



LOS VIAJES A ULTRAMAR EN LA «*RECOPILACIÓN DE LEYES DE LOS REINOS DE LAS INDIAS DE 1680*». LAS LICENCIAS COMO ELEMENTO PRECEPTIVO EN EL ÁMBITO CONTRACTUAL

Patricia ZAMBRANA MORAL*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Patricia Zambrana Moral (2016): “Los viajes de ultramar en la *Recopilación de Leyes de Indias de los reinos de las Indias de 1680*. Las licencias como elemento preceptivo en el ámbito contractual”, en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 33 (2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/rednma/33.pzm.html>.

RESUMEN: El descubrimiento de América abrió nuevas posibilidades para el comercio y para los que viajaban al Nuevo Mundo con diversos fines: religiosos, profesionales, políticos, militares o científicos. Es evidente que la única forma de llegar a las tierras americanas era el mar, lo que dio lugar a un aumento de los contratos marítimos (fletamento y pasaje). La *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* dedica varios títulos a estas cuestiones. Sin embargo, más que una regulación de estos contratos observamos la intención de controlar los viajes y un fuerte intervencionismo de la Corona. Se exigían licencias a los buques, a los mercaderes, a los pasajeros y, en general, a cualquier persona, no solo para ir a las Indias sino también para volver. Se analizan estas cuestiones a partir de las normas recogidas en la referida *Recopilación*.

PALABRAS CLAVE: Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680, Casa de Contratación, Nuevo Mundo, Contratos marítimos, Derecho marítimo, Esclavos, Extranjeros, Flete, Pasajeros, Fletamento.

ABSTRACT: The discovery of America opened up new possibilities for trade and for traveling to the New World for various purposes: religious, professional, political, military or scientific. Clearly the only way to reach American soil was the sea which led to an increase in maritime contracts (affreightment and passage). The *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* develops in several titles these issues. However, more than a regulation of these contracts we observe the intent to control travel and a huge intervention of the Crown. Licenses were required for ships, merchants, passengers and, in general, to anyone, not just to go to India but also to return. These issues are discussed from the rules contained in the *Recopilación*.

KEY WORDS: *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*, House of Trade, New World, Maritime contracts, Maritime law, Slaves, Foreigners, Freight, Passengers, Affreightment.

1. Introducción

El descubrimiento del Nuevo Mundo abría posibilidades insospechadas no

* Profesora titular de Historia del Derecho y de las Instituciones, Facultad de Derecho, Universidad de Málaga. Dirección: Boulevard Louis Pasteur, Campus de Teatinos, 29010 Málaga, España. E-mail: pzambrana@uma.es. Trabajo realizado en el seno del Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía: *Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas* (P09-SEJ-4827) y, parcialmente en el Proyecto *INTELITERM: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores* (FFI2012-38881, 2012-2015. MEC).

solo para el comercio, ante la apertura de nuevas rutas¹ y la posibilidad de obtener oro y plata y productos novedosos; sino también para espíritus aventureros y para aquellos decididos a iniciar una nueva vida o a buscar un futuro diferente alejado del lugar de origen; sin poder obviar a los que iban con funciones concretas con fines muy variados entre los que se encontraban los religiosos (evangelizar a los indígenas), profesionales, políticos, militares o incluso científicos o simplemente para hacer negocios con o sin intención de volver. Y no solo viajaban hombres².

Al margen de las motivaciones personales, lo que resulta una evidencia es que la única forma de llegar a las tierras recién descubiertas era el mar lo que se traducía jurídicamente en la proliferación de los contratos marítimos, tanto el fletamento, en sentido estricto, para el transporte de mercancías, como el contrato de pasaje para el traslado de personas³. Esta cuestión no pasó inadvertida para el legislador, hasta el punto de que la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*⁴ dedicaría varios títulos a cuestiones

¹ Sobre la evolución del comercio con las Indias, ver Juan Baró Pazos y Margarita Serna Vallejo, "La regulación jurídica-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)", en *Notitia vasconiae. Revista de derecho histórico de Vasconia*, 2 (2003), pp. 29-87, en concreto pp. 29-69.

² Cfr. Richard Konetzke, "La emigración de las mujeres españolas a América durante la época colonial", en *Revista Internacional de Sociología*, 9 (1945), pp. 123-150; Nancy O'Sullivan-Beare, *Las mujeres de los conquistadores. La mujer española en los comienzos de la colonización americana: aportaciones para el estudio de la transculturación*, Madrid, Compañía Bibliográfica Española, 1956; Analola Borges, "La mujer pobladora en los orígenes americanos", en *Anuario de Estudios Americanos*, 29 (1972), pp. 389-444; Carmen Pumar Martínez, *Españolas en Indias, mujeres-soldado, adelantadas y gobernadoras*, Madrid, Anaya, 1988; Catherine Delamarre y Bertrand Sallard, *La femme au temps des conquistadores*, París, Stock/Pernoud, 1992 y Juan Francisco Maura, *Españolas de Ultramar en la historia y en la literatura: aventureras, madres, soldados, virreinas, gobernadoras, adelantadas, prostitutas, empresarias, monjas, escritoras, criadas y esclavas en la expansión ibérica ultramarina (siglos XV a XVII)*, València, Universitat de València, 2005.

³ Véase José Martínez Gijón, "La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 10 (1983), pp. 119-153 y "El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74.

