

LOS EXTRANJEROS EN LA ESPAÑA MODERNA



Primer Coloquio
Internacional

28-30 Noviembre 2002
Universidad de Málaga

ACTAS DEL I COLOQUIO INTERNACIONAL
Málaga 28 - 30 de Noviembre de 2002

M.B. VILLAR GARCÍA y P. PEZZI CRISTÓBAL (Eds.)

MÁLAGA 2003

LOS EXTRANJEROS EN LA ESPAÑA MODERNA

ACTAS DEL I COLOQUIO INTERNACIONAL

Celebrado en Málaga del 28 al 30 de Noviembre de 2002

M.B. VILLAR GARCÍA y P. PEZZI CRISTÓBAL (Eds.)

TOMO I

MÁLAGA 2003

PORTADILLA

© Los autores

Portada:

diseño.elpesodg.com

Imagen cedida por Joaquín Gil Sanjuán y

M^a. Isabel Pérez de Colosía Rodríguez

Imágenes del Poder

Imprime:

Gráficas Digarza, S.L.

Plaza de los Angeles N° 3

Tel.: 952 278 543

D.L.: MA - 913 - 2003

I.S.B.N.: 84-688-2633-2.

LOS EXTRANJEROS EN EL TRÁFICO CON INDIAS: ENTRE EL RECHAZO LEGAL Y LA TOLERANCIA FUNCIONAL

Antonio García-Baquero González
Universidad de Sevilla

Cuando nos enfrentamos con el tema de la participación de los extranjeros en el tráfico con Indias debo confesar que dan ganas de recordar aquella letrilla popular que proclama «ni contigo ni sin ti tienen mis males remedios, contigo porque me matas y sin ti porque me muero». En realidad y como puede fácilmente apreciarse, lo que la hipérbole poética establece no es otra cosa que lo que la antigua filosofía había denominado un argumento «bicorne», en el que, cualquiera que fuese la solución propuesta, se producía una catástrofe argumental. En efecto, es bien sabido que, la presencia primero y, más tarde, el protagonismo de los extranjeros en las redes comerciales y financieras de la Carrera de Indias fue constituyéndose, con el paso del tiempo, en un tópico reiterado del daño irremediable que producían tanto a los intereses particulares de la Corona como a los del común de los naturales de estos reinos implicados en dicho tráfico. Y si examinamos el rosario de quejas que tal situación produjo advertiremos que, tal tópico, alcanzó su verdadera dimensión desde las décadas finales del siglo XVI y, sobre todo, en el XVII, cuando el progresivo deterioro de los intereses españoles en el tráfico con Indias resultó tan visible como para llamar la atención de los arbitristas, desde luego, pero, también, de instituciones como la Casa de la Contratación o el condescendiente y permisivo, al menos hasta entonces, Consulado de cargadores a Indias. En principio y dado que, con frecuencia, las prevenciones acerca de la presencia de extranjeros en la Carrera se difuminan entre su paso a Indias y su presencia en la metrópoli como protagonistas del comercio colonial, a veces se tiene la impresión de que se trataba de «tigres de papel» creados por el miedo obsesivo a su heterodoxia religiosa o a su probable papel de informadores sobre los «secretos» de América a los gobiernos de sus respectivos países de origen. Al respecto, convendría recordar, al menos, un par de cosas: la primera, que la justificación del descubrimiento y la conquista de las Indias y su subsecuente explotación se había fundamentado, inicialmente y de una forma técnicamente exclusiva, sobre los beneficios de la expansión de la fe, según se desprende de lo escrito por el propio Colón el 27 de noviembre en su Diario del primer viaje, cuando señala que los Reyes no deben consentir que en aquellas tierras "trate ni faga pie ningund extranjero, salvo cathólicos cristianos, pues esto fue el fin y el comienzo del propósito, que fuese por

acrecentamiento y gloria de la religión cristiana»¹; la segunda, que tanto fue esto así que en las bulas papales de 1493 se argumentan las concesiones en favor de nuestros Reyes sobre la obligación del adoctrinamiento a los indígenas en la fe católica y de ahí, también, que en las primeras normas que se dictaron regulando la emigración a Indias se insistía, una y otra vez, en que no pasen a ellas «judíos, moros, herejes y reconciliados», en evitación de riesgos para el propósito evangelizador². De este modo la retórica publicista y la obsesión por la unidad religiosa, que ya había hecho su aparición en la empresa reconquistadora de Granada, se traspasa, con absoluto mimetismo, a la situación de los territorios recién descubiertos. Pero, si por lo que se refiere a los factores que tiñeron las disposiciones sobre la emigración de los extranjeros a Indias es posible que tal hipótesis pudiera defenderse, en lo tocante a quienes se incrustaron en la Carrera de Indias para acabar dominándola, es evidente que el calificativo de «tigres de papel», al que me referí más arriba, no resulta, en absoluto, pertinente. El «peligro» detectado y avisado, también desde fechas muy tempranas, de que los extranjeros podían apoderarse del comercio colonial demostró ser tan real y tan eficaz, como ya era evidente en el XVII y como la estadística económica siguió demostrándolo hasta las vísperas mismas de la emancipación colonial. Lo que encontramos entonces es, justamente, la imposible lazada a la que aludía la canción popular: con la presencia y actividad de los extranjeros, el pretendido monopolio se disolvía sin remedio; sin ellos, la Carrera de Indias simplemente no podía sostenerse. Y siendo esto así, me apresuro a advertir que mi intención aquí no es ocuparme del problema más general de la emigración extranjera a Indias³ sino que me centraré, por el contrario, en el más específico de la extranjería instalada en el tráfico de la Carrera y su protagonismo económico. Igualmente e incluso dentro de este apartado, debo asimismo aclarar que no me detendré ni en el análisis cuantitativo de las colonias mercantiles extranjeras afincadas en las ciudades claves para dicho comercio ni tampoco en el de los mecanismos y estrategias que siguieron para integrarse e imbricarse en las redes sociales y económicas de tales ciudades, cuyo diseño, por otra parte y como es bien conocido, ha sido eficazmente establecido en numerosas publicaciones⁴. Lo que preten-

¹ C. COLÓN, *Textos y documentos completos*. Edición, prólogo y notas de C. VARELA, Madrid, 1982, p. 68.

² A propósito de las bulas alejandrinas, vid.: M. JIMÉNEZ FERNÁNDEZ, *Las bulas alejandrinas de 1493 referentes a las Indias*, Sevilla, 1944; del mismo autor *Algo más sobre las bulas alejandrinas*, Sevilla, 1946; *Y nada más sobre las bulas alejandrinas de 1493 referentes a las Indias*, Sevilla, 1954; I. WECKMANN, *Las bulas alejandrinas de 1493 y la teoría política del papado medieval: estudio de la supremacía papal sobre las islas*, México, 1949.

³ Sobre este particular, vid.: R. KONETZKE, "Legislación sobre inmigración de extranjeros en América durante la época colonial", *Revista Internacional de Sociología*, 11-12, (1945), pp. 269-99; R. HERNÁNDEZ RUIZ DE VILLA, "Emigración a las Indias. Leyes reguladoras. Publicaciones del Instituto Andrés Laguna (Segovia)", 6, (1965), pp. 1-23.

⁴ Al respecto y sólo con referencia a las ciudades andaluzas, más directamente implicadas en el monopolio, vid. entre otros: A. GIRARD, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIe siècles*, Paris, 1932; H. SANCHO SOPRANIS, "Los genoveses en la región gaditano-xericense de 1460 a 1600", *Hispania*, XXXII, (1948), pp. 355-402;

do en la presente ocasión es, pues, básicamente, enfrentarme, desde una perspectiva general, con el problema de la aparente contradicción entre el daño que los extranjeros producían al monopolio y la constatación de la imposibilidad de remediarlo. Por consiguiente, lo que vamos a tratar de verificar vuelve a ser, otra vez, la paradoja del no pero sí, en cuya indefinición y contradicciones palmarias se movió la política de la monarquía al respecto y que queda patente, antes que en ningún otro sitio, en la propia legislación⁵ (aparentemente rígida y hermética) y en los enormes huecos prácticos que admitió y, en cierto sentido, propició.

La legislación prohibicionista

Constituye un lugar común historiográfico afirmar que la exclusión de los extranjeros del tráfico con Indias quedó ya establecida desde el momento mismo del descubrimiento. Sin embargo y por más que así se haya repetido y siga aún repitiéndose, lo cierto es que, hasta la promulgación de la famosa real provisión de 15 de febrero de 1504

del mismo autor: "Las naciones extranjeras en Cádiz en el siglo XVII", *Estudios de Historia Social de España*, IV, (1962), Vol. 2, pp. 639-897; P. CHAUNU, "Séville et la Belgique, 1555-1648", *Revue du Nord*, XLII, (1960), pp. 259-292; R. PIKE, *Entreprise and adventure: the genovese in Seville and the opening of the new world*, Ithaca, 1961; M. MORET, *Aspects de la société marchande de Séville au début du XVIIe siècle*, Paris, 1967; E. STOLS, "La colonia flamenca de Sevilla y el comercio de los Países Bajos españoles en la primera mitad del siglo XVII", *Anuario de Historia Económica y Social*, Año II, 2, (1969), pp. 363-381; J.P. BERTHE, "Les flamands à Séville au XVIe siècle" en *Kölner Kolloquien zur internationalen Social-und Wirtschaftsgeschichte. Band 1. Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Colonia, 1970, pp. 239-251; D. OZANAM, "La colonie française de Cadix au XVIIIe siècle d'après un document inédit 1777", *Mélanges Casa de Velázquez*, IV, (1968), pp. 259-348; J. EVERAERT, *De internationale en Koloniale handel. der Vlaamse Fima's te Cádiz, 1670-1700*, Brujas, 1973; M.B. VILLAR GARCÍA, *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII*, Córdoba, 1982; M.A. LADERO QUESADA, *Los genoveses en Sevilla y su región (siglos XIII-XVI): elementos de permanencia y arraigo* en *Los mudéjares de Castilla y otros estudios de historia social andaluza*, Granada, 1989, pp. 283-312; A. GARCÍA-BAQUERO y P. COLLADO, "Les français à Cádiz au XVIIIe siècle: la colonie marchande" en *Les français en Espagne à l'époque moderne*, Paris, 1990, pp. 173-196; J.L. GOZÁLVEZ ESCOBAR, "Los comerciantes irlandeses en la Huelva del siglo XVIII" en *La Burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, Vol. I, pp. 271-292; J.J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, "Los mercaderes malteses de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII. La colonia de El Puerto de Santa María" en *Actas Primer Coloquio Internacional Hispano Maltés de Historia*, Madrid, 1991, pp. 81-97; M.I. MARMOLEJO LÓPEZ y M.J. DE LA PASCUA SÁNCHEZ, "Comerciantes irlandeses en Cádiz, 1700-1800" en *La burguesía española en la Edad Moderna*, Valladolid, 1996, Vol. III, pp. 1209-1229; G. CARRASCO GONZÁLEZ, "La colonia británica de Cádiz entre 1650 y 1720" en *Monarquía, Imperio y pueblos en la España Moderna*, Alicante, 1997, Vol. I, pp. 331-342; P. FERNÁNDEZ PÉREZ, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, 1997; M. LARIO DE OÑATE, *La colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*, Cádiz, 2000; A. CRESPO SOLANA, *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*, Cádiz, 2000; M.B. VILLAR GARCÍA (coord.), *La emigración irlandesa en el siglo XVIII*, Málaga, 2000.

⁵ Una visión sucinta e incompleta de la cuestión en L. MORENO, "Los extranjeros y el ejercicio del comercio en Indias" en *Colección de Estudios Históricos, Jurídicos, Pedagógicos y Literarios. Homenaje a D. Rafael Altamira y Crevea*, Madrid, 1936, pp. 364-85.

(por la que se reservaba a los castellanos, con carácter aparentemente exclusivo, la facultad de comerciar con La Española), ningún otro texto legal había determinado, con claridad, quienes podían y quienes no beneficiarse del derecho a intervenir en dicho tráfico. Y es que, como ya nos advirtiera A. Girard⁶, conviene distinguir entre las prevenciones encaminadas a reglamentar el paso a Indias (efectivamente más madrugadoras) y aquellas otras que regularon el derecho a comerciar con ellas. Por lo que a estas últimas se refiere y sin ánimo de extenderme en ello, parece prueba suficiente de lo que acabo de señalar más arriba el hecho, bien conocido, de que destacados hombres de negocios genoveses y florentinos afincados en Sevilla estuvieron detrás de la financiación de los viajes colombinos y de no pocos de los denominados viajes menores⁷; es más, incluso algunos de ellos suscribieron ventajosos asientos mercantiles con la corona para el abastecimiento de aquellos territorios; como es el caso, sin ir más lejos, del contrato firmado en abril de 1495 con el florentino Juanoto Berardi para el aprovisionamiento de La Española y por el que se le permitía, a cambio de los bajos fletes ofrecidos para el transporte, poder rescatar con los indios con una de las tres carabelas que habría de enviar cada tres meses⁸. Y va de suyo que nada de esto hubiese sido posible con una legislación en sentido contrario. Por otra parte, tampoco conviene olvidar que, con posterioridad, hasta la creación de la Casa de la Contratación, según unos autores y, al menos, entre septiembre de 1501 (fecha en que se inician los preparativos de la flota que habría de llevar Indias, como nuevo gobernador, a Nicolás de Ovando) y septiembre de 1502 (en que se firma el asiento con Juan Sánchez de la Tesorería y Alonso Bravo para enviar seis carabelas cargadas de mercaderías con destino al aprovisionamiento de la Española), según otros, fue

⁶ A. GIRARD, *Le commerce français à Séville et Cádiz...*, p. 12.

