de Sanlúcar, en la desembocadura del Guadalquivir, ofrecía riesgos a las cada vez más pesadas naos utilizadas en el tráfico americano; de otra, el que

³¹ PIERNAS HURTADO: *Op. cit.*, pág. 30.

³² HARING, C. H.: *Op. cit.*, pág. 128-nota (opina este autor que las contravenciones de estas reglamentaciones debieron ser frecuentes, pues en los libros de los tesoreros coloniales se encuentran «penas de casados», inscritas como una fuente de ingresos metódica).

habilitar puertos en Galicia, en el Cantábrico y en el golfo de Vizcaya, ofrecía una mejor comunicación y mayor proximidad con los puertos del norte europeo, lo mismo que para mantener relaciones con los mercados del Mediterráneo presentaban indudables ventajas Málaga y Cartagena. No obstante, estos propósitos no tuvieron consumación dada la inseguridad de los puertos norteños ante la pronta y creciente amenaza de la actividad corsaria, en tanto que la mayor distancia a América, en el caso de los puertos mediterráneos, jugó en contra de su utilización. Así, en definitiva, la disputa por el dominio del tráfico con el Nuevo continente quedó reducida a la rivalidad entre Cádiz y Sevilla, cuyo antagonismo abarcaría toda la historia de la Casa de la Contratación y en la que ambas ciudades, según prevalecieron sus influencias respectivas, obtuvieron triunfos alternativos.

La continua y cada vez más peligrosa actividad de la piratería y del corso enemigos y la indefensión ante ello de la navegación aislada que hasta entonces se venía practicando en la derrota a las Indias, obligó a desistir de aquel sistema de «registro suelto», acordando la Casa, en Ordenanza de 13 de febrero de 1552, que la travesía atlántica se hiciera *en flota*, reglamentándose con detalle las fechas de las salidas, el tipo de barco que había de ser utilizado y la disposición de la carga, todo lo cual implicó una necesaria concentración de los navíos que iban a emprender el viaje, para que así pudieran realizarlo conjunta y concertadamente.

En principio se entendió que quedaba constituida «flota» una vez que se contaba con más de seis barcos dispuestos para la travesía, lo que hizo que el despacho de expediciones fuera relativamente frecuente. Sin embargo, por Cédula de 16 de julio de 1561, se reiteró la obligación de navegar en convoy, insistiéndose en que «no saliese de Cádiz ni Sanlúcar nao alguna sino en flota, pena de perdimiento della y cuanto llevase», y limitándose el número y destino de las que podían organizarse en el futuro, de modo que «cada año fuesen *dos flotas* con naos; para tierra firme la una y para Nueva España la otra»³³; con ello quedó suspendido el anterior despacho frecuente de expediciones propiciado por los cargadores y que había venido teniendo efecto aún a costa de mayores riesgos.

A partir de la Cédula de 1561, la Casa de la Contratación fue quien fijó las toneladas que debían transportarse en cada flota, eligió las naves que la iban a integrar y dispuso que unidades armadas tenían que custodiar el viaje de las embarcaciones mercantes: esta escolta la efectuaban dos naos de guerra, denominadas «capitana» y «almiranta», manteniendo y haciendo cumplir un orden preciso en la navegación.

La participación de Cádiz en el comercio con las Indias tuvo muy temprano inicio y ello le supuso unos ciertos derechos de precedencia. En efecto, tras el descubrimiento colombino se pensó que Cádiz debía ser el centro de la organización de las relaciones posteriores con las tierras de ultramar y el puerto que operara con ellas. Por ello, en la «Instrucción» recibida por Colón para su segundo viaje, se decía: «...por

³³ Reunidos los navíos en el puerto de salida, zarpaba la flota. En marzo o abril se despacha la que se dirigía a Veracruz (Nueva España); en julio emprendía viaje la que tenía por destino Nombre de Dios, en Tierra Firme o istmo de Panamá. El retorno se efectuaba al año siguiente: ambas flotas se reunían en febrero en La Habana, para volver a la península en junio.