⁴ La *Recopilación de las Leyes de Indias* se imprime en 1681 y se hacen cinco ediciones hasta 1841. Hemos manejado la primera y la última: *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la magestad católica del Rey Don Carlos II nuestro señor*, Madrid, Julián de Paredes, 1681; 4 vols., 5ª ed., Madrid, Boix, 1841 (en adelante *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*). Citamos las normas tal y como se identifican en la Recopilación, tratándose en la mayoría de los casos de Reales Cédulas, Ordenanzas, Pragmáticas o Providencias, entre otras disposiciones. Hay una edición facsímil en 3 vols., Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1943 y otra con "prólogo" de Rafael Menéndez Pidal y estudio preliminar de Juan Manzano Manzano, Madrid, ediciones Cultura Hispánica, 1973. Ver también Miguel de la Guardia, *Las Leyes de Indias con las posteriores a este Código vigentes hoy y un epílogo sobre las reformas legislativas ultramarinas*, tomos I-IX, 3 vols., Madrid, Establecimiento tipográfico de Pedro Núñez, 1889. Cfr. Manuel José de Ayala, *Notas a la Recopilación de Indias: origen e historia ilustrada de las Leyes de Indias*, transcripción y estudio preliminar de Juan Manzano Manzano, 2 vols., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1945-1946; José María Ots Capdequí, "Aportaciones para la Historia de la Recopilación de Leyes de Indias de 1680", en *Revue d'Histoire du droit*, 4 (1923), pp. 299-307 e *Historia del Derecho español en América y del Derecho Indiano*, Madrid, Aguilar, 1969; Donato Latella Frías, *Leyes de Indias: estudio crítico sobre el contenido político y económico de la recopilación de 1680*, Córdoba (Argentina), A. Biffignandi, 1926; Juan Manzano Manzano, *Las "Notas" a las Leyes de Indias, de Manuel José de Ayala*, con "prólogo" de Rafael Altamira, Madrid,

diversas relacionadas con el transporte de mercancías y un título completo e independiente a los pasajeros y otro a los extranjeros (aunque, como veremos, no parece distinguir ambos contratos, regulando cuestiones del pasaje al hilo del fletamento), con independencia de la vigencia supletoria del derecho castellano en materias no reguladas⁵. Sin embargo, más que una reglamentación de dichas figuras contractuales, salvo alguna excepción, lo que descubrimos es un intento de dominar la situación marcado por un evidente control por parte de la Corona y por un intervencionismo de las autoridades ya que, la mayoría de las veces, el objetivo principal de los que fletaban una nave o se decidían a viajar al Nuevo Mundo era económico, es decir, lucrarse con los productos que trasladaban desde el lugar de origen o con los que pudiesen adquirir en el puerto de destino⁶. En concreto, se presta atención a los aspectos formales y, especialmente, a las preceptivas licencias que se exigían a los buques, a los mercaderes, a los pasajeros y, en general, a cualquier persona, no solo para ir a las Indias sino también para volver, aunque la condición de pasajero sería aplicable en el viaje de ida más que en el de vuelta donde, sobre todo en los casos en los que la intención era comercial, se solía acudir a un contrato de fletamento para trasladar los géneros allí obtenidos, adquiriendo su titular, desde ese momento, la categoría de mercader. Es nuestro propósito analizar, a continuación, estas cuestiones a partir de las normas recogidas en la referida *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*.

2. Las licencias, los registros de mercancías y el contrato de fletamento

El punto de partida es el predominio de la autonomía de la voluntad en el contrato de fletamento, en general, y, en particular, en la concreción del flete como principal obligación del mercader, respondiendo a un principio común en

Publicaciones del Instituto de Derecho Comparado Hispano-Portugués-Americano, C. Bermejo impresor, 1935 e *Historia de las Recopilaciones de Indias*, 3ª ed., 2 vols., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1991; Niceto Alcalá Zamora y Torres, *Nuevas reflexiones sobre las Leyes de Indias*, con "prólogo" de Antonio Martínez Báez, 3ª ed. México D.F., editorial Porrúa, 1980; Alfonso García Gallo, "La «Nueva Recopilación de las Leyes de las Indias» de Solórzano Pereira", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 21-22 (1951-1952), pp. 529-606 y *Metodología de la historia del Derecho indiano*, Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1970; Concepción García Gallo (estudio, edición e índices), *Las notas a la Recopilación de Leyes de Indias, de Salas, Martínez de Rozas y Boix*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979 y "La legislación indiana de 1636 a 1680 y la Recopilación de 1680", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 49 (1979), pp. 99-120 e Ismael Sánchez Bella, Alberto de la Hera y Carlos Díaz Rementería, *Historia del Derecho Indiano*, Madrid, Mapfre, 1992.

⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, II, 1, 2 (el emperador don Carlos y la emperatriz gobernadora en las Ordenanzas de Audiencias de 1530; Felipe II en la Ordenanza 312 y Felipe IV en esta Recopilación).

⁶ El "tráfico marítimo" entre España y las Indias está "condicionado" por un sistema "abierto" intervencionista en favor de los intereses, tanto espirituales como materiales de la Corona, o de los que ésta asume, y que derivan de las características y dificultades de la navegación al Nuevo Mundo" [José Martínez Gijón, "El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 53].

el derecho histórico que se ha mantenido hasta nuestros días⁷; lo que hace, al margen de otras razones, que la regulación del contrato, como tal, en la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* sea bastante limitada. Así, la determinación del flete, tanto en los viajes de ida como en los de vuelta, se dejaba a la decisión de las partes, teniendo en cuenta la disponibilidad de naves y acudiéndose a las normas en los casos dudosos o excesivos⁸. Sin embargo, en relación a los géneros de Filipinas, el flete se fijaba, en principio, por la costumbre⁹.

Una vez que el buque llegaba al puerto convenido, los destinatarios o consignatarios de las mercancías debían abonar de inmediato el flete al maestro para que este pudiera iniciar un nuevo viaje lo antes posible, ya que con el importe de los fletes los capitanes preparaban sus embarcaciones para recibir nuevos géneros, pudiendo ordenar el general (actuando como juez), en caso de negligencia o dilación, el embargo de los bienes de los deudores para hacer frente al pago¹⁰.