⁷ De entre la abundante bibliografía existente al respecto, vid, entre otros, J. HEERS, *Gênes au XV siècle*, Paris, 1961; del mismo autor: *Christoforo Colombo*, Milan, 1983; J. MANZANO, *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida*, Madrid, 1964; P.E. TAVIANI, *I viaggi di Colombo. La genesi della grande scoperta*, Novara, 1974; del mismo autor: *I viaggi di Colombo. La grande scoperta*, Novara, 1986; E. OTTE, "Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico. La avería de 1507", *Revista de Indias*, 93-94, (1963), pp. 519-530; del mismo autor: "La flota de Diego Colón. Españoles y genoveses en el comercio trasatlántico de 1509", *Revista de Indias*, 97-98, (1965), pp. 475-503; F. MELIS, *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)*, Sevilla, 1976; A. BOSCOLO, "Gli insediamenti genovesi nel sud della Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo" en *Saggi di storia mediterránea tra il XIV e il XVI secolo*, Roma, 1981, pp. 174-96; del mismo autor: "Il genovese Francesco Pinelli amico a Siviglia di Cristoforo Colombo" en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1985, pp. 251-265 y "Florentini in Andalucía all'epoca di Cristoforo Colombo" en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1989, pp. 1-10; G. PISTARINO, "Presenze ed influenze italiana ned sud della Spagna (secc. XII-XV) en *Presencia italiana en Andalucía*, op. cit. pp. 21-51; E. OTTE, "Il ruolo dei Genovesi nella Spagna del XV e XVI Secolo" en *La republica internazionale del denaro tra XV e XVII.secolo*, Bologna, 1986, pp. 17-36; del mismo autor: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1996; L. D'ARIENZO, "Mercanti italiani fra Siviglia e Lisboa nel Quattrocento" en *La presenza italiana in Andalucía nel Basso Medioevo*, Roma, 1986, pp. 35-49; C. VARELA, *Colón y los florentinos*, Madrid, 1988; F. D'ESPOSITO, "Presenza italiana tra i "Conquistadores" ed i primi.colonizzatori del Nuovo Mondo" en *Presencia Italiana en Andalucía* (1989), pp. 493-517.

⁸ CODOIN, *América*, t. XXXVIII, pp. 234-38.

la propia corona la que tuvo a su cargo el monopolio del comercio con aquellas tierras. Es la etapa que Pérez de Tudela ha denominado como de «mercaderismo estatal» y en la que ningún particular, ni español ni extranjero, podía cargar mercancías para su posterior venta en Indias⁹. Es más, desechada la idea de un monopolio estatal al estilo portugués (para lo que la corona no disponía ni del capital ni de la experiencia necesaria) y abierta la negociación a la iniciativa privada, bajo el control y la supervisión de la recién creada Casa de la Contratación, lo único que se ordena a sus oficiales es que «tengan cuydado de se informar e saber de todas las mercaderías e otras cosas que fueren provechosas e que fagan delante nesciedad por la dicha contratación... e que navíos serán mexores para lo llevar», así también como de tener idéntico cuidado «de buscar personas convynientes e de buen recabdo para capitanes de los navíos que obieren de yr» pero sin incluir ninguna alusión a las condiciones que deberían reunir los mercaderes particulares. A mayor abundamiento, cuando en los últimos artículos de esas primeras ordenanzas se hace referencia a la armada que se habría de enviar a la tierra descubierta por Bastidas, se dispone que los oficiales «tengan mucho cuydado en saber si algunas personas querían tomar cargo de facer la dicha armada a su costa, e de proveer de todas las otras cosas que para la dicha contratación fueren nescesarias, ansí de mercaderías como de mantenimientos, si convendrá a nuestro servicio que mandemos dar la dicha licencia a las personas que ansí quisiesen encargar dello». Llegado este punto cabía la posibilidad de prevenir las condiciones que deberían reunir esas personas, sin embargo lo que se dice a este respecto es simplemente: «con que las dichas personas que ansi ficieren la dicha armada e a quien dieremos la dicha licencia nos fayan de dar e den la parte que a Nos obieremos de aber»¹⁰. Como puede comprobarse, tampoco aquí se hace ninguna excepción respecto a las personas que podrían participar en este comercio, de modo que, como advertimos al comienzo, no tenemos constancia documental de que, con anterioridad a 1504, hubiese estado prohibida, al menos de forma expresa, la participación de los extranjeros en dicho tráfico.

Por lo que se refiere, a su vez, a la citada real provisión de 15 de febrero de 1504, en la que encontramos la primera distinción cualitativa respecto a quienes pueden participar en este comercio, lo que allí se dice literalmente es que «qualesquier personas destos nuestros Reynos de Castilla por término de diez años...e por el tiempo que más fuere nuestra merced e voluntad...puedan llevar en navíos de nuestros naturales e non de otros, a la dicha ysla Española, todos los mantenimientos de comer e beber e vestidos e calzado e ropas, e ganados e bestias de carga e yeguas e otros animales, e plantas e semillas, e herramientas e otras qualesquier mercaderías e cosas que fueren manester para mantenimiento e provisión e trato de los vecinos e moradores christianos de la dicha

⁹ J. PÉREZ DE TUDELA, "La quiebra de la factoría y el nuevo poblamiento de La Española", *Revista de Indias*, 60, (1955), pp. 197-252; y "Política de poblamiento y política de contratación de las Indias (1502-1505)", *Revista de Indias*, 61-62, (1955), pp. 371-420

¹⁰ Primeras Ordenanzas de la Casa de la Contratación de Sevilla, 20 de enero de 1503. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General (Ind. Gen.), leg. 120, lib. 3, fols. 4 y ss.; también en CODOIN, *América*, t.XXXI, pp. 139 y ss. y CODOIN, *Ultramar*, t. 5, pp. 29-42.

ysla Española»¹¹. Como se sabe, un exceso en la lectura literal de este texto, así como de aquella cláusula del testamento redactado por la reina Isabel el 12 de octubre de 1504 en la que disponía que «por cuanto las Yslas e Tierra Firme del Mar Océano e Yslas Canarias fueron descubiertas e conquistadas a costa destos mis reynos e con los naturales dellos...es razón quel trato e provecho dellas se aya, e trate, e negocie destos mis reynos de Castilla e León, e en ellos e a ellos venga todo lo que dellas se traxere», condujo, desde fechas muy tempranas, al debate sobre si los aragoneses quedaban también incursos en el concepto de extranjeros. Así lo entendieron algunos cronistas, como Fernández de Oviedo, López de Gómara y Herrera (aunque circunscribiendo la vigencia de tal situación sólo hasta la muerte de D^a Isabel) y, siguiendo sus pasos, también importantes juristas como Hevia Bolaños o Solórzano y Pereira. Concretamente, para Fernández de Oviedo, “en tanto que la Católica Reyna vivió no se admitían ni dexaban pasar a las Indias sino a los propios súbditos e vasallos de los señoríos del patrimonio de la Reyna (...) e no aragoneses, ni catalanes ni valençianos o vasallos del patrimonio real del Rey Católico (...) salvo por especial merced (...) y así se guardó hasta fasta el año de mill e quinientos e quatro, que Dios la llevó a su gloria”¹²; López de Gómara también insiste en que, mientras vivió la Reina, “no (se) consentía pasar a ellas (las Indias) sino a castellanos, y si algún aragonés iba, era con su licencia y expreso mandamiento”¹³, mientras que Herrera incluso alude expresamente a una “ordenanza que prohíbe que no puedan pasar a Las Indias sino los naturales de la Coronas de Castilla y León”¹⁴. Por su parte, Hevia Bolaños, respecto a la condición jurídica de los aragoneses afirmaba que “los nacidos en el Reyno de Aragón son extranjeros, porque aunque fue puesto en la Corona Real, y juntado a ella, no fue en modo de natural, sino en su propio, y primer estado, y fuerza en que quedó”¹⁵, lo que dio pie a Solórzano y Pereira para sostener que los aragoneses, a afectos de “poder tener o no tener los oficios y beneficios de ellas (las Indias) parece que los debemos contar en la clase de Extranjeros, como a los Portugueses, Italianos y Flamencos y otros, cuyas Provincias no están unidas a los dichos Reynos de Castilla y León y las Indias”, si bien añade que nunca vio que a ningún aragonés “le obligasen a componerse por Estrangero” y que “muchos de aquel Reyno pasaron desde su tiempo y pasan cada día a las Indias (...) sin licencia ni dispensación particular de Estrangería”¹⁶. Frente a esta corriente de opinión, ya alzaron sus voces, primero Veitia Linaje y, más tarde, Antunez y Acevedo, afirmando ambos que los aragoneses disfrutaron, ya desde el descubrimiento, de los mismos derechos que los castellanos para tratar con Indias. Para el primero, “desde

¹¹ A.G.I., Ind. Gen., leg. 418, lib. 1, fols. 128v-128r; también en CODOIN, América, t. XXXI, pp. 233 y ss.

¹² G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Historia General y Natural de las Indias, Madrid, 1851, primera parte, libro III, cap. VII, pp. 74-75.

¹³ F. LÓPEZ DE GÓMARA, Historia de las Indias, B.A.E, Madrid, 1946, primera parte, cap. XVII, pp.167-68.

¹⁴ A. DE HERRERA, Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar Océano, R.A.H., Madrid, 1934, Década I, lib. III, cap. II, pp. 223-26.

¹⁵ J. HEVIA BOLAÑOS, Curia Philipica. Ed. Facsimilar, Madrid, 1989, vol. II, lib. I, cap.I, nº 37, p. 266.

¹⁶ J. SOLÓRZANO Y PEREIRA, Política indiana, B.A.E, Madrid, 1972, t. III, lib. IV, cap. XIX, p.299-300.

el descubrimiento de las Indias fueron tenidos por naturales dellas los Aragoneses, no necesitando de la habilitación y dispensación (...) puesto que el Reyno de Aragón estaba incorporado con el de Castilla al tiempo que las Indias se descubrieron"¹⁷; y en términos muy similares se expresa también Antunez, cuando afirma que "desde el principio del descubrimiento gozaron los aragoneses del mismo derecho que los castellanos"¹⁸. Con todo, el debate prosiguió hasta fechas relativamente recientes, en que D. Ramos, en un extenso y documentado artículo, vino a demostrar, fehacientemente, que ni la real provisión ni la cláusula testamentaria que la ratificaba, iban dirigidas contra los aragoneses (que siguieron comerciando con Indias, como lo prueba el asiento firmado en noviembre de 1504 con Juan Sánchez de la Tesorería, natural de Zaragoza, para el aprovisionamiento de la Española¹⁹), sino contra los flamencos y los franceses, los únicos que en esos momentos contaban con medios navales para poder intervenir en ese tráfico²⁰. De hecho, en opinión del propio Ramos, iban dirigidas muy particularmente contra los flamencos, habida cuenta de las facilidades que para dicho trato podía otorgarles Felipe el Hermoso cuando tomase las riendas del poder, dado el estado de incapacidad de su esposa D^a Juana. Es más y como añade más adelante, cuando se dicta esta norma, la línea de política internacional que sigue Felipe el Hermoso es de clara oposición a su suegro, por lo que, en ese contexto, nada debe extrañar que el Rey Católico tomara medidas cautelares y preventivas contra las ambiciones flamencas. Por tanto y en su opinión, es, pues, a la luz de estas tensiones, como debe entenderse el contenido de la real provisión de 1504, en la que, en lugar de imponer un exclusivismo castellano en el comercio con Indias se trataba, más bien, de diseñar una política preventiva del peligro flamenco, con la intención de salvaguardar aquel comercio de las apetencias de otras naciones²¹.

Aclarado este punto, se ha planteado también la duda de si, tras el fallecimiento de la Reina, hubo una rectificación por parte de D. Fernando en la política que prohibía la participación de los extranjeros en el tráfico con Indias. Así lo entendieron algunos cronistas, como es el caso de Fernández de Oviedo, al suponer, erróneamente, que la exclusión sólo se aplicó mientras que vivió D^a Isabel²²; y, siguiendo a este, el error se ha perpetuado incluso en tiempos recientes, tratándose de reforzar, además, con una lectura incorrecta tanto de una carta dirigida por D. Fernando, el 5 de marzo de 1505, a los

¹⁷ J. VEITIA LINAJE, Norte de la Contratación de las Indias Occidentales. Ed. de F. Solano, Madrid, 1981, lib. I, cap. XXXI, par. 3, p. 237-38.

¹⁸ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias, en las Indias Occidentales. Ed. de A. GARCÍA-BAQUERO, Madrid, 1981, parte quinta, art. I, p. 269.

¹⁹ CODOIN, América, T. XXXI, pp. 132-36; vid. también J. PÉREZ DE TUDELA, "Política de poblamiento...", p. 397.

²⁰ D. RAMOS, "La aparente exclusión de los aragoneses de las Indias: una medida de alta política de Fernando el Católico" en Estudios del Departamento de Historia Moderna, Zaragoza, 1976, pp. 7-40; reed. en D. RAMOS, Genocidio y conquista: viejos mitos que siguen en pie, Madrid, 1998, pp. 169-231.

²¹ *Ibidem*, pp. 192-204.