Cuando se utilizaban naves pertenecientes a la Corona para efectuar el transporte, los fletes no podían ser inferiores a los que se cobraban en embarcaciones propiedad de particulares, destinándose su cuantía a sufragar los gastos de dichos navíos¹¹.

En base al contrato de fletamento, el maestro estaba obligado a cargar en los buques pactados y a transportar a las Indias todas las mercancías fletadas y recibidas por el escribano o persona de confianza y en el supuesto de que se llevara a cabo un incumplimiento, tenía que pagar al mercader por los géneros que no embarcase el precio que habrían tenido en el puerto de destino, ya que la finalidad del contrato solía ser la venta de las mercancías y obtener un

⁷ Ver Patricia Zambrana, “La historia: un lugar común para el derecho contractual marítimo europeo: Concreción de principios respecto al flete”, en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXVIII (2016), pp. 233-270.

⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 6. Así lo estableció Felipe III en el Pardo, el 14 de diciembre de 1615. En concreto, se remite en los casos conflictivos a lo dispuesto en *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 1 (Ordenanza 131 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador), donde se regula “el aforamiento de las toneladas”. Consultar Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797; Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981, pp. 173-174. En cuanto al flete a pagar por las barras pequeñas de plata, según su peso, véase *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 2 (Felipe IV en Zaragoza, a 14 de mayo de 1645).

⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 66 (Felipe II en Añover, a 9 de agosto de 1589). En relación al flete de los pasajeros, ver *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 59 (Felipe III en Valladolid, a 31 de diciembre de 1604 y en San Lorenzo, a 22 de abril de 1608).

¹⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 4 (Instrucción de Generales de Felipe II de 1597, capítulos 68 y 69). Sin embargo, en el puerto de Cartagena, las naves no se debían detener más tiempo del preciso para recibir el oro y la plata que se transportaba a España, de modo que el capitán podía dejar a otras personas encargadas de cobrar el flete y liquidar sus cuentas [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 36, 24 (Instrucción de Generales de Felipe IV, capítulo 39)].

¹¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 2 (Felipe III en Segovia, a 25 de julio de 1609). Cfr. *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 15 (Felipe II en Madrid, a 11 de enero de 1593 y Felipe III en Valladolid, a 31 de diciembre de 1604). Son normas que se incluyen en el título que la Recopilación dedica a la navegación y comercio de las islas Filipinas, China, Nueva España y Perú.

beneficio y, de este modo, el fletador no perdía nada¹².

Las naves tenían que zarpar formando parte de armadas y flotas porque resultaba conveniente para el “aumento, conservación y seguridad del comercio y navegación”, pudiendo ser confiscadas con todo el cargamento, en caso contrario¹³.

Como decíamos, el principal requisito para emprender un viaje de ida o de vuelta a las Indias, tanto para las embarcaciones como para las personas, era obtener una licencia. Su exigencia es una constante a lo largo del libro noveno de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* que se ocupa, básicamente, de regular el comercio y la navegación con el Nuevo Mundo. Así, el transporte de mercancías solo se podía hacer en un buque que contase con la preceptiva licencia, ya que se prohibía, expresamente, cargar ningún navío con destino a las colonias americanas sin que el maestre solicitase licencia de carga al presidente y jueces de la Casa de Contratación de Sevilla¹⁴ que, antes

¹² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 5 (Felipe II en Madrid, a 19 de enero de 1592).

¹³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 30, 1 (Felipe II en Madrid, a 16 de julio de 1561 y en Aranjuez, a 18 de octubre de 1564, capítulo 1 y Carlos II en esta Recopilación). Consultar *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 30, 55 y IX, 35, 2. En cuanto a los requisitos de la navegación en conserva de flota o armada y las consecuencias de su incumplimiento (responsabilidad de los maestros por los daños sufridos por la carga), véase José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 57. Cfr. José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas en la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001; Esteban Mira Caballos, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio”, en *Revista de Historia Naval*, 74 (2001), pp. 39-54 y “Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)”, en *Revista de Historia Naval*, 81 (2003), pp. 7-20 y Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, pp. 82-112.

¹⁴ Sobre la evolución y el papel fundamental de la Casa de Contratación de Sevilla en el control del tráfico marítimo y del comercio con las Indias, que iremos descubriendo a lo largo de este trabajo, se pueden consultar, entre otros, José De Veitia Linaje, *Norte la de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Imprenta Juan Francisco de Blas, 1672; Ernst Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, Vol. I, *Historia y organización del Consejo y de la Casa de la Contratación de las Indias*, Sevilla, 1935; reimp., Nendeln (Liechtenstein), Kraus, 1975; Juana Gil-Bermejo García, “La Casa de Contratación de Sevilla (algunos aspectos de su historia)”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 30 (enero 1973), pp. 679-761; José Cervera, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1997; Francisco Javier Díaz González, “Las competencias inspectoras y judiciales de la Casa de la Contratación hasta el reinado de Felipe II”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 14 (enero-junio 1997), pp. 59-73; Nuria Arranz Lara, *Instituciones de Derecho Indiano en la Nueva España*, México, Universidad de Quintana Roo, 2000, pp. 42-43; Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, CSIC, Fundación El Monte, Sevilla, 2003; Marta Milagros del Vas Mingo, “La justicia mercantil en la Casa de la Contratación de Sevilla en el siglo XVI”, en *Estudios de Historia Novohispana*, 31 (julio-diciembre, 2004), pp. 73-97 y Ramón María Serrera Contreras, “La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717)”, en *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, 36 (2008), pp. 133-168. Las primeras Ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla (ampliadas y modificadas en varias ocasiones) fueron promulgadas por los Reyes Católicos, el 20 de enero de 1503 (*Primeras Ordenanzas para el establecimiento y gobierno de la Casa de la Contratación de las Indias*) al crear dicha institución, con el fin principal de mejorar la economía de la Corona con base en el comercio