²² G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Historia General.... Primera parte, lib. III, cap. VII.

oficiales de la Casa de la Contratación como de la real cédula, emitida en Toro, con esa misma fecha²³. De entrada y por lo que se lee en la carta real dirigida a los oficiales de la Casa, estos habían escrito al monarca informándole que los mercaderes extranjeros residentes en Sevilla (genoveses sobre todo) burlaban con facilidad la exclusividad establecida apenas hacía un año en favor de los naturales de estos reinos, registrando sus mercancías a nombre de testaferreros que legitimaban, así, sus embarques. Ante ese problema, que de intentar atajarse de forma expeditiva podía provocar una paralización del tráfico, D. Fernando respondió que: «quanto a las mercaderías que los extranjeros cargan para la Española, parésceme bueno vuestro parecer, e que por agora se deve dar licencia para que las puedan llevar con la condición que desys, que sea en compañía de naturales e no ellos como principales, e que los factores sean naturales, pero que la licencia deve ser quando my merced e voluntad fuere, e porque sy adelante se fallare aver en ello algund ynconveniente, se pueda quitar cada vez que fuere menester la dicha licencia²⁴». Como puede deducirse, a esos extranjeros que cargaban para La Española no se les levanta la prohibición sino que, como muy bien apunta el ya citado D. Ramos, ante la evidencia de que no se podía prescindir de ellos, se les regula el *modus operandi*, sometiéndoles al sistema de asociación o compañía con naturales²⁵. Y esto mismo, a su vez, es lo que se resuelve en la mencionada cédula de 5 de marzo de 1505, cuyo contenido es el siguiente: «Por quanto la serenísima Reyna, mi muger que santa gloria aya...ovo dado licencia a los vecinos e moradores destos Reynos de Castilla e dello pudiese llevar a la ysla Española...todas las mercaderías de mantenimientos e vestuarios e ganados e herramientas e plantas e otras cosas qualesquier para las vender e contratar en la dicha ysla...e agora por parte de los dichos estrangeros, vecinos e moradores de los dichos Reynos e señorios, me es fecha relación que no les consyente llevar a la dicha ysla mercaderías ni otras cosas algunas, diciendo que no son naturales destos Reynos, de que disen que reciben mucho agravio...por la presente doy licencia a qualesquier estrangeros vecinos e moradores destos Reynos para que durante el tiempo que mi merced e voluntad fuere, se puedan llevar a vender e contratar a la dicha ysla Española...las mercaderías e cosas en la dicha carta de su Alteza contenidas...con tanto que las embien e traten en compañía de naturales destos dichos Reynos e no las enbien ni lleven los dichos estrangeros como principales e que los factores e personas que en ello por su parte ovieren de entender sean asy mismo naturales destos dichos Reynos²⁶». Por tanto y ante el temor, parece ser que fundado, de que la Española pudiese quedar desabastecida si se prescindía de la intervención de esos extranjeros «vecinos e moradores destos nuestros Reynos» (es decir, los genoveses afincadas en Sevilla), lo único que se les permite es que puedan comerciar asociados con españoles

²³ Tal es el caso de F. Soldevilla, quien afirma que "cuando por muerte de Isabel, el (rey) asume el gobierno íntegramente, muy pronto (5 de marzo de 1505) dicta cédula concediendo permiso a todos sus súbditos para pasar a América". F. SOLDEVILLA, *Historia de España*, Barcelona, 1954, t. III, p. 98.

²⁴ CODOIN, *Ultramar*, V, pp. 76-78.

²⁵ D. RAMOS, "La aparente exclusión ...", p.220.

²⁶ CODOIN, *Ultramar*, V, pp. 78-79.

y, además, solo «durante el tiempo que mi merced e voluntad fuere». En suma, de lo que se trataba era de aprovechar la experiencia y capacidad de estos extranjeros pero, eso sí, en tanto que no constituyeran un peligro (de ahí la fórmula de asociación) y redundara en beneficio de ambas partes. Y aunque, posteriormente, el Rey concedió licencia para comerciar con Indias a algún extranjero (son conocidos los casos de Bernardo Grimaldi, Agustín Vivaldi o Jerónimo de Bruselas), lo cierto es que la prohibición general no fue levantada.

Tras la muerte de D. Fernando y la entronización de Carlos I, de nuevo vuelve a plantearse la duda de si se mantuvo o no esa política de exclusión de los extranjeros del tráfico con Indias. Por de pronto y a tenor de lo que recoge Ovando en su Gobernación espiritual y material de las Indias²⁷, parece ser que en 1520, nada más clausurarse las Cortes de Santiago La Coruña, el nuevo rey revocó la licencia concedida a unos comerciantes genoveses para enviar factores a Tierra Firme y ordenó que todos los agentes genoveses y de otras nacionalidades saliesen de esa tierra en el plazo de tres meses; y también que, tres años más tarde, en julio de 1523, dispuso que los «extranjeros ni pasen ni carguen para las Indias²⁸». Pero, pese a ello y según recoge el propio Ovando, al año siguiente el Emperador, por una cédula emitida el 24 de febrero, quebró esta línea de actuación al autorizar que «puedan poblar y tratar en las Indias (los extranjeros) que sean súbditos de Su Majestad y naturales, y del Imperio, y genoveses, como los naturales de Castilla y de León²⁹». Esta autorización fue ratificada, prácticamente en los mismos términos, por sendas reales cédulas de 23 de noviembre de 1525 y 26 de noviembre de 1526, en las que se volvía a insistir que los extranjeros que fueran súbditos patrimoniales o protegidos del Emperador, es decir, alemanes y genoveses, podían «poblar y tratar en Indias» en igualdad de condiciones que los naturales de estos reinos. Sin embargo, el hecho de que estas disposiciones no aparezcan recogidas en el Cedulaario Indiano de Diego de Encinas (1596) y que el muy documentado Veitia Linaje tampoco se hiciese eco de ellas, dio lugar a que Antúnez y Acevedo negase su existencia. Concretamente y en sus propias palabras, la inclusión por Antonio de Herrera en su Historia General de la cédula de 1526 era un error que «no sabemos de donde sacó Herrera, o en qué pudo fundar tal especie, o qué dio motivo a su equivocación, pero lo es sin duda en la realidad³⁰». Ahora bien y caso de que realmente a los súbditos patrimoniales y protegidos del Emperador se les hubiese concedido facultad de pasar y comerciar con Indias, lo que permaneció bien clara fue su condición de extranjeros y así se les califica en todas y cada una de dichas disposiciones. Quiere ello decir, como bien puntualiza Morales Álvarez, que nunca hubo fusión de nacionalidades entre los reinos hispanos del Emperador y los heredados por línea paterna, de modo que la fórmula que utilizó Carlos V para autorizar a sus vasallos no hispanos a comerciar con Indias fue la “aplicación de una merced por alargamiento

²⁷ Códice publicado por A. ALTOLAGUIRRE Y DUVALE. Madrid, 1928.

²⁸ CODOIN, Ultramar, XXI, p. 91.

²⁹ *Ibidem*, p. 92.

³⁰ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Memorias históricas..., parte quinta, art. I, p. 271.

concreto, que podía ser todo lo amplio y extenso que se necesitase, pero no tomaba la condición de Carta de Naturaleza, manteniendo de esta manera las extranjerías jurídicas de sus vasallos no-peninsulares³¹. Por otra parte, tal autorización, de haberse producido, quedó, en cualquier caso, suprimida en 1538, ante las presiones ejercidas sobre el Emperador tanto por las Cortes castellanas como por los mercaderes sevillanos. Concretamente en las Cortes celebradas ese año en Toledo, los procuradores expusieron al Rey que en cuanto al trato y comercio con las Indias se guardasen las Ordenanzas dadas por los Reyes Católicos y en relación a los mercaderes extranjeros acordaron que no se les diesen «cédulas ni cartas de naturaleza y si se les dieran sean obedescidas y no cumplidas porque cesen los inconvenientes que desto se recressen³²». Y en este mismo sentido y por medio de Alonso de Illescas, Hernán Pérez Harada y Cebrian de Caritate, se quejaron también los mercaderes sevillanos al monarca, solicitándole que no debía permitir que «ningún extranjero destes nuestros reynos anduviese en la navegación de las dichas Indias³³» puesto que ello perjudicaba no solo a sus propios intereses sino al bien general de las colonias. El resultado de ambas peticiones fue la promulgación de la real cédula de 6 de diciembre de 1538 por la que el Emperador ordenaba a los oficiales de la Casa de la Contratación que «de aquí en adelante, no consintays ni deys lugar a que nengún extranjero destes nuestros reynos ande en la navegación de las nuestras Indias, ni los dexeis, ni consintays pasar a ellas por marineros por ningún otro oficio³⁴». Años más tarde y por una pragmática promulgada en 1552, el Emperador revocó, además, la cédula emitida por D. Fernando en 1505 por la que autorizaba a los extranjeros a comerciar en asociación o compañía con los españoles, al ordenar, taxativamente, que «ningún extranjero pudiera tratar en las Indias ni por sí ni por otra persona, ni tener compañías con las que tratasen en ellas³⁵».

Y a partir de estos momentos se va a extremar, aún más, al menos sobre el papel, el rigor de las prohibiciones generales al tiempo que se promulgan cédulas específicas referidas a determinadas nacionalidades. En esta última dirección y según Veitia Linaje, en 27 de noviembre de 1560 se dictó una real cédula relativa a los franceses; en 6 de octubre de 1571 otra para los genoveses y portugueses y en 13 de octubre de 1608, una tercera que comprendía a holandeses, zelandeses, franceses, alemanes, ingleses y todos los demás septentrionales, así como portugueses e italianos pues, como él mismo concluye, «siendo de dos contrarios una la razón y enseñaça, sabido quales son los que pueden passar, lo queda el que todos los otros están prohibidos³⁶». Respecto a las prohibiciones

³¹ J.M. MORALES ÁLVAREZ, *Los extranjeros con carta de naturaleza de las Indias durante la segunda mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1980, p. 32.

³² Cortes de los antiguos Reinos de León y Castilla. Madrid, 1888, t. V, p. 141; al respecto vid. También J. CARDÓS MARTÍNEZ, "Las Indias y las Cortes de Castilla", *Revista de Indias*, 64, (1956), pp. 237-65.

³³ *Cedulario Indiano*, Recopilado por D. DE ENCINAS. Ed. facsimilar, Madrid, 1945, t. I. p. 441.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas...*, parte segunda, art. I, p. 42 y parte quinta, art. I, p. 269.

³⁶ J. VEITIA LINAJE, *Norte de la Contratación...*, Lib. I, Cap. XXXI, par. 5, pp. 238-39.

de tipo general, en 4 de septiembre de 1569 se ordenó a todos los oficiales reales de los puertos de Indias que «con toda diligencia, luego que llegaren las Armadas y Flotas, inquieran y procuren saber que mercaderías van en ellas, que sean de extranjeros, y las envían por terceras personas, sin nuestra licencia, ni permisión, y las tomen por perdidas, y apliquen a nuestra Cámara y Fisco, y procedan contra las personas en cuya cabeça se huvieren enviado por todo rigor de derecho³⁷». Por otra real cédula emitida el 27 de julio de 1592, Felipe II dispone asimismo «que los extranjeros de estos mis Reynos no pudiesen tratar ni contratar en las dichas Indias, ni por sí, ni por interpuestas personas, excepto los que para ello estuvieren habilitados por licencia mía» y aún en este caso con la condición de que sólo podrían hacerlo «con sus propios caudales, y no con hacienda de otros extranjeros que no tuviesen el mismo privilegio³⁸». El 13 de enero de 1596 se intenta cerrar aún más el cerco a la participación extranjera al ordenarse que «ningún extranjero pueda vender ni venda mercaderías fiadas a pagar en las Indias y 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 Reynos de Castilla, y no en otra forma»; también se ordenó en esta misma cédula que «no se pueda traer de las Indias ningún oro, plata, perlas, ni demás cosas en cabeza de extranjeros, ni consignado a ellos», bajo la pena de confiscación, que comprendía, igualmente, a las mercancías vendidas al fiado a pagar en Indias³⁹. Las prevenciones contenidas en ambas reales cédulas fueron ratificadas por Felipe III en 25 de abril y 11 de mayo de 1605, mandando «guardar y cumplir precisa e inviolablemente las leyes, cédulas y ordenanzas que están dadas sobre que no traten ni contraten los dichos extranjeros» y aclarando que «porque no se aver tenido el cuidado que era justo con su cumplimiento he entendido que a havido y ay en esto mucho exceso a que no se deve dar lugar». Posteriormente, en 2 de octubre de 1608, se vuelve a ordenar que «los dichos extranjeros, después de estar havilitados de la forma susodicha, han de tratar solamente sus caudales propios y no han de poder cargar las haciendas de otros extranjeros que no goxasen de semejantes privilegios», extremo sobre el que se vuelve a insistir en 3 de octubre de 1614 y 25 de diciembre de 1616, formándose a partir de todas estas reales cédulas la Ley 1ª, del Título 27 del Libro IX de la Recopilación de las Leyes de Indias. En virtud de la misma se ordenaba que «ningún extranjero, ni otro qualquiera prohibido por estas leyes pueda tratar, y contratar en las Indias, ni dellas a estos Reynos, ni otras partes, ni passar a ellas, si no estuviere habilitado con naturaleza y licencia nuestra; y solamente puedan usar della con sus caudales y no los de otros de sus naciones, assí en particular, como en compañía, pública, ni secreta, en mucha, ni en poca cantidad, por sí, ni por interpósitas personas, pena de perdimiento de las mercaderías que contrataren, y de todos los demás bienes que tuvieren (...) y que asimismo incurran en la misma pena los naturales destes nuestros Reynos que fueren personas supuestas por los dichos ex-

³⁷ Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias. Mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II. Edic. Cultura Hispánica, Madrid, 1973, lib. IX, tit. XXVII, ley 3ª.

³⁸ Biblioteca Nacional de Madrid, Manuscritos, 20067-12.

³⁹ Recopilación de las Leyes..., Lib. IX, tit. XXVII, ley XXX.

tranjeros, y trataren, y contrataren en su cabeza⁴⁰ ».

Fijada en estos términos la prohibición de que los extranjeros pudiesen comerciar con Indias, en lo que restaba del siglo XVII y en todo el XVIII, como apunta Antunez y Acevedo, no se produjo novedad alguna sobre el particular. Es más y como añade más adelante, si bien es cierto que durante la Guerra de Sucesión «se permitió a los franceses la navegación y trato de nuestras Indias (...) esta permisión no destruyó la regla general que excluía a los extranjeros del trato con nuestras Indias, y debe mirarse como una dispensa temporal de las leyes, necesitada por las tristes circunstancias de aquel tiempo, en que estaban casi aniquilados nuestro comercio y marina⁴¹ ». Y prueba fehaciente de ello la constituye, asimismo en su opinión, la promulgación del famoso Proyecto para flotas y galeones y navíos de registro y avisos de 5 de abril de 1720, donde se sentaban las bases por las que habría de discurrir el tráfico con Indias durante la mayor parte del siglo XVIII y en el que “no solo se ratifica el derecho privativo de los naturales de estos reynos para el comercio de las Indias en quanto a las personas que pueden hacerlo, sino que también se excluyen de su navegación los baxeles contruidos fuera del reyno, admitiendo a los extranjeros únicamente por vía de dispensa y aún mayor contribución por esta gracia⁴² ». Sin olvidar, como hace Antunez, que a partir de Utrecht los ingleses dispusieron de dos vías francas para comerciar directamente con América (el asiento de negros y el navío de permiso) por nuestra parte podríamos añadir, a su vez, algunas otras pruebas que abogan en favor del mantenimiento e incluso del mayor rigor con que, a lo largo de este periodo, se trató de aplicar la legislación que excluía a los extranjeros de la posibilidad de comerciar con Indias. En la primera dirección habría que comenzar recordando que el conjunto de normas contenidas en el título 27 del libro IX de la Recopilación de las Leyes de Indias, regulando el paso de los extranjeros a aquellas tierras y las formas bajo las que podían adquirir la naturalización que los habilitaba para tratar y contratar con ellas, estuvieron vigentes hasta las Cortes de Cádiz, en que fueron abolidas por un decreto de 13 de abril de 1813. Asimismo convendría también anotar que, en 7 de junio de 1767 se promulgó una real cédula, fundamentada en las de 18 de febrero de 1609 y 13 abril 1640, prohibiendo establecimiento de compañías de comercio extranjeras sin intervención del Consulado⁴³ y que en fechas tan tardías como 1790, se promulgo una real cédula (5 de junio), dirigida a los jueces de arribadas, en la que se reiteraba la prohibición, hecha en 1596, a los extranjeros, de vender mercancías fiadas a pagar en Indias ni

⁴⁰ Recopilación de las Leyes..., Lib. IX, tit. XXVII, ley 1ª.

⁴¹ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas...*, Parte quinta, art. I., p. 277. Sobre este último extremo de la obligatoriedad de la fabricación nacional para los navíos que integrasen las flotas, convendría, sin embargo, aclarar que, entre 1720 y 1778, solo un 25% de los navíos empleados en la Carrera cumplieron ese requisito. Cfd. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, 1976, vol. I, p. 244.

⁴² *Ibíd.*

⁴³ A.G.I., Consulados, 88. Esta real cédula se reiteró en 1765 pero advirtiendo que tal prohibición sólo se entendía para las compañías de nueva creación y no para las ya existentes. A.G.I., Consulados, 12.

tampoco traer desde allí oro, plata ni perlas⁴⁴. Por lo que se refiere, a su vez, al mayor rigor con que se intentó aplicar la legislación prohibicionista, un dato a tener en cuenta sería la “suspensión”, al menos durante un cierto periodo (concreta mente entre 1729 y 1742), del derecho reconocido desde 1620 a los hijos de los extranjeros nacidos en España, es decir, a los jenízaros, para comerciar con Indias, tema sobre el que volveré más adelante, cuando me ocupe de las excepciones que se introdujeron y, en cierto sentido, agujerearon la aparente falta de fisuras de toda esa legislación. En definitiva y visto el aparente rigorismo de las leyes existentes al respecto, bien se podría afirmar con Antunez que, si no desde el momento mismo del descubrimiento, como él señala, pero sí desde fechas muy inmediatas (concretamente desde 1504), la navegación y el comercio con Indias constituyeron, al menos sobre el papel, «un derecho exclusivo» de los naturales de estos Reinos.

La excepción como norma

Analizado el contenido de la legislación prohibicionista y llegado el momento de tratar de verificar su grado de efectividad, como hacíamos al comienzo de esta charla, resulta poco menos que inevitable recordar también aquí aquel otro dicho popular que afirma que «quien hace la ley hace la trampa». Porque, efectivamente y prescindiendo de aquellos otros medios, como el contrabando, la piratería o el corsarismo, que entrañaban, lisa y llanamente, una violación del marco legal establecido por las autoridades españolas, lo primero que a este respecto habría que señalar es que, desde fechas muy tempranas, esa misma legislación se encargó de abrir portillos eficaces por los que los extranjeros pudieron eludir, con mayor o menor facilidad, según las épocas, el rigor de tales leyes. Concretamente, dos fueron las escapatorias legales que, ya casi desde un primer momento, estuvieron previstas dentro del régimen prohibitivo: las licencias y las naturalizaciones.

Las primeras consistieron en una merced o favor especial, concedido por la Corona normalmente a través de la Casa de la Contratación y, en virtud del cual, se autorizaba a cualquier persona excluida legalmente de la posibilidad de comerciar con América para que, excepcionalmente, pudiese intervenir en dicho tráfico. Tales licencias podían concederse para una sola expedición o por un tiempo limitado y, generalmente, en recompensa a determinados servicios prestados a la propia Corona, sobre todo de carácter pecuniario. Ya hemos hecho referencia a algunas de estas licencias concedidas a extranjeros por el Rey Católico, como las que obtuvieron Juanoto Berardi, Jerónimo de Bruselas, Agustín Vivaldi o Bernardo Grimaldi para enviar mercaderías a La Española y, en este último caso, incluso para pasar allí en compañía de su factor; asimismo, son conocidas la otorgada por Felipe el Hermoso a Micer Vila (que, posteriormente, D. Carlos traspasó a Micer de Xievres⁴⁵) y las que concedió el propio Emperador, entre otros, al

⁴⁴ A.G.I., Ind. Gen. Leg. 1706.

⁴⁵ M. JIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Política inicial de Carlos I en Indias, Sevilla, 1960, t. II, pp. 233 y 367.

governador de Bresa para la introducción de 4.000 esclavos en las islas Española, Cuba, San Juan y Jamaica⁴⁶, inaugurando así la nueva orientación que, con carácter casi exclusivo, se va a dar a la concesión de estas licencias y con ello el predominio, también casi absoluto, que sobre esta actividad ejercieron los extranjeros (como es bien sabido, primero los portugueses y, más tarde, los franceses y los ingleses). Porque si bien es cierto que hubo intentos por parte de los españoles de encargarse de este lucrativo negocio, siempre fueron intentos esporádicos condenados al fracaso. Es más y aunque de hecho, desde 1532 a 1589, las licencias para la trata de negros fueron monopolizadas por la Casa de la Contratación y el Consulado, lo cierto es que los españoles nunca consiguieron hacer funcionar el negocio negrero a gran escala, limitándose a vender las licencias a extranjeros o a formar compañías con ellos⁴⁷. Por otra parte, los extranjeros autorizados con licencias para vender negros, no se limitaban a ello sino que se introducían tierra adentro, vendiendo también mercancías y rebasando, así, los límites establecidos en las licencias⁴⁸. En cualquier caso, debo advertir que esta vía de acceso al comercio por parte de los extranjeros que constituyeron las licencias, con excepción de las referidas a la introducción de negros, está falta de un estudio que nos permita calibrar su verdadera importancia.

De hecho, parece ser que el instrumento por excelencia del que se sirvieron los extranjeros para introducirse en el tráfico con Indias fueron las cédulas de naturalización. Al decir de Antunez y Acevedo, se trata de una «especie de naturaleza fingida (que se concedía) a los extranjeros que residiesen en estos reinos por cierto tiempo y con ciertas calidades» y que, prácticamente, les ponía en pie de igualdad con los españoles de origen para poder comerciar con Indias⁴⁹. Dicha naturalización podía obtenerse a título de favor real (naturaleza de gracia) o bien a través de la vía legal. En este segundo caso, los especialistas suelen referirse a una cédula promulgada en 1561 como el primer texto legal que reguló las condiciones que deberían reunir los extranjeros para obtener la naturalización con vistas a poder comerciar con Indias. Si embargo, fue Fernando el Católico, por una real cédula expedida en Toro el 8 de febrero de 1505, en respuesta a una consulta que le hicieron los oficiales de la Casa de la Contratación, quien estableció, por vez primera, dichas condiciones. Concretamente y a la pregunta de los oficiales sobre quienes podían y quienes no considerarse extranjeros a efectos de participar en este tráfico, D. Fernando dispuso que los extranjeros que «en la cibdad de Sevilla e Cádiz o Xerez tienen bienes rayzes y son casados por espacio de quince o veinte años e tienen su asyento hecho en estos Reynos, estos tales bien se pueden haver por naturales⁵⁰». Por tanto,

⁴⁶ G. SCALLE, *Le traite négrière aux Indes de Castille*, Paris, 1906, pp. 139-161.

⁴⁷ R. MELLAQDE, *Breve historia de la esclavitud en América Latina*, México, 1973, pp. 71 y ss.

⁴⁸ A este respecto vid. E. VILA VILAR, "Los asientos portugueses y el contrabando de negros", *Anuario de Estudios Americanos*, XXX, (1973), pp. 557-509; de la misma autora, vid también *Hispano-América y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977.

⁴⁹ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas...*, parte quinta, art. cuatro, p. 291.

⁵⁰ CODDIN, *Ultramar*, V, p. 73-75.

parece claro que, ya desde estas tempranas fechas, al menos aquellos extranjeros que llevasen residiendo en esas tres ciudades entre 15 y 20 años y que reuniesen los requisitos mencionados de estar casados (se sobrentiende que con española) y poseer bienes raíces, eran considerados como naturales a efectos de poder comerciar con América. Esta normativa es de suponer que se mantuvo vigente hasta 1561, en que Felipe II, por una real cédula de 14 de julio, ratificada por una real provisión de 21 de febrero de 1562, estableció que los extranjeros «que hubieran vivido en estos Reynos o en las dichas Islas (Canarias) diez años, con casa y bienes de asiento y fueren casados en ellos o en las dichas islas, con mujeres naturales de ellos o de las dichas Islas, que estos tales sean tenidos y habidos por naturales y lo mismo declaramos y lo mismo hacemos con los estrangeros que estuviesen en las nuestras Indias por tiempo de estos años.⁵¹ .». Como puede comprobarse, las dos novedades que se introducían en esta nueva normativa eran: de un lado la ampliación del derecho a la naturalización a la totalidad de los extranjeros residentes en estos reinos o en las Indias en lugar de únicamente a los residentes en las ciudades de Sevilla, Cádiz o Jerez; de otra, la reducción del tiempo de residencia desde los anteriores 15 ó 20 años a tan solo 10. Cumplidos estos requisitos, el extranjero debía presentar un informe, ante un organismo judicial, que variaba según su lugar de residencia. Los residentes en Sevilla debían acudir a la Audiencia de la Casa de la Contratación y los de Cádiz al juez oficial de la Casa de dicha ciudad, mientras que los que habitaran en otras poblaciones deberían hacerlo ante las respectivas Audiencias de su lugar de residencia o, caso de no existir allí tal institución, ante la justicia superior del mismo lugar. Una vez aprobado el informe, había que hacer la solicitud de naturalización, en la que se hacían constar todas las circunstancias y méritos que podían favorecer su concesión. Así, entre otros datos, se incluían: la nacionalidad; los años que llevaba viviendo en España y cuantos de ellos en la ciudad desde la que hacía la solicitud; el tiempo que llevaba casado; nacionalidad y vecindad de su esposa y progenitores; número de hijos; actividad económica a la que se dedicaba y años de ejercicio; bienes raíces que poseía; el tiempo que hacía que tenía casa habitada; etc. En algunos casos se alegaba también la condición de cristiano viejo, la participación en alguna empresa bélica bajo bandera española u otros méritos, que variaban según las cualidades de cada solicitante. Comúnmente, como el proceso para conseguir la naturalización era demasiado largo y embarazoso, el solicitante confiaba el caso a un letrado para que, en su nombre, se encargase de hacer todas las diligencias pertinentes. Una vez aceptada la solicitud, el proceso continuaba con la “probanza”, que era un procedimiento mediante el cual, unos testigos, presentados por el solicitante, confirmaban los requisitos que este había alegado. Tras este paso, las autoridades competentes, promulgaban una “sentencia” que, caso de ser positiva, se elevaba al Consejo de Indias que, por delegación del Rey, era el encargado de otorgar la carta de naturaleza.

⁵¹ Real cédula dada en Madrid el 14 de julio de 1561. Biblioteca Nacional de Madrid, Manuscritos, 20067-12.