de su concesión, debían visitar o enviar a los visitantes a la nave para una inspección de carácter minucioso (sin la que no se otorgaba aquella) y acreditar que se encontraba en condiciones óptimas de navegabilidad para realizar el viaje previsto¹⁵; dando cuenta, previamente, al Consejo de Indias¹⁶ y

indiano. Le siguen las Ordenanzas de 15 de junio de 1510, dictadas en Monzón (*Segundas Ordenanzas formadas para el gobierno de la Casa de Contratación de las Indias que reside en la ciudad de Sevilla*); las de 18 de marzo de 1511 y, posteriormente, habría otras como las de 10 de agosto de 1539, en materia de jurisdicción civil y penal o las de 11 de agosto de 1552 reeditadas, con contenidos añadidos, por Francisco de Lyra, *Ordenanzas Reales para la Casa de Contratación de Sevilla, y para otras cosas de las Indias, y de la navegación y contratación de ellas*, Sevilla, 1647. Resume el “corpus normativo” donde se recogen disposiciones relativas al “ámbito competencial de la Casa de Contratación” y sus etapas, Antonio-Miguel Bernal, “Del monopolio a la negociación mercantil privada”, en *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, p. 152. A lo largo del Libro IX de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* se regula la organización, estructura y competencias de la Casa de Contratación y de sus oficiales y autoridades.

¹⁵ En la inspección se debía “reconocer de qué parte, o tiempo es, y si está estanco, y tal, que pueda bien navegar el viaje para donde ha de ir y si está bien lastrado, conforme a su porte” [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 1. Se reproduce la Ordenanza 152 de la Casa de Contratación, dictada por el emperador don Carlos y el príncipe gobernador, siendo ratificada en Palencia, el 28 de septiembre de 1534 (Ordenanza 2)]. Cfr. sobre esta disposición, Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, p. 52 y, en cuanto a las visitas, pp. 59-82. En todo caso, había que comprobar si la nave tenía los aparejos, la artillería, las municiones y la tripulación (que hubiese superado los exámenes oportunos) necesaria para realizar la travesía, adoptándose todas las medidas precisas para su seguridad, sin que se permitieran visitas a buques viejos o que habían navegado a levante o a poniente dos años antes, que en ningún caso podrían obtener licencia. No se admitía que un marinero o grumete viajase como pasajero ni viceversa (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 9. Disposición promulgada por Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid, el 5 de mayo de 1557 y en Madrid, el 19 de enero de 1565). Sobre los requisitos exigidos a las embarcaciones, véase *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 7 y IX, 30, 5; 17-22 y 29-39. Las precauciones en cuanto a las armas, municiones y demás aspectos relacionados con la seguridad debían elevarse cuando había riesgo de ataque enemigo [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 48 (Felipe II en Lisboa, a 13 de abril de 1582 y Felipe IV en Madrid, a 23 de febrero de 1622). Incluso los pasajeros y sus criados debían ir armados [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 30, 32 y 44 (Ordenanza de Flotas de Felipe II de 1582, 17 y 21)]. Además, los visitantes tenían que constatar que el capitán llevaba las provisiones, el agua y la leña suficientes para la tripulación y los pasajeros según el tipo de viaje [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 19 (norma sancionada por el emperador don Carlos en Palencia, el 28 de septiembre de 1534. Ordenanza 17) y IX, 36, 36 (Instrucción de Generales de Felipe II de 1597, capítulo 112)]. Las reglas relativas a las visitas se aplicaban también a las naves de la armada, tanto en los viajes de ida a las Indias como en los de vuelta, de modo que si transportaban esclavos, mercancías, vinos o cualquier otra cosa que no fuese imprescindible, lo perdían, al igual que todo lo que llevaban de forma encubierta. Así lo estableció Felipe II en Madrid, el 10 de noviembre de 1573, ratificándolo el 10 de octubre de 1569 y recogiendo en *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 32. No obstante, estas últimas inspecciones debían limitarse a “las personas, mercaderías y cosas prohibidas” que pudiesen trasladar y no a la tripulación de la armada, ni tampoco a la de las flotas (gente de guerra y gente de mar), que correspondía a otras autoridades (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 43. Felipe III en Ventosilla, a 13 de mayo de 1604 y en Madrid, a 6 de mayo de 1614). De hecho, había una prohibición genérica de transportar mercancías en las naves de la armada, capitanas y almirantas de flotas y, en general, en los buques de guerra, o en los que se fletaban con tal fin, salvo lo necesario para el avituallamiento de la tripulación, municiones, bastimentos y lastre, o que se contase con permisos especiales y siempre que se situaran en el espacio sobrante, para que pudieran cumplir con sus fines militares y hacer frente a las

registrando todo lo que llevaba. La visita era una figura “procedimental” que se utilizaba “para el control de la navegación entre la Península y el Nuevo Mundo” y que tenía una finalidad más amplia, ya que “a través de ella no solo se pretenden conseguir controles técnicos, comerciales y de pasajeros, sino también de acontecimientos y de conductas”¹⁷. Se trata, no obstante, de una institución de gran recorrido histórico¹⁸.

A la llegada a las Indias, se exigía una nueva visita con el fin de comprobar si había algún género fuera de registro para evitar fraudes y contrabando (que, por otra parte, eran muy frecuentes), repitiéndose la inspección cuando volvían a los reinos de España (por los jueces oficiales de la Casa de Contratación y el escribano), tras la entrega del inventario de lo que transportaban, para constatar si faltaba algo que no se hubiese consumido y verificar lo que no estaba registrado o lo estaba a nombre ajeno. En caso de incumplimiento, el capitán, los propietarios de las mercancías o cualquiera que contraviniese lo dispuesto, era sancionado con la pérdida de la nave y del oro, plata, perlas y géneros que llevaban o traían (que se depositaba para su venta en pública subasta), ya que, en ningún caso, se podía cargar más de lo registrado. No se permitía al buque partir si no cumplía con todos los requisitos y subsanaba las carencias que se le indicaban en cada visita¹⁹. En estas visitas también se examinaba si los pasajeros viajaban o no con licencia.