Ahora bien, tras la normativa anteriormente citada de 1561 y ratificada al año siguiente, se comprobó que eran muchos los extranjeros que podían reunir los requisitos allí establecidos y, en consecuencia, obtener carta de naturaleza, con los graves inconvenientes que ello podía acarrear a los comerciantes españoles, como, de hecho, se encargaron de hacer saber, por medio del prior y cónsules de la Universidad de cargadores a Indias, en una representación elevada a la corona en 1592. En ella alegaban que «a causa de la naturaleza que con el tiempo han adquirido muchos extranjeros, italianos, franceses, alemanes y portugueses y otros a quienes Su Majestad las ha concedido», no solo peligraban sus intereses sino que se corría el riesgo de que los extranjeros terminasen por monopolizar este comercio, en vista de lo cual suplicaban que suspendiera la concesión de estas naturalizaciones. Felipe II no accedió a tal petición aunque sí estableció, por una real cédula emitida el 27 de julio de ese año y a la que hemos hecho referencia con anterioridad, que los naturalizados solo pudiesen negociar “con sus propios caudales y no con hacienda de otros extranjeros que no tuviesen el mismo privilegio⁵²”. Pero, pese a tal prevención, lo cierto es que las condiciones para obtener la naturalización seguían siendo las mismas, por lo que, en 1608, el Consulado vuelve de nuevo a quejarse a la corona, solicitándole incluso que suspendiese todas las naturalizaciones que hasta entonces se habían concedido. Felipe III no accedió a conceder tal petición pero, en cambio, sí a endurecer los requisitos hasta entonces exigidos con objeto de tratar, así, de corregir el problema de la desmedida participación de los extranjeros en este tráfico. Concretamente y por una real cédula emitida el 2 de octubre de 1608 estableció que, a efectos de poder tratar y contratar en las Indias, «ningún extranjero sea avido por natural sino el que huviere vivido en estos Reynos o en las Indias veinte años continuos, los diez dellos con casa y bienes rayzes, y estando casado con natural o hija de extranjero nacida en estos Reynos⁵³». Asimismo y como consecuencia del cambio introducido en los requisitos exigidos, también varió el procedimiento legal para la tramitación de la cédula de naturalización. A este respecto se ordenó en dicha real cédula que nadie podría gozar de ese privilegio sin que, previamente, el Consejo de Indias hubiese declarado que cumplía con todos los requisitos mencionados, para lo cual debían acudir al Consejo, «con la información y diligencias que han de hazer en esta razón ante las Audiencias de las Provincias donde residieren (si las huviere) con citación de los Fiscales dellas, y no habiendo Audiencia, ante el Governador y justicia superior, con citación de un Fiscal que para ello se nombre, y los jueces ante quien se recibieren las informaciones han de dar sus pareceres en ellas, para que visto todo en el Consejo, habiendo cumplido con lo susodicho se mande dar cédula de naturaleza y habilitación para poder tratar y contratar en las Indias...dentro de treinta días del que se les huviere dado licencia...hagan inventario de sus bienes y lo presenten ante la justicia del pueblo donde residiere para que en todo tiempo conste de la hazienda que tenían cuando empezaron a contratar con las Indias, y que no lo haziendo

⁵² Real cédula dada en Valladolid a 27 de julio de 1592. *Ibíd.*

⁵³ Real cédula de 2 de octubre de 1608, recogida en la *Recopilación de las leyes...*, Lib. IX, tit. XXVII, ley XXXI.

dentro del dicho tiempo la licencia sea nula y quede revocada y sean havidos por extranjeros como antes⁵⁴ ». Esta cédula se sobrecartó por otra de 25 de diciembre de 1616 mandando «executar y cumplir, precisa e inviolablemente, lo contenido en aquella», formándose a partir de ambas, la ley 31 del título 27 del libro IX de la Recopilación de las Leyes de Indias, en cuyo texto se introdujo como novedad que las informaciones y diligencias de los extranjeros residentes en Sevilla, Cádiz y Sanlúcar deberían hacerse en la Audiencia de la Casa de la Contratación, citándose, además, al Consulado «para que alegue lo que le convenga⁵⁵ ». Dos años más tarde, concretamente el 11 de octubre de 1618, habiéndose advertido que muchos extranjeros se valían de testigos falsos para las probanzas de los bienes raíces que poseían, se emitió una nueva real cédula en la que se ordenaba que, por lo que se refiere «al requisito de tener bienes rayces...se entienda que ha de ser en cantidad de quatro mil 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, y no por informaciones de testigos». Esta cédula, ratificada en 7 de junio de 1620, pasó a constituir la ley 32 del mismo título y libro ya citados mas arriba de la Recopilación.

Sin embargo y en flagrante contradicción con este endurecimiento, al menos sobre el papel, de las condiciones exigidas para la naturalización, desde el comienzo del reinado de Felipe IV, como ya señalara Domínguez Ortiz, «empiezan a concederse liberalmente cartas de naturaleza y permisos comerciales a gentes que carecían de los requisitos legales para obtenerlos», provocando con ello una «derogación virtual» de lo hasta entonces legislado⁵⁶. No en vano y según el propio Domínguez Ortiz, entre 1621-1644 se otorgaron 196 naturalizaciones frente a las 58 concedidas entre 1600-1620, situación que no pudo por menos que generar la alarma de los mercaderes sevillanos que veían, así, peligrar, seriamente, el papel de intermediarios de los extranjeros que venían desempeñando. Ya desde 1633, el Consulado de Sevilla determinó oponerse, por vía jurídica, a todas las solicitudes que se presentaban, de modo que los expedientes sustanciados a partir de esta fecha contienen un auto de notificación y una contradicción, en las que alegaba el Consulado que, entre las causas que había para que no se concediesen las naturalezas solicitadas, estaba «que con esto el comercio de los naturales se destruye y se defraudan muchos derechos reales a S. M. (y que) no siendo personas de caudal, cargan en su nombre muchas sumas de ducados de extranjeros». Pero, dado que, aún así, las naturalizaciones seguían concediéndose, el 6 de febrero de 1644 solicitó de la Corona, a cambio de un servicio de 50.000 ducados, la revocación de todas las naturalezas concedidas que no se ajustasen a lo establecido en la real cédula de 25 de diciembre de 1616, para que de esta forma, como se dice expresamente en dicha solicitud, «se cierre esta puerta para lo futuro y no puedan comerciar con Indias por sí ni por confidentes». La solicitud

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, "La concesión de naturalezas para comerciar en Indias en el siglo XVII", *Revista de Indias*, 76, (1959), pp.228-39; reed. en su libro *Estudios Americanos*, Madrid, 1988, pp. 117-134.

contó con el voto favorable del Consejo de Indias y en marzo de 1645, en un informe elaborado por la Casa de la Contratación se hacía constar que, descontando los muertos, había 144 extranjeros con cédulas de naturalización, de los que solo 13 debían gozarlas por ajustarse a las prescripciones vigentes. A partir de estos momentos y aunque el portillo no se cerró (entre 1645 y 1700 se concedieron 72), cuando menos sí se puso fin a esa etapa de anormal liberalidad⁵⁷. Y asentadas las bases legales para la naturalización en la Recopilación de 1681, en el siglo XVIII, como afirma Antunez y Acevedo, no se introdujo novedad alguna sobre el particular, «antes bien (como apostilla más adelante) nos consta que hasta el año 1791, en que se extinguió la Audiencia de la Contratación, se observó a la letra la misma forma en los expedientes de connaturalizaciones, sin embargo de las diversas reglas que estaban dadas para adquirir la naturaleza en España⁵⁸».

Con todo, licencias y naturalizaciones no constituyeron los únicos portillos abiertos por la legislación para que los extranjeros pudiesen intervenir en el tráfico con Indias. Desde 1620, al menos, contaron, además, con un tercero, ya que ese año, por una real cédula expedida el 14 de agosto y recogida en la ley 27 del título 27, libro IX de la Recopilación, se ordenó que «qualquiera hijo de extranjero, nacido en España, es verdaderamente originario y natural de ella», añadiendo que sobre este particular «lo que conviene es que se guarden las leyes, sin hacer novedad». Este último párrafo ha dado lugar a que algunos autores consideren que tal prerrogativa les había sido ya concedida con anterioridad, concretamente desde 1565, fecha en que Felipe II declaró como natural todo aquel «que fuere nacido en estos reynos, y hijo de padres que ambos a los dos, o a lo menos el padre, sea asimismo nacido en estos reynos, o haya contraído matrimonio en ellos por tiempo de diez años»⁵⁹. Sin embargo, Antunez y Acevedo, niega que fuese así, basándose en lo ordenado en una real cédula de 13 de enero de 1596, en la que se decía «que con los nacidos y criados en estos reynos, hijos de padres extranjeros, y que hubieran pasado a las Indias sin licencia, quando mandaremos componer extranjeros, se guarde lo mismo que estuviere ordenado con los que tuvieren naturalezas en ellas, o licencias para contratar con las Indias», lo que significaba, a su juicio, que, a efectos de pasar o contratar con Indias, no se les reputaba como naturales, ya que «las mercedes de composición no se entendían ni se despachaban para con los verdaderos naturales de los reynos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra y de las islas de Mallorca y Menorca»⁶⁰. Pero aún así, no es menos cierto que la cédula de 1620 se expidió a raíz de una consulta del fiscal de la Audiencia de Lima en la que se quejaba «de los inconvenientes que se siguen de que los hijos de los extranjeros nacidos en estos reynos traten y contraten en las Indias», de modo que con ella se intentaba a poner fin a esa especie de «indeterminación legal» que hasta entonces parece haber existido. No obstante, inmediatamente se va a intentar limitar el uso de esta disposición por las consecuencias que para

⁵⁷ Cfdo. *Ibidem*.

⁵⁸ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas...*, parte quinta, art. IV, p. 293.

⁵⁹ J. VEITIA LINAJE, *Norte de la Contratación...*, lib. I, cap. XXXI, par. 6, p. 239.

⁶⁰ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas...*, parte quinta, art. II, p. 281.

los comerciantes españoles podía acarrear y, por una real cédula de 29 de diciembre de 1623 (ratificada en 1648), se prohibió la elección de los hijos de extranjeros para prior y cónsules así como que participasen en las elecciones de los mismos, ya que, según apuntaba la propia Casa de la Contratación, aquellos buscaban siempre “el beneficio de sus provincias parientes y amigos, cuyas encomiendas y negocios tienen y han quitado a los naturales”⁶¹.

Con esta medida se inaugura un proceso de contradicciones caracterizado por reconocer la naturaleza a una serie de individuos pero no permitirles ejercer los derechos que tal condición reportaba y que desembocó en el famoso pleito que contra ellos promovieron los comerciantes de Sevilla y Cádiz en 1720. Dicho pleito ha sido analizado con detenimiento en diversas publicaciones, lo que me exime de entrar aquí en su pormenor⁶². En cualquier caso, lo que debe quedar claro es que lo que latía detrás del mismo no era más que el intento, por parte de los comerciantes españoles, de recuperar su papel de intermediarios en el tráfico ultramarino, del que habían sido despojados por los jenízaros. Y prueba evidente es que la principal acusación que esgrimieron contra ellos fue, justamente, la de que el grueso de su actividad consistía en llevar bajo consignación mercancías pertenecientes a extranjeros, quienes, por otra parte y como era natural, preferían utilizar a los jenízaros como intermediarios, no solo por razones de parentesco o amistad sino por las vínculos que la mayoría de ellos mantenían con los países de origen de sus padres. El Consejo de Indias emitió ya una primera sentencia el 26 de julio de 1720 en la que reconocía que “los hijos de extranjeros nacidos en España son verdaderamente naturales de estos reynos, y no se les puede impedir el comercio de las Indias”, aunque, para evitar que, como afirmaban los comerciantes españoles, pudiesen traficar valiéndose de capitales extranjeros, se establecía la obligatoriedad de “presentar en el Consulado o ante las justicias donde residiesen, inventario jurado de sus bienes, para que se tenga entendido los que tienen y consecuentemente se pueda reconocer qué géneros y hasta qué cantidad pueden embarcar”. Ahora bien y como la prohibición de actuar como comisionistas de los extranjeros también afectaba a los naturales, se ordenó que “ni los españoles ni algunas otras personas puedan ser factores, ni tener encomiendas para llevar a Indias géneros extranjeros”⁶³. Pese a este primer revés, los comerciantes de Sevilla y Cádiz no

⁶¹ A.G.I., Consulados, 892.

⁶² Entre las publicaciones consagradas a esta cuestión, vid: M.C. GARCÍA BERNAL, “Los españoles, hijos de extranjeros, en el comercio indiano” en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1976, pp. 173-182; A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976, Vol. I, pp. 122-29; J.M. MORALES ÁLVAREZ, *Los extranjeros con carta de naturaleza...*, pp. 221-244; J.A. YERGA COBOS, *La naturalización en Cádiz por ley y por nacimiento en el siglo XVIII*, Tesis de Licenciatura inédita. Universidad de Sevilla, 1984; M. GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, “Los jenízaros y el comercio indiano (1720-1750)”, *Temas Americanistas*, 6, (1986), pp. 21-28; de la misma autora: “La precariedad legal de los jenízaros en el Consulado de Cádiz”, *Temas Americanistas*, 8, (1990), pp. 13-15; “Los jenízaros ante el Nuevo Cuerpo de Comercio de 1729” en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, T.I, pp. 259-70 y *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Sevilla, 1999.

⁶³ Sentencia del Consejo de Indias, de 26 de julio de 1720. A.G.I., Ind. Gen., leg. 2042.

se dieron por vencidos y, al año siguiente, plantearon un segundo pleito contra el que se falló sentencia el 25 de septiembre de 1725. En virtud de la misma se ordenaba que con respecto a los hijos de extranjeros nacidos en España se guardase y cumplierse, estrictamente, lo prevenido en la ley 27 del título 27 de la Recopilación y que admitiera a contratar, sea estando fuera de la patria potestad y con hacienda a parte, dando relación jurada de sus bienes, para obviar con este medio que los Padres comercien incluidos con los hijos, en fraude y contravención de lo prevenido en las leyes". Tras esta sentencia, el fiscal solicitó que se aclarase que dicha determinación solo afectaba a los hijos de extranjeros nacidos en España de padres que "hubiesen en ella constituido domicilio perpetuo, y no de los que naciesen de padres que no tuviesen esta cualidad", por lo que, en 7 de noviembre del mismo año se proveyó que "los hijos de extranjeros transeúntes y que no tienen domicilio, nacidos en España, no son comprendidos en la ley veinte y siete del libro nono de la Recopilación de Indias"⁶⁴. En estos términos se expidió el 14 de febrero de 1726 la Real Ejecutoria de este pleito aunque las numerosas dudas que suscitó su aplicación determinó un nuevo recurso ante Consejo de Indias que, por carta acordada del 17 de febrero de 1728, declaró que las condiciones que deberían reunir los padres extranjeros para que sus hijos, nacidos en España, pudiesen acogerse a los beneficios de la citada ley 27 serían "ser estos domiciliados en España, y vivido en ella por tiempo de diez años, profesando la fe católica y separado del cuerpo de su nación, sin asistir a su consulado ni juntas y contribuyendo al Rey como los demás vasallos"⁶⁵. Sin embargo, el Consulado, pese a este pequeño triunfo, no desistió en su empeño de liberarse de estos "molestos" competidores y en 1729 consiguió por la vía política lo que no fue posible por la legal. En efecto y gracias a la mediación de Patiño, Felipe V emitió el 23 de septiembre una real cédula ordenando la creación de un Nuevo Cuerpo de Comercio, en el que se integrarían "todos los cargadores actuales de la Carrera de Indias (...) y que matriculados por el Consulado y consiliarios, se vayan eligiendo entre sí todos aquellos que sean de la satisfacción del mismo Consulado y actual comercio a quienes concede S. M. facultad de no incorporar a su comunidad persona alguna que carezca de las circunstancias que fueren su Real voluntad"⁶⁶. A tenor de lo previsto en esta real cédula, el Consulado procedió a elaborar las reglas por las que debería regirse este Nuevo Cuerpo, ocasión que, ni que decir tiene, aprovechó para resarcirse de su anterior fracaso en el pleito sostenido contra los jenízaros. No en vano, por la norma cuarta, estableció la obligatoriedad para todos los individuos que aspirasen a matricularse «de ser precisamente españoles e indispensablemente vecinos de Sevilla, Cádiz, el Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda», arrogándose, además, por la quinta, la facultad de excluir a todos aquellos de «quienes no tenga la satisfacción correspondiente a la obligación en que por cada uno

⁶⁴ Real Ejecutoria del pleito que se ha seguido ante S. M. y señores de su Real Supremo Consejo de las Indias. A.G.I., Ind. Gen, leg. 1539.

⁶⁵ R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Memorias históricas..., parte quinta, art. III, p. 288

⁶⁶ A.G.I., Contratación, leg. 5093

se constituye»⁶⁷. Y el resultado de ambas normas fue que, entre 1729 y 1742, ni uno solo de los jenízaros que solicitó su ingreso fue admitido⁶⁸. Ahora bien, las continuas protestas de estos últimos determinaron que, por una cédula de 20 de abril de 1742, Felipe V derogase la orden de 1729, restableciendo la situación existente con anterioridad. Concretamente ordenó que se llevase “a puro y debido efecto, la referida ejecutoria expedida por dicho mi Consejo en la Sala de Justicia (se refiere a la de 14 de febrero de 1726) y que se cumpla, observe y ejecute en todo y por todo su contenido (...) declarando por nulo todo lo que después se ha providenciado en contrario de lo prevenido en ella”⁶⁹. A partir de este momento, los hijos y nietos de extranjeros nacidos en España podrían matricularse y habilitarse para este comercio, si bien, a la hora de solicitar su correspondiente licencia de embarque, además de cumplir los requisitos que se exigían a los naturales (es decir, certificaciones acreditativas de su naturaleza, oriundez y limpieza de sangre, partida de bautismo propia y de casamiento de sus padres y, caso de que estos viviesen, escritura de emancipación del dominio y patria potestad) debían presentar una certificación del Cónsul de su nación de origen en la que constara que el padre del pretendiente vivía separado de ella, así como otra certificación de los oficiales contadores de la aduana en la que constase que éste había pagado los derechos reales como cualquier otro vasallo español⁷⁰.

Con todo ello lo que, al parecer, se pretendía era que el jenízaro no sirviera de vehículo para el comercio de la nación de origen de su padre. Pero, ¿la eliminación de los jenízaros como intermediarios entrañaba, quizás, la eliminación de los extranjeros del comercio indiano?; ¿resolvía esto, realmente, el problema de fondo que aquejaba al comercio colonial español y que no era otro que su dependencia respecto a la producción extranjera?. La verdad es que no y el primero en saberlo era el propio gobierno, de ahí la ambivalencia de su política al respecto, tratando, por un lado, de cerrar este comercio a los extranjeros y, por otro, no dudando en abrirles sus puertas, consciente de la debilidad de la producción española y, en no pocos casos, presionado, además, por sus agobios financieros. Pero igual, si no más claro, lo tenían los propios comerciantes españoles, quienes, por más que presionaran a la Corona para que tratara de impedir u obstaculizar, con trabas legales, la participación de los extranjeros en este tráfico, no por esto dejaban de reconocer la imposibilidad material en que se hallaban de sobrevivir sin ellos. Así lo confiesan, paladinamente, en una representación enviada por el Consulado a la Casa de la Contratación, en julio de 1742, en la que solicitaban, dada la imposibilidad de evitar que los extranjeros cargasen sus mercancías a Indias, que sólo se les permitiese a ellos llevarlas a su nombre; y en defensa de su propuesta argumentaron que la ley 1ª del título

⁶⁷ El Consulado remitiendo las reglas que han acordado para el nuevo establecimiento del comercio. Cádiz, 21 de noviembre de 1729. A.G.I., Ind. Gen., leg. 2301.

⁶⁸ J. RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz. Marícula de comerciantes (1730-1823)*, Cádiz, 1988.

⁶⁹ Real cédula de 20 de abril de 1742. A.G.I., Contratación, leg. 5095,

⁷⁰ Documentos que deben presentar los individuos que soliciten habilitarse para el tráfico y comercio de las Indias. A.G.I., Arribadas, leg. 581.

XXVII, que prohibía las encomiendas, se promulgó en unos momentos en que los comerciantes españoles no necesitaban de ese recurso para hacer fortuna en la Carrera, algo muy distinto de lo que sucedía ahora, por lo que no se debía aplicar "con rigor la prohibición ni castigar al pobre español que presta su nombre, porque del extranjero depende su manutención, que tal es nuestra infeliz situación, precisa a distinción y remedio"⁷¹. Bien es verdad que semejante propuesta no fue admitida (real cédula denegatoria de 21 de enero de 1743), pero, aún así, de lo que no cabe duda es de la clara conciencia que tenían los comerciantes españoles de su dependencia respecto a los capitales y las mercancías de los extranjeros⁷².

Resultados de la contradicción

Conocida, pues, la legislación prohibicionista y los portillos que esta misma abrió para que los extranjeros pudiesen eludir su aparente rigor, muy brevemente ya, unas pinceladas que nos permitan, al menos, aproximarnos a los resultados de tanta contradicción. Tal y como señalamos al comienzo de esta charla, el peligro que suponía la presencia extranjera en la Carrera para los intereses españoles comenzó a detectarse desde fechas tempranas (recuérdese la advertencia hecha en las Cortes de Toledo de 1538), aunque fue, sobre todo, desde comienzos del siglo XVII cuando se hizo ya absolutamente palpable y evidente. Directa o indirectamente, ya fuese por medio de privilegios personales (licencias y naturalizaciones) o sirviéndose de sus hijos nacidos en España (jenizaros), los extranjeros fueron, poco a poco, desplegando sus redes en el comercio ultramarino y fortaleciendo sus posiciones hasta dejar reducidos a sus legítimos usufructuarios, los cargadores españoles, a representar el papel de meros intermediarios o testaferros. Ni que decir tiene que la Corona era plenamente consciente del progresivo poder que los extranjeros iban adquiriendo en la Carrera al igual que de su connivencia con los mercaderes españoles; pero, aún así, se veía obligada a hacer la vista gorda, dada la incapacidad de la producción española para hacer frente a la demanda americana.. A este respecto, tal vez resulte útil recordar, siquiera sea con brevedad, casi como por el agujero de una cerradura, la opinión que sobre este fenómeno de la extranjería acaparadora y dominadora del tráfico de la Carrera dejan traslucir algunos textos de la época y que no por conocidos resultan menos eficaces. Ante la imposibilidad, por razones obvias (el tema en sí merecería un estudio monográfico), para establecer un florilegio variado y abundante, me centraré en no más de media docena de esos textos pero cuya claridad y dureza entiendo que sirven bastante bien para ejemplificar al resto.

Por de pronto, ya a comienzos del siglo XVII, Sancho de Moncada, en su Restauración política de España (1619) afirmaba, tras consultar con algunos "hombres prácti-

⁷¹ A.G.I., Ind. Gen. Leg. 1539.

⁷² Para todo lo concerniente a esta propuesta, reacción ante la misma por parte de los jenizaros y solución final, vid, M. GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, "Los jenizaros ante el Nuevo Cuerpo de Comercio de 1729", art. cit, p. 266-68; de la misma autora, La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenizaros..., pp. 86-89.

cos” en la materia, que los extranjeros negociaban “en las Indias de diez partes las nueve, de modo que las Indias son para ellos, y el título de V. Majestad, pues las flotas enteras les vienen consignadas”⁷³. Pocos años más tarde, concretamente en 1624, Struzzi, en su Dialogo sobre el comercio de estos reinos de Castilla, denunciaba cómo con plena tolerancia oficial, “la mayor parte de las mercancías que se cargan en las flotas es hacienda de extranjeros debajo de nombres españoles»; y en 1639 era Pellicer de Ossau en su Comercio impedido por los enemigos de esta Monarquía quien señalaba a las, según él, 2000 casas comerciales extranjeras afincadas en Sevilla y conectadas con toda Europa, como la base de toda esta gran ficción, dado que «o cargan para el que está en Ámsterdam, o le receptan su hermano, hijo o pariente, para que vaya pasajero en los galeones con manufacturas engañosas, o abusando de su naturaleza y privilegio, reciben en su nombre la hacienda del francés y holandés o de su pariente...y la envían en su nombre al que tienen puesto por correspondiente en los puertos de Indias, y lo que sale de las ciudades de España para ellos es con testimonios falsos del lugar adonde se remite, como Hamburgo y Amberes por Ámsterdam; Londres y Lila por Ruan, Nantes y Rochela, sin lo que sale en derechura de las Indias, que es el principal intento a que van dichos pasajeros, y a excusar que su retorno de lo que partió de España sin registro, vaya en primer lugar a Holanda y Francia; y en caso que no se pueda conseguir, venga oculto en la misma armada de Su Majestad, que después muy fácilmente se ondea»⁷⁴. En realidad, estas alturas del siglo, el monopolio no era ya más que una cáscara vacía de contenido y que sólo pertenecía nominalmente a los españoles, pues, como escribiera F. Martínez de Mata en su “Sexto Discurso”, “Es infelicísimo el comercio que a España le ha quedado con las Indias; porque de qué sirve el traer tantos millones de mercaderías, y de plata y oro la Flota y Galeones con tanta costa y riesgos, si viene en permuta y trueco de haciendas de fuera del reino (...) quedando los Españoles por míseros sirvientes y pobres recueros”; y más adelante añade, “Por haber dejado abrasar y usurpar el comercio a las naciones, lo ha perdido todo la Real Hacienda y ha perdido España sus famosos mercaderes y laborantes; y los pocos que han quedado se van apurando y quebrando, porque se hallan ser inquilinos de Franceses, Genoveses y otras naciones (...) y se han servido dellos como de arcoductos por do conducen la plata y solo les queda la humedad de por aquí pasó”⁷⁵. También el clérigo Juan de Castro, en su Memorial sobre la pérdida de España y su comercio, escrito en 1668, se queja de que «los extranjeros se habían apoderado del (comercio) de la América, abusando de la sencillez o tontería de los españoles, que no eran más que sus testas de ferro o comisionistas»⁷⁶; y el propio Veitia Linaje comentaba en 1670 que «por no haber sabido favorecer, fomentar, estimar y premiar los comerciantes, está hoy lo más de los comercios en poder de estrangeros, que se han hecho señores

⁷³ Ed. a cargo de J. VILAR. Madrid, 1974, p. 111.

⁷⁴ J. LARRAZ, La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700), Madrid, 1963, pp. 56-57.

⁷⁵ F. MARTÍNEZ DE MATA, Memoriales y Discursos, Ed. a cargo de G. ANES. Madrid, 1971, pp 149-50.

⁷⁶ G. ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias, Barcelona, 1917, Apéndice , pp. 320 y ss.

dellos, enriqueciendo y ennobleciéndose con lo mismo que nosotros estamos despreciando»⁷⁷. Y en correspondencia con estos testimonios españoles podríamos también traer a colación algunos otros de origen extranjero, en los que esta situación de auténtico “avasallamiento” a que estaban sometidos los comerciantes españoles aparece reflejada con idéntica claridad. Así, en una carta escrita por el cónsul francés en Cádiz a Colbert, en 1670, se dice: “toutes les marchandises qu’on leur donne à porter aux Indes sont chargées sous le nom d’espagnols, qui bien souvent n’en ont pas connaissance, ne jugeant pas à propos de leur en parler, a fin de tenir les affaires plus secrètes et qu’il n’y ait que le commissionaire à le savoir, lequel en rend compte à son retour des Indes, directement à celui qui en a donné la cargaison en confiance sans avoir nul egard pour ceux au nom desquels le chargement à été fait»⁷⁸. Por su parte, Savary des Bruslons, en su Dictionnaire Universel de Commerce, señalaba expresamente que “tous les marchands françois, anglois, hollandois & italiens envoient leurs effets pour les faire transporter à l’Amérique sur de vaisseaux espagnols, sur le nom d’un facteur ou commissionaire, car il n’est permis à qui que ce soit de trafiquer aux Indes espagnoles qu’aux seuls espagnols naturels, de sorte qu’il faut que tous les autres marchands passent par leurs mains, se servent d’eux, & se rapporten à leur bonne foi pour la perte & le profit qui s’est trouvé sur leurs marchandises, c’est dans ces commissions que consiste le plus grand profit, ou pour parler plus juste, tout le négoce des espagnols, parce que si l’on en excepte un peu de vin, d’huile, de fer, de fruits secs qu’ils tirent de chez eux, tout le reste vient des autres pays»⁷⁹.