Si los visitantes consideraban que la carga de la nave era excesiva había

inclemencias meteorológicas, imponiéndose penas como la confiscación de los géneros (además de pagar el flete de los mismos), galeras o destierro perpetuo de las Indias y de los reinos de España, en caso de incumplimiento (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 1. Disposición de Felipe II promulgada en “Caramanchel”, el 1 de julio de 1598 y ratificada por Felipe III en Los Carvajales, el 2 de febrero de 1601 y por Felipe IV en Madrid, el 2 de marzo de 1634. Consúltese también, *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9). Igualmente, se prohibía traer de la Habana, en este tipo de embarcaciones, mercancías que no fuesen oro, seda, cochinilla y demás géneros preciosos [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 13 (Felipe III en Madrid, a 21 de mayo de 1616)]. Del mismo modo, debían ser visitados los buques de aviso que solían utilizarse para transportar de forma oculta y fraudulenta oro, plata y otros bienes sin registro (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 56. Norma dictada por Felipe II en San Martín de la Vega, el 29 de abril de 1577; en Lisboa, el 4 de julio de 1582 y en Madrid, el 19 de abril de 1583 y confirmada por Felipe III en Denia, el 15 de febrero de 1599).

¹⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 3. Lo estableció Felipe IV en Madrid, por orden del Consejo, el 21 de enero de 1631.

¹⁷ José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 63.

¹⁸ Véase P. Zambrana, *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo*, OmniScriptum GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2013, p. 130 y *El transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681*, Aranzadi-Thomson Reuters, 2015, pp. 30-32.

¹⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 2 (Felipe II en el Pardo, a 21 de diciembre de 1573) y IX, 35, 63 (Ordenanza 211 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador). Sobre la forma de llevar a cabo las visitas; número de visitantes y salarios de los mismos; requisitos de las naves para ser visitadas; autos de las visitas; oficiales y autoridades que debían estar presentes en la primera visita, según el lugar; número de visitas antes de zarpar (en la ida y en la vuelta) y a la llegada (para verificar si faltaba algo y el motivo); personas encargadas y condiciones en las que realizaba cada una; nombramientos; jurisdicción; comisiones; diligencias; comprobaciones a efectuar y plazos, se pueden consultar el resto de las disposiciones del título 35, del libro IX de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*.

que desembarcar el exceso (ropa y mercancías) a cuenta del capitán, inventarlo para que no fuese reclamado en el lugar de destino y entregarlo a sus legítimos dueños, si estaban en el puerto, o remitirlo a Sevilla a su costa (salvo que se tratase de géneros prohibidos), perdiéndose si se volvía a embarcar²⁰. En particular, se exigía expresa licencia real (que debía ser controlada por los inspectores) para transportar a las Indias oro y plata labrada²¹ y no se permitía el envío de hierro de Lieja, en ninguna forma²², ni de pistoletas o arcabuces²³. Cuando un buque se fletaba en Sevilla para trasladar mercancías y pasajeros y en la inspección, realizada en Sanlúcar, el visitador comprobaba que tenía exceso de cargamento, se debían mantener a bordo los efectos de los pasajeros, descargando las mercancías; pero si el pasajero embarcaba en Sanlúcar se preferían los géneros de los mercaderes cargados en Sevilla²⁴.

El requisito de registrar la carga que se iba a transportar con destino a las Indias o a los reinos de España, con el fin de facilitar su control, se encuentra en conexión directa con la obligación presente en el derecho histórico de declarar todo lo que se introducía en la nave²⁵. Así, los propietarios de las mercancías o cualquier persona que cargase géneros en un buque para trasladarlos al Nuevo Mundo, con independencia de su calidad, debía declararlos e inscribirlos ante el presidente y jueces de la Casa de Contratación de Sevilla, perdiendo todo lo que no estuviese registrado²⁶, sin que ninguna

²⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 14 y 15. Lo ordenó el emperador don Carlos en Palencia, el 28 de septiembre de 1534 (Ordenanza 9) y en Madrid, el 14 de agosto de 1535 (Ordenanzas 187 y 192 de la Casa de Contratación).

²¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 34 (el emperador don Carlos y la reina doña Juana en Barcelona, a 16 de agosto de 1519).

²² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 35. Lo prohibió expresamente Felipe IV en Madrid, el 22 de noviembre de 1621.

²³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 36 (Felipe II en Madrid, a 8 de febrero de 1575 y Carlos II en esta Recopilación).

²⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 16. Lo estableció el emperador don Carlos y el príncipe gobernador (Ordenanza 288 de la Casa de Contratación), ratificándolo la reina gobernadora en Madrid, el 14 de agosto de 1535. Se “conjuga la prioridad en el lugar de fletamento (Sevilla sobre Sanlúcar) con la naturaleza de la carga (hacienda de pasajeros sobre la de mercaderes)” [José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 62].

²⁵ Se regula en el título 33, del libro IX de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*. En opinión de Martínez Gijón, esta obligación tendría incidencia legal en el contrato de fletamento “en cuanto que puede considerarse nulo si se concierne sobre géneros no registrados que son objeto de confiscación o decomiso”, de modo que las partes contratantes no estarían legitimadas “para exigirse mutuamente responsabilidades derivadas de un contrato nulo” [José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en pp. 54-55]. Para Antúnez es un requisito indispensable desde los principios del comercio marítimo y obedece a la necesidad de otorgar claridad a los contratos de fletamento y seguridad a los derechos del monarca (Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, pp. 147-163). Sobre la obligación de declarar todo lo que se embarcaba en una nave como principio histórico, ver lo que dijimos en P. Zambrana, “La historia: un lugar común para el derecho contractual marítimo europeo: Concreción de principios respecto al flete”, en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXVIII (2016), pp. 233-270.

²⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 1 (Ordenanza 157 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador, confirmada por Felipe II en Madrid, el 10 de febrero de 1566).

nave pudiese partir sin el correspondiente registro e inspección; siendo decomisada toda embarcación con su cargamento que llegaba a las Indias carente de registro legítimo²⁷. Los asientos se presentaban en la Contaduría de la Casa de Contratación y tenían que llevarse en los buques, imponiéndose las mismas sanciones por las autoridades de los puertos de destino si no se portaban dichos documentos²⁸. Además, los cargadores debían entregar una relación jurada de las mercancías que embarcaban²⁹ y los memoriales eran firmados por el maestro indicando la nave que iba a ser cargada y los consignatarios de los géneros para evitar errores³⁰. Una vez presentado el registro ante el presidente y jueces de la Casa de Contratación, no se podía introducir nada más en la embarcación, salvo que, antes de zarpar, hubiese necesidad y licencia de la Casa y los jueces lo autorizasen, siempre que se hicieran nuevos asientos en el documento registral³¹. Los registros también se entregaban a los visitadores y estos o el escribano hacían constar si se desembarcaba alguna mercancía³².

Del mismo modo, ninguna nave podía entrar ni salir sin registro de ningún puerto indiano, con independencia de su procedencia³³. Toda persona de cualquier estado, condición o dignidad estaba obligada a inscribir la totalidad de lo que llevaba a las Indias o islas adyacentes en mercancías, géneros, especies o de otra forma, así como lo que trajese o enviase a España en oro, plata, perlas, joyas, piedras, metales, azúcar, etc., perdiendo aquello que no

²⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 15 (Felipe IV en Madrid, a 4 de marzo de 1654). Cfr. *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 30, 55.

²⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 2 (Felipe III en Valladolid, a 15 de julio de 1603 y en Madrid, a 14 de octubre de 1607).

²⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 4 (Felipe II en Guadalupe, a 6 de febrero de 1570 y Felipe III en Valladolid, a 1 de junio de 1604 y en Madrid, a 14 de octubre de 1607).

³⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 3 (Ordenanza 54 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador). Sobre otros requisitos formales, correcciones, firmas, copias, exigencia de que llegasen cerrados y sellados, fianzas, obligaciones de los escribanos al respecto, competencias y responsabilidad de los generales y oficiales, ejecución de las penas, y aspectos diversos en relación con los registros y a su formalización y entrega, ver *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 21, 22, 26, 33, 35, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 46, 48, 49, 50, 52, 59 y 62. Todo lo relativo a la obligación de registro también se aplicaba a las naves de la armada que tenían permiso para llevar mercancías hasta el montante que estaba autorizado sin que se pudiera embarcar nada más, extremándose los controles [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 11 (Instrucción de Generales de Felipe II de 1597, capítulos 95 y 96)]. Además, en el registro se incluía un juramento de las partes sobre el valor de las mercancías [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 14 (Felipe II en Guadalupe, a 6 de febrero de 1570)].

³¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 12 [el emperador don Carlos en Valladolid, a 28 de mayo de 1527; los reyes de Bohemia gobernadores en la misma localidad, a 7 de junio de 1550; el príncipe gobernador (Ordenanza 159 de la Casa de Contratación); la princesa gobernadora en Ponferrada, a 23 de junio de 1554 y Felipe II en Madrid, a 17 de marzo de 1567].

³² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 13 [el emperador don Carlos en Palencia, a 28 de septiembre de 1534 (Ordenanza 11) y el mismo y el príncipe gobernador (Ordenanza 186)].

³³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 23 (Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid, a 17 de mayo de 1557, capítulo 8).

estuviese incluido en documento registral³⁴. Debían llegar a Sevilla con todo lo registrado y manifestarlo ante el presidente y jueces de la Casa de Contratación y no podían vender nada con anterioridad, aunque se vieran forzados a atracar en otro puerto a causa de tormenta, avituallamiento o reparación del navío; salvo necesidad extrema para su mantenimiento y vestuario; en tal caso, se permitía que vendiesen hasta el límite de cien ducados siempre que dicha necesidad fuese debidamente acreditada³⁵. Los maestros y escribanos tenían que entregar el registro de lo que transportaban (oro, plata, perlas, mercancías, número de personas y otras cosas) en la Casa de Contratación³⁶. Se prohibía de forma expresa que nadie inscribiese cosa ajena como suya ni en nombre de un tercero, sino solo de aquel que se lo encomendó, siendo, en caso contrario, condenado por robo y respondiendo con sus propios bienes. Tampoco se podía registrar nada propio en nombre ajeno, bajo pena de confiscación, exigiéndose que en los asientos se indicase el nombre del remitente y del destinatario y la procedencia³⁷. El encomendero que enviaba cualquier cosa sin inscribir, con orden del dueño o sin ella, incurría en una multa equivalente al montante de lo remitido y el capitán o el piloto que traía algo sin registrar era sancionado con su pérdida y con cuatro años de privación de su oficio, salvo que lo hiciera en confianza y lo declarase; pero si se daba por perdido debía pagarlo al que se lo había entregado en confianza. Asimismo, también quedaba exento de pena el consignatario que recibía algún género sin asiento registral³⁸.

³⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 25 (el emperador don Carlos en Toledo, a 13 de agosto de 1535). No obstante, las leyes de este título relativas a los registros en los viajes de vuelta se declararon suspensas, al establecerse la facultad de no registrar por el Asiento de la Avería de 1660 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 65. Así lo dispuso Carlos II en la misma Recopilación). En cuanto a normas específicas en relación a los registros, en puertos concretos de las Indias por su particular situación, condición o problemática, véase *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 30, 31, 32, 40 y 60.

³⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 47 (el emperador don Carlos y el cardenal Tavera gobernador en Madrid, a 24 de septiembre de 1540; Felipe II en San Lorenzo, a 7 de julio de 1593 y Felipe IV en Madrid, a 2 de marzo de 1634). El incumplimiento de esta norma se sancionaba con la pena de confiscación de todos los bienes.

³⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 27 (Ordenanza 202 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador; confirmada por Felipe II en las Ordenanzas de la visita del Licenciado Gamboa de 1580 y por Felipe IV en Madrid, el 2 de marzo de 1634). También se debía hacer registro de todo lo procedente de sueldos y salarios de los marineros y gentes de mar [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 28 (Felipe II en Madrid, a 30 de noviembre de 1561, a 28 de junio de 1562 y a 14 de octubre de 1574)] y de las letras de cambio que se traían de las Indias para evitar fraudes a los acreedores y personas interesadas [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 29 (Ordenanza 158 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador)].

³⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 34 [Fernando V en Sevilla, a 20 de julio de 1511 y a 15 de junio de 1513; el emperador don Carlos y el cardenal gobernador en Madrid, a 24 de octubre de 1516 y el príncipe gobernador (Ordenanza 205 de la Casa de Contratación); Felipe II en Madrid, a 10 de diciembre de 1566 y Felipe IV en Madrid, a 2 de marzo de 1634].

³⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 53-56 y 58 (Felipe II en San Lorenzo, a 7 de julio de 1593, capítulos 3 y 4; Felipe IV en Madrid, a 2 de marzo de 1634 y Felipe II en Badajoz, a 1 de julio de 1580). En cuanto a las penas que se imponían a los que transportaban géneros sin registro, según sus cargos, ver *Recopilación de Leyes de los Reinos*

Correspondía al capitán, en exclusiva, la carga de las naves, según lo pactado en el contrato de fletamento, sin que ningún oficial ni autoridad pudiese asumir este cometido, lo que implicaba que debía ubicar de forma adecuada las mercancías, evitar la sobrecarga y procurar que las cubiertas tuviesen espacio suficiente para que los marineros pudieran desarrollar su trabajo, permitiéndose solo que hubiese en las mismas, agua, armas, bastimentos y cajas de los pasajeros, siendo también este particular objeto de inspección en las correspondientes visitas³⁹. Era tal el control del cargamento que los virreyes y otras autoridades que viajaban a las Indias debían presentar un listado de los fardos y baúles que tenían en su recámara sin que se les permitiese llevar más de lo imprescindible en cuanto a criados, ropa y otros efectos personales para impedir que trasladasen géneros sin registro⁴⁰.

La normativa reguladora de la descarga tenía un carácter “intervencionista”, con una “finalidad fundamentalmente fiscal y previsor de fraude y del contrabando”⁴¹. Así, se prohibía la descarga de mercancías en los puertos de las Indias hasta que tuviesen lugar las visitas por parte de los oficiales de la Real Hacienda de dichos puertos⁴². Tampoco se podían desembarcar los géneros sin licencia expresa y escrita de las referidas autoridades y, una vez descargados, se trasladaban a la Casa de la Aduana para su evaluación⁴³;

de las Indias, IX, 33, 57 (Felipe II en San Lorenzo, a 17 de julio de 1593, capítulo 1 y Felipe IV en Madrid, a 2 de mayo de 1631, a 2 de marzo de 1634 y a 19 de mayo de 1640).

³⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 10. Así lo estableció el emperador don Carlos en Palencia, el 28 de septiembre de 1531 (Ordenanza 4) y en Madrid, el 14 de agosto de 1535 (Ordenanza 5). Cfr. *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 15 (Felipe II en Madrid, a 18 de marzo de 1592). Sobre la forma de distribuir la carga, véase lo que dispuso el mismo emperador don Carlos en Palencia, el 28 de septiembre de 1554 (Ordenanzas 6, 7 y 8) y junto a la princesa gobernadora en Valladolid, el 5 de junio de 1555, que confirmaría Felipe II en Madrid, el 11 de noviembre de 1566 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 11 y 12). Ver, en relación a las naves de Filipinas, *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 17 y 18. Según Martínez Gijón, una adecuada distribución de la carga permitiría “unas acciones bélicas y de defensa más eficaces, una mayor ‘expeditividad’ en la utilización de los barcos de salvamento y mayores posibilidades en la protección de la carga transportada” y si el cargamento se perdía por incumplimiento, por parte del capitán, de las reglas sobre el mismo, sería responsable frente a la otra parte contractual. Por otro lado, considera que, a pesar del intervencionismo, habría cierta “libertad de comercio”, ya que correspondía a los “comerciantes cargadores la elección de los géneros, dentro de ciertos límites, objeto del tráfico con las Indias” y los contratos de fletamento también eran “libremente convenidos por las partes interesadas, y sin que a la Casa de Contratación se le otorguen facultades para imponer el tráfico de unas mercancías sobre otras, o las de unos cargadores con respecto a las de otros”, siempre que no fuesen géneros prohibidos y se hubiese obtenido licencia [José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en pp. 60-61 y 68-69].

⁴⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 14 (Felipe III en Madrid, a 10 de febrero de 1615).

⁴¹ José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 55.

⁴² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 18 (Felipe II en Valladolid, a 27 de julio de 1592).