Pero, pese a tales denuncias y evidencias, conviene, asimismo, no olvidar que ese acaparamiento del tráfico de la Carrera por los extranjeros se estaba llevando a cabo, sin apenas oposición, ni por parte de la Corona ni de los propios mercaderes españoles. En efecto, la primera, agobiada por sus constantes apremios financieros, no dudaba en desviar su atención de lo que estaba sucediendo a cambio de obtener algún provecho económico (como deja claramente al descubierto la escandalosa política de “indultos” que puso en práctica en esta segunda mitad de la centuria⁸⁰), mientras que, a los comerciantes españoles, conscientes de su debilidad e incapacidad para competir realmente con los extranjeros, tampoco parecía incomodarles demasiado el verse reducidos a jugar ese papel de simples intermediarios o testaferros. en la medida que ello también les reportaba sus ganancias⁸¹. Y es que, como afirmaba en 1686 el cónsul francés en Cádiz, “La tole-

⁷⁷ J. VEITIA LINAJE, Norte de la Contratación..., Lib. I, Cap. XVIII, par. 2, p. 118.

⁷⁸ J. LARRAZ, La época del mercantilismo..., pp. 57-58.

⁷⁹ J. SAVARY DES BRUSLONS, Dictionnaire Universel de Commerce, Sixieme Edit., Geneve, MDCCL, t.IV, p. 345.

⁸⁰ A este propósito vid. fundamentalmente, L. GARCÍA FUENTES, El comercio español con América (1650-1700), Sevilla, 1977, pp. 109-158; E. VILA VILAR, “Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida” en Actas XI Congreso Internacional de Ahila, Liverpool, 1998, vol. II, pp. 27-43.

⁸¹ Para todo lo concerniente a los mecanismos a través de los cuales los extranjeros se servían de los españoles como comisionistas y de las tasas de beneficios que a estos les reportaba esa función, vid. el trabajo clásico de A. GIRARD, Le commerce français..., pp. 462-72; una reciente puesta a punto, con nuevos docu-

rancia, o más que nada, el permiso tácito que el Rey de España garantiza prontamente a todos los extranjeros para comerciar con sus Indias en nombre de sus súbditos parece ser más el resultado de una sutil política que de la corrupción y el mal gobierno de su estado. Diría que dicha tolerancia (...) es realmente necesaria, puesto que sus súbditos no están en condiciones de beneficiarse de este vigoroso y rico comercio”⁸².

Por otra parte y respecto a esta situación, debemos también aclarar que no contamos solo con opiniones como las reseñadas más arriba y en las que podrían presumirse una cierta carga de subjetividad; junto a ellas disponemos también de alguna información cifrada, como la que nos proporcionan los cónsules extranjeros afincados en Cádiz en dicho periodo. Tal es el caso, sin ir más lejos, de las conocidas “estadísticas” elaboradas por el cónsul francés P. Catalán o por el intendente Patoulet y, que ponen claramente de manifiesto cómo, a fines del siglo XVII, la casi totalidad del comercio ultramarino estaba en manos extranjeras⁸³. Concretamente, según una de esas memorias fechada en 1682, solo una cuarta parte de las mercancías que se embarcaban en Cádiz con destino a las colonias era de origen español, participación que otra memoria de 1691 dejaba reducida a un raquíto y testimonial 5 %⁸⁴. Y algo muy similar puede deducirse de los datos que, basándose en otra serie de informes elaborados por los cónsules extranjeros acreditados en Cádiz, nos proporcionan, Everaert, Morineau Kamen o Fernández de Pinedo acerca de la salida de numerario hacia Europa, tras la llegada de las flotas⁸⁵. Por consiguiente parece, pues, claro que, a fines del XVII, Francia, Holanda, Inglaterra, Génova y Flandes se habían convertido, de hecho, en las auténticas metrópolis de la América española, sin que a España, como escribiera Mesnager, el agente francés en la corte de Felipe V, le cupiese representar otro papel que el de “continuar siendo la fideicomisaria”⁸⁶.

Esta situación empeoró, aún más, si cabe, a comienzos del XVIII, como consecuencia de la Guerra de Sucesión (en cuyo transcurso y a cambio de la ayuda militar que prestaron a Felipe V, los franceses obtuvieron no solo el asiento de negros sino también importantes concesiones comerciales en América) y, sobre todo, de los acuerdos adoptados en Utrecht en favor de Inglaterra que, como es sabido, además del asiento de negros

mentos, en S.J. STEIN y B.H. STEIN, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, 2002, pp. 100-111.

⁸² S.J. STEIN y B.H. STEIN, *Plata, comercio...*, p. 120.

⁸³ A. GIRARD, *Le commerce français...*, pp. 295-314; una transcripción completa del informe de Patoulet en M. MORINEAU, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, London-Paris, 1985, pp.327-47.

⁸⁴ H. SEE, *Documents sur le commerce de Cadix (1691-1732)*, Paris, s/f, pp. 31-32; J. EVERAERT, *De internationale en koloniale andel der Vlaamse firma's te Cadiz (1670-1700)*, Brujas, 1973, pp. 278-292.

⁸⁵ J. EVERAERT, *De internationale en koloniale...*, pp. 391-401 y 693-701; M. MORINEAU, *Incroyables gazettes...*, pp. 262-69; 300-303 y 326-43; H. KAMEN, *La España de Carlos II*. Barcelona, 1981, pp. 212-19; E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, “Comercio colonial y semiperiferización de la monarquía hispana en la segunda mitad del siglo XVII” en *Desigualdad y periferia. La periferización del Mediterráneo occidental*, ss. XII-XIX, Murcia, 1986, pp. 123-28.

⁸⁶ E. W. DAHLGREN, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’océan Pacifique*, Paris, 1909, p. 650.

consiguió también el permiso para enviar anualmente un navío de porte de 500 toneladas (que posteriormente se ampliaron 650) a cada unas de las ferias que se celebrasen en Veracruz y Portobelo⁸⁷. Ahora bien y pese a todo ello, no es menos cierto que, desde mediados de la década de los años cuarenta en adelante y, muy especialmente, en el último tercio de la centuria (a raíz de las reformas introducidas en el sistema comercial español conocidas como la nueva política del libre comercio), esa situación de dependencia casi absoluta respecto a la producción extranjera parece ser que experimentó una sustancial mejoría, en la medida que, entre 1782-96, los productos de origen español pasaron a representar el 51% del total de las exportaciones a Indias⁸⁸. Sin embargo y a este respecto, convendría, asimismo, recordar que no es oro todo lo que reluce en las estadísticas oficiales, ya que no en vano y a tenor de lo establecido en el «Reglamento y aranceles para el libre comercio» de 1778, hubo una porción importante de productos manufacturados extranjeros, especialmente textiles, que pudieron hacerse pasar por españoles introduciendo leves retoques en su acabado o, sencillamente, cambiándoles las marcas⁸⁹. Pero hay más, si atendemos a los únicos datos que nos permiten una cierta aproximación al volumen de negocios y, más en concreto, a los márgenes de beneficios que obtenían los comerciantes españoles y extranjeros establecidos en Cádiz en la segunda mitad de esta centuria (me refiero a la información que sobre las “utilidades” obtenidas por los comerciantes nos proporcionan el Catastro de Ensenada y su Comprobación), lo que dejan entrever no viene sino a ratificar la imagen del predominio abrumador que estos últimos ejercían sobre el tráfico de la Carrera. No en vano, las utilidades calculadas a los extranjeros equivalen al 82,5% del total en 1753-54 y al 81,7% en 1762, Este dato resulta aún más revelador si tenemos en cuenta que, por número de individuos, los espa-

⁸⁷ Para todo lo concerniente a la actuación tanto de los franceses como de los ingleses en el tráfico hispano-americano durante este periodo, vid., vid. E. W. DHALGREN, *Les relations commerciales et maritimes....*, op. Cit; L. VIGNOLS, “Le commerce interlope français à la Mer du Sud au debut du XVIII siècle”, *Revue d’Histoire Economique et Sociale*, 13, (1925); del mismo autor: “El asiento francés (1700-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio franco-español desde 1700 hasta 1730”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, V, (1928); S. VILLALOBOS, “Contrabando francés en el Pacífico, 1700-1724”, *Revista de Historia de América*, 51, (1961); del mismo autor: *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile (1700-1800)*, Buenos Aires, 1965; C.D. MALAMUD, *Cádiz y Saint-Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, 1986; V.L. BROWN, “The South Sea Company and contraband trade”, *American Historical Review*, 31, (1925-26); G.N. CLAREK, «War trade and trade war, 1701-1713”, *Economic Historical Review*, I, (1928); G.H. NELSON, “Contraband trade under the Assiento, 1730-1739”, *American Historical Review*, 51, (1945); C. NETTLES, “England and the Spanish American trade, 1650-1715”, *Journal of Modern History*, III; H. KAMEN, *La Guerra de Sucesión en España, 1700-1715*, Barcelona, 1974; J.G. WALKER, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979; P.E. PÉREZ-MALLAINA BUENO, *La política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Sevilla, 1982; A. LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, 1991.

⁸⁸ Vid. a este respecto, J.R. FISHER, *Commercial relations between Spain and Spanish America in the era free trade*, Liverpool, 1985.

⁸⁹ Sobre esta cuestión, vid. J.M. DELGADO, “Libre Comercio: mito y realidad” en T MARTÍNEZ VARA (ed), *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, pp. 69-83; A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *El libre comercio a examen gaditano*, Cádiz, 1998.

ños representaban el 54% y el 59% respectivamente del total de los comerciantes registrados en una y otra fecha, lo que significa que, con más de la mitad de los efectivos, el contingente español debía conformarse con apenas una quinta parte de los beneficios que obtenían los extranjeros. A mayor abundamiento, esas diferencias se hacen aún más sensibles si recurrimos al desglose por niveles de cuantía de dichas utilidades: en efecto, mientras que el 54% de los españoles obtienen beneficios inferiores a los 500 pesos, en esa categoría únicamente se incluye el 2% de los extranjeros; si el límite significativo de las utilidades calculadas lo establecemos en los 2.500 pesos, en tanto que el porcentaje de los españoles se eleva hasta el 92%, el de los extranjeros sigue siendo todavía de sólo un 38% y de este modo, frente al 62% de extranjeros con beneficios superiores a dicha cantidad los españoles solo sitúan el 8% de sus efectivos. Puede matizar aún más esta situación el hecho de que ese 8% de españoles solo alcanza la frontera de los 7.500 pesos, en tanto que hay todavía un 22% de extranjeros que se sitúa con utilidades comprendidas entre los 7.500 y los 40.000 pesos⁹⁰. Por consiguiente y a la vista de estos datos, no parece que puedan albergarse muchas dudas acerca de quienes fueron los auténticos líderes del teórico monopolio comercial español.

En definitiva, un sistema mercantil, técnicamente cerrado y hermético, montado en beneficio exclusivo de los españoles, ya desde fechas muy tempranas y debido al fallo estructural de la producción, dio de sí el resultado, aparentemente paradójico, de que sus principales beneficiarios y protagonistas casi absolutos fueran, justamente, aquellos que en el diseño inicial estuvieron legalmente excluidos del mismo y que se consideraron siempre como los enemigos a rechazar. Parafraseando el famoso aforismo de Tomás Moro de que, en su tiempo, «las ovejas se comían a los hombres», bien se podría decir que, en la Carrera de Indias, los lobos, no solamente fueron invitados a comerse a las ovejas sino que, en realidad, fueron aceptados como sus pastores.

⁹⁰ A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 493-97.

ÍNDICE TOMO I

PRESENTACIÓN

| | |
|--|----|
| VILLAR GARCÍA, M ^a . Begoña | 15 |
|--|----|

PONENCIAS

| | |
|---|----|
| Franceses en tierras de España: Una presencia mediadora en el Antiguo Régimen AMALRIC, Jean Pierre | 23 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| El papel de los extranjeros en las actividades artesanales y comerciales del Mediterráneo español durante la Edad Moderna FRANCH BENAVENT, Ricardo | 39 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| Los extranjeros en el tráfico con indias: Entre el rechazo legal y la tolerancia funcional GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio | 73 |
|---|----|

| | |
|--|-----|
| Andalucía en el contexto migratorio de España en la Edad Moderna SANZ SAMPELAYO, Juan | 101 |
|--|-----|

COMUNICACIONES

| | |
|--|-----|
| Sobre los orígenes de la burguesía malagueña: los primeros Krauel en Málaga ALBUERA GUIRNALDOS, Antonio | 123 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Los ingleses en Ferrol en el siglo XVIII AMENEDO COSTA, Mónica | 133 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Los extranjeros en la Colección de Originales del Archivo Municipal de Málaga BARRIONUEVO SERRANO, M ^a Rosario y MAIRAL JIMÉNEZ, M ^a Carmen | 143 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| Mercaderes y artesanos franceses en el sur de Aragón. La emigración en Calamocha, 1530-1791 BENEDICTO GIMENO, Emilio | 155 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| Les étrangers dans les Pays-Bas espagnols (XVIe-XVIIe. Siècles) | |
| BERNARD, Bruno | 175 |
| “D’estranya nació”. Artesanos extranjeros en el Reino de Mallorca (ss.XVI – XVIII) | |
| BERNAT I ROCA, Margalida; DEYÁ BAUZÁ, Miguel J. y SERRA I BARCELÓ, Jaume | 187 |
| Intermediarios imprescindibles. Los extranjeros en la élite del comercio mallorquín del siglo XVII: el mercado del aceite | |
| BIBILONI, Andreu | 203 |
| Mercaderes italianos en las importaciones marítimas valencianas en el segundo cuarto del seiscientos (1626-1650) | |
| BLANES ANDRÉS, Roberto | 217 |
| La colonia maltesa en Las Palmas en el Antiguo Régimen | |
| BRITO GONZÁLEZ, Alexis D. | 229 |
| Los extranjeros en la milicia española. Análisis del componente foráneo en el ejército de guarnición en Ceuta durante el siglo XVIII | |
| CARMONA PORTILLO, Antonio | 241 |
| La factoría británica de Cádiz a mediados del siglo XVIII: organización y labor asistencial | |
| CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe | 255 |
| Irlandeses en el comercio gaditano-americano del Setecientos | |
| CHAUCA GARCÍA, Jorge | 267 |
| Aspectos socioeconómicos de la inmigración francesa en Jaén (1750-1834) | |
| CORONAS TEJADA, Luis | 279 |
| Jerónimo Genoin: mercader y cónsul de extranjeros en la Mallorca de principios del siglo XVII | |
| DEYÁ BAUZÁ, Miguel José | 289 |
| Fuentes documentales municipales para el estudio de los extranjeros en la Edad Moderna. El paradigma de Antequera | |
| ESCALANTE JIMÉNEZ, José. | 301 |

| | |
|---|-----|
| Sospechosos habituales: contrabando de tabaco y comerciantes extranjeros en los puertos españoles ESCOBEDO, Rafael | 313 |
| En busca de fortuna. La presencia de flamencos en España. 1480-1560 FAGEL, Raymond | 325 |
| La comunidad británica en Tenerife durante la Edad Moderna FAJARDO SPÍNOLA, Francisco | 337 |
| Carew, Langton and Power, an irish trading house in Cádiz, 1745 – 1761 FANNIN, Samuel | 347 |
| Estrategias en tiempos de incertidumbre: Las familias flamencas y la emigración militar a España a principios del siglo XVIII GLESENER, Thomas | 353 |
| Las colonias mercantiles extranjeras en Aragón en el Antiguo Régimen GÓMEZ ZORRAQUINO, José Ignacio | 365 |
| Extranjeros en el siglo XVIII: procesos de integración y de solidaridad interna GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús Manuel | 379 |
| Las comunidades extranjeras y la posesión de esclavos en el Jerez de la Frontera del siglo XVI. IZCO REINA, Manuel Jesús | 391 |
| El atractivo gaditano para los suizos de la segunda mitad del siglo XVIII. Del capitalismo mercantil hasta los pequeños probadores de fortuna JAHIER, Hugues | 401 |
| Irlandeses y Británicos en Cádiz en el siglo XVIII LARIO DE OÑATE, María del Carmen | 417 |
| Extranjeros en la comarca antequerana a finales del Antiguo Régimen LEÓN VEGAS, Milagros | 427 |
| Expósitos y nodrizas portuguesas en la inclusa de Ayamonte durante el siglo XVIII LÓPEZ VIERA, David | 443 |

| | |
|--|-----|
| Franceses en Valencia en 1674 LORENZO LOZANO, Julia | 457 |
| La colectividad francesa en el Ferrol del siglo XVIII MARTÍN GARCÍA, Alfredo | 469 |
| La relación de los comerciantes extranjeros y los escribanos públicos malagueños del siglo XVII MENDOZA GARCÍA, Eva | 481 |
| Familias genovesas afincadas en Murcia vinculadas al comercio sedero MIRALLES MARTÍNEZ, Pedro | 493 |
| Mercaderes portugueses en la Murcia del siglo XVII MIRALLES MARTÍNEZ, Pedro | 505 |
| Una compañía de comercio internacional en la Galicia del siglo XVIII MONTERO AMENEIRO, Lidia María | 519 |
| El predominio extranjero en el comercio exportador de Vélez-Málaga durante el siglo XVIII PEZZI CRISTÓBAL, Pilar | 529 |
| Portugueses avecindados en Madrid durante la Edad Moderna (1593-1646) PULIDO SERRANO, Juan Ignacio | 543 |
| Los mercaderes extranjeros en Madrid: Compañías y negocios (1648-1679) RAMOS MEDINA, María Dolores | 555 |
| El comerciante flamenco Henrique Baneswick y su integración en la sociedad malagueña (s. XVII–XVIII) REDER GADOW, Marion | 569 |
| Corrientes migratorias extranjeras con destino a Málaga en el siglo XVII. Análisis de la incidencia francesa RODRÍGUEZ ALEMÁN, Isabel | 583 |
| Mercaderes y financieros. Los genoveses de Toledo entre 1561 y 1621 RODRÍGUEZ DE GRACIA, Hilario | 597 |

| | |
|--|-----|
| Los extranjeros que llegaron a Andalucía como colonos de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía en el siglo XVIII SÁNCHEZ-BATALLA MARTÍNEZ, Carlos | 611 |
| La importancia geoestratégica de Canarias a través de la actuación de los holandeses durante el siglo XVII SANTANA PÉREZ, Germán | 623 |
| “Los hombres de negocios” extranjeros en la Málaga del último tercio del siglo XVII SANTOS ARREBOLA, María Soledad | 635 |
| Los comerciantes extranjeros y el negocio del tabaco en la España del siglo XVIII SOLBES FERRI, Sergio | 643 |
| Inmigrantes extranjeros en Mallorca, 1448-1589 VAQUER BENNASAR, Onofre | 657 |
| Diaspora entrepreneurial networks. The maltese in eighteenth-century Spain. A comparative perspective VASSALLO, Carmel | 667 |
| La colonia extranjera de Cartagena en los siglos XVI y XVII: poder económico y arraigo social VELASCO HERNÁNDEZ, F. | 681 |
| Franceses en la Lleida Moderna. Posibilidades para trabajar, dificultades de inserción. VILALTA, María José | 695 |

ÍNDICE TOMO II

PONENCIAS

| | |
|--|----|
| Los extranjeros en el gobierno de la Monarquía Hispánica CASTELLANOS CASTELLANOS, Juan Luis | 11 |
| Los extranjeros en la cornisa cantábrica durante la Edad Moderna REY CASTELAO, Ofelia | 23 |
| La imagen de los europeos occidentales en la historiografía española de los siglos XVI y XVII (1517-1648) SCHÜLLER, Karin | 59 |
| Los extranjeros en Canarias durante el Antiguo Régimen LOBO CABRERA, Manuel y TORRES SANTANA, M ^a Elisa | 79 |

COMUNICACIONES

| | |
|--|-----|
| Los Fornari y las rentas de Orán a comienzos del siglo XVI. Financiación del rey y negocio familiar ALONSO GARCÍA, David | 101 |
| Viajeros extranjeros en Andalucía en la primera mitad del siglo XIX ÁLVAREZ ARZA, M ^a José | 113 |
| Libros extranjeros en la biblioteca del matemático Benito Bails (1731-1797) ARIAS DE SAAVEDRA ALÍAS, Inmaculada | 125 |
| Los Stafford, una familia irlandesa en España BRUQUETAS DE CASTRO, Fernando | 139 |
| Los extranjeros en la Alta Administración española del siglo XVIII: El caso de los Capitanes Generales de Mallorca CAIMARI CALAFAT, Tomeu | 149 |
| Iglesia y religiosidad española según la Condesa d'Aulnoy (segunda mitad del siglo XVII) CAMPÀ CARMONA, Ramón de la | 161 |

| | |
|--|-----|
| Nación extranjera y cofradía de mercaderes: el rostro piadoso de la integración social CRESPO SOLANA, Ana | 175 |
| La estratificación social de España vista por los viajeros extranjeros del siglo XIX DEL PINO ARTACHO, Juan | 189 |
| “Entrar en asientos con naturales de Flandes”. Asentistas flamencos en la corte de Felipe IV ESTEBAN ESTRÍNGANA, Alicia | 196 |
| Andalucía vista por Christian August Fischer, viajero alemán del siglo XVIII FRIEDERICH-STEGMANN, Hiltrud | 217 |
| Dionisio Mantuano. Ventura y desventuras de un pintor boloñés en las cortes de Felipe IV y Carlos II GARCÍA CUETO, David y SÁNCHEZ DEL PERAL Y LÓPEZ, Juan Ramón | 227 |
| Extranjeros en la Castilla interior durante el Antiguo Régimen. Mentalidad y cultura material: Actitudes similares y comportamientos diferenciados GARCÍA FERNÁNDEZ, Máximo | 241 |
| Cuando los libros fueron el arma de los extranjeros. Influencia de Francia en la vida cotidiana española del siglo XVIII GARCÍA HURTADO, Manuel Reyes | 259 |
| Obispos irlandeses y la Monarquía Hispánica en el siglo XVI GARCÍA HERNÁN, Enrique | 275 |
| Notas para un estudio historiográfico de los viajeros por España y Portugal durante los siglos XV al XVII GARCÍA-ROMERAL PÉREZ, Carlos | 281 |
| El ejercicio de la mediación por los extranjeros en la Corona de Castilla GARRIDO ARREDONDO, José | 291 |
| ¿Status de residente?. Nuevas aportaciones biográficas del viajero inglés Francis Carter GARVAYO GARCÍA, Dolores | 307 |
| Descripción de Málaga y su costa por Pedro Texeira GIL SANJUÁN, Joaquín | 323 |

| | |
|--|-----|
| El flamenco Joris Hoefnagle pintor de las capitales andaluzas del Quinientos GIL SANJUÁN, Joaquín y SÁNCHEZ LÓPEZ, Juan Antonio | 341 |
| La imagen del Cementerio inglés de Málaga en los viajeros extranjeros: la mirada del otro GIRÓN IRUESTE, Enrique y ARENAS GÓMEZ, Andrés | 359 |
| Injerencias estéticas flamencas en la pintura del barroco en Málaga: Miguel Manrique GONZÁLEZ TORRES, Javier | 369 |
| Un inglés en la Asturias del XVIII: El viaje de Townsend GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Irma | 381 |
| Felix Oneille: un irlandés Capitán General de Galicia entre 1774 y 1778 GONZÁLEZ SOUTO, Irma | 395 |
| Robert Semple (1766-1816). Un "viajero" en la España de la crisis del Antiguo Régimen GUERRERO LATORRE, Ana Clara | 405 |
| Imágenes de la Nobleza: La nobleza castellana ante los ojos de los viajeros extranjeros en la Edad Moderna GUILLÉN BERRENDERO, José Antonio | 415 |
| Los viajeros extranjeros de la Edad Moderna como fuente para la Historia del Arte: Su aplicación al patrimonio artístico sevillano HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Salvador | 427 |
| Los extranjeros en la administración corregimental española del siglo XVIII IRLES VICENTE, María del Carmen | 439 |
| El Rosellón tras el Tratado de los Pirineos: un caso de neoextranjería (1659-1700) JANÉ CHECA, Oscar | 451 |
| Rasgos socioculturales de Castilla y Andalucía a mediados del siglo XIX según la visión de una viajera inglesa JIMÉNEZ CARRA, Nieves | 465 |
| Los viajeros ingleses y la Inquisición KRAUEL, Blanca | 477 |

| | |
|--|-----|
| Diplomáticos europeos en la España de mediados del siglo XVIII. Inmigrantes de ida y vuelta LAVANDEIRA HERMOSO, Juan Carlos | 485 |
| La Hermandad de los franceses de Granada en el siglo XVIII LÓPEZ-GUADALUPE MUÑOZ, Miguel Luis | 495 |
| Entre Málaga y Granada: La aventura de viajar en la primera mitad del siglo XIX LÓPEZ-BURGOS, M ^a Antonia | 511 |
| Una patente desconocida del siglo XVIII LORENZO MODIA, María Jesús | 527 |
| Una aproximación al estudio de los pintores extranjeros en la Sevilla del Siglo de Oro MÉNDEZ RODRÍGUEZ, Luis | 535 |
| Perfil inquisitorial de los marineros extranjeros en la sociedad canaria MORENO FLORIDO, María Berenice | 547 |
| Extranjeros y heterodoxias en el Cádiz del siglo XVIII: La presencia protestante MORGADO GARCÍA, Arturo | 557 |
| Irish students and merchants in Seville, 1598-1798 MURPHY, Martin | 565 |
| Francisco Cabarrús, el éxito de un inmigrante NUIN PÉREZ, Lucía | 573 |
| Extranjeros en el Cabildo Municipal malagueño OCAÑA CUADROS, Ivanova | 583 |
| Los extranjeros en España e Indias según el ilustrado peruano José Eusebio Llano Zapata (1756-1770) PERALTA RUIZ, Víctor | 595 |
| La situación de algunos prisioneros franceses en Málaga durante la Guerra contra la Convención PÉREZ BLÁZQUEZ, Aitor | 607 |
| La estirpe de los Trevani y la Inquisición española PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M ^a Isabel | 617 |

| | |
|---|-----|
| Unidades extranjeras en el ejército borbónico español del siglo XVIII PÉREZ FRÍAS, Pedro Luis | 631 |
| “Mártires de profesión”: Estudio de caso de los conflictos de las comunidades inglesa e irlandesa en la Andalucía de finales del XVII PÉREZ TOSTADO, Igor | 645 |
| Los viajeros extranjeros y la crisis del Antiguo Régimen en España: el viaje como fuente histórica REPETO GARCÍA, Diana | 657 |
| Intereses comerciales y conspiración internacional judaica: La delación de Juan Bueno Guiponi ROLDÁN PAZ, Lorena | 669 |
| Leyes de inmigración y flujos migratorios en la España Moderna SALAS AUSÉNS, José Antonio | 681 |
| Cesare Arbassia, un pintor italiano para los círculos humanistas hispanos del siglo XVI SÁNCHEZ LÓPEZ, Juan Antonio | 699 |
| Judíos y protestantes: La herejía en la jurisdicción de la Inquisición de Cartagena de Indias SÁNCHEZ BOHÓRQUEZ, José Enrique | 711 |
| El mundo ruso en una comedia de Lope de Vega: la manipulación literaria SMOKTI, Eugenia | 721 |
| El “grupo irlandés” bajo el ministerio Wall (1754-63) TÉLLEZ ALARCIA, Diego | 737 |
| La música y el baile en España a través de la mirada de Wilhelm von Humboldt (1799-1800) TORRE MOLINA, María José de la | 751 |
| Cautivos extranjeros en la Málaga Moderna TORREBLANCA ROLDÁN, María Dolores | 761 |
| Las dificultades de ser financiero extranjero en la España de Carlos III TORRES SÁNCHEZ, Rafael | 771 |

| | |
|--|-----|
| Extranjeros en España y sus aportaciones a la ciencia y la técnica ilustradas VILLAS TINOCO, Siro | 781 |
| Cargos concejiles en manos de comerciantes extranjeros YBÁÑEZ WORBOYS, Pilar | 793 |