⁴³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 20. Se trata de una disposición del emperador don Carlos promulgada en Valladolid, el 2 de junio de 1537 y ratificada por Felipe II en Lisboa, el 4 de octubre de 1582. En cuanto al depósito de las mercancías en la Casa de Aduana o similar y la forma de descarga, cfr. lo establecido por el emperador don Carlos en Valladolid, el 30 de junio de 1537 y los reyes de Bohemia gobernadores, el 16 de abril de 1550,

debiendo estar siempre presente, al menos, un oficial por turno en el momento del desembarque y hasta que se completaba y se pagaban los correspondientes impuestos⁴⁴.

Además, el general, el almirante y los restantes oficiales de las flotas estaban obligados a prestar especial diligencia en la descarga de las embarcaciones, constatando lo que iba sin registro, con el fin de evitar actuaciones fraudulentas⁴⁵. La descarga correspondía a los maestros, con la ayuda de sus marineros o de otras personas, sin participación de ningún oficial⁴⁶.

Los controles de las licencias preceptivas para el transporte de mercancías eran exhaustivos, incluso en los supuestos de arribadas forzosas o de accidentes marítimos⁴⁷. La finalidad era impedir que, de forma ilegal, los géneros se descargasen o vendiesen en sitios distintos de los previstos (prohibiéndose, de manera expresa, su compra o recepción por cualquier título) en una arribada forzosa, simulando dificultades en la navegación, circunstancias meteorológicas adversas, temor a los enemigos o corsarios u otras causas; o que, por motivos idénticos, las embarcaciones se desviasen de la ruta fijada llegando, incluso, a las Indias, siendo otro su destino o realizaran escalas no planeadas. Las naves que de forma legítima arribaban a otro puerto y no podían continuar con la navegación debían ser sustituidas por otras a costa de los propietarios de los buques arribados o de la carga para que esta pudiera ser trasladada al lugar convenido⁴⁸. Pero si la arribada era maliciosa o sin causa legítima y la embarcación se apartaba de las armadas o flotas se perdía tanto la nave como los géneros, siendo castigados los maestros y pilotos con diez años de galeras⁴⁹, prohibiéndose que estos, los dueños del

confirmándolo Felipe II, el 27 de febrero de 1575 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 19) y lo ordenado, anteriormente, por el mismo Felipe II en Aranjuez, el 16 de mayo de 1574 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 21). Véase también *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 22.

⁴⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 23. Norma del emperador don Carlos y el príncipe gobernador sancionada en Valladolid, el 10 de mayo de 1534 (capítulo 10). Ver lo que dispuso Felipe II en Aranjuez, el 16 de noviembre de 1575 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 24).

⁴⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 27 (Instrucción de Generales de Felipe II de 1597, capítulo 37). Respecto al orden de descarga, correspondía en primer lugar, a las naves que debían volver a España y luego, al resto, salvo situación de peligro o necesidad. De este modo, lo ordenó el emperador don Carlos y la princesa gobernadora en Valladolid, el 29 de septiembre de 1555, ratificándolo Felipe II y la princesa gobernadora en la misma localidad, el 3 de diciembre de 1557 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 28). En cuanto a la descarga a la vuelta a España, cfr. *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 30 y 31.

⁴⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 34, 31 (Felipe III en Madrid, a 18 de diciembre de 1619 y Felipe IV en la misma localidad, a 9 de enero de 1623 y a 16 de octubre de 1626).

⁴⁷ Consultar *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38.

⁴⁸ Así lo disponía Felipe II en la Ordenanza de Arribadas, 2, en San Lorenzo, el 3 de junio de 1589 y la reina gobernadora en Madrid, el 30 de mayo de 1670 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 3). Ver las soluciones del derecho histórico a estos supuestos, en P. Zambrana, "La historia: un lugar común para el derecho contractual marítimo europeo: Concreción de principios respecto al flete", en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXVIII (2016), pp. 233-270.

⁴⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 4 (Ordenanza de Arribadas de Felipe II, 2; ratificada por Felipe III, el 31 de enero de 1619). Con carácter general, también se

buque o los cargadores cambiasen el puerto de destino para el que se había concedido la licencia⁵⁰. No se permitía que el cargamento de las naves de arribada se entregase a sus propietarios con fianza, hasta que no se determinaban las causas, aunque se podían vender los bienes de difícil conservación⁵¹, debiendo los oficiales de las Indias rendir cuenta anual de los navíos que llegaban en arribada y de sus consecuencias (diligencias, sanciones y ejecución de las mismas)⁵². Del mismo modo, se exigía un motivo justificado a las arribadas en los puertos de Portugal de los buques procedentes de las tierras americanas, correspondiendo a la Casa de Contratación la determinación de dicho motivo e imponiéndose las penas pertinentes en caso contrario⁵³. Las naves con licencia para ir a las Indias y las mercancías registradas en las mismas no se podían dirigir a otras localidades diferentes a las de destino, aunque era posible que los géneros se trasladasen después del desembarco, por razones de necesidad, pero por otros medios, ya que si lo hacían en los mismos navíos eran confiscados junto a los bienes de los que incumplían lo dispuesto, además de imponerse una multa de cuatro mil ducados, sin que se admitiese licencia de los gobernadores y oficiales reales porque no tenían jurisdicción para ello⁵⁴.

perdía el buque y la carga en caso de arribada a puerto distinto del previsto [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 1 (Ordenanza de Arribadas de Felipe II, 2)], aunque había que determinar, para concretar responsabilidades, si la decisión era del capitán o la había tomado junto a los fletadores, si iban en la nave [José Martínez Gijón, "El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 57]. Además, se podían imponer otras penas recogidas a lo largo del título 38, del libro IX de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*, en las que se incurría si se infringían las prohibiciones del mismo (confiscación de bienes, privación perpetua de oficios o destierro perpetuo de las Indias y de los reinos de España).

⁵⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 30, 24 (Felipe II en Aranjuez, a 12 de noviembre de 1561 y en San Lorenzo, el 12 de julio de 1588).

⁵¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 11 (Felipe IV en Madrid, a 22 de noviembre de 1631).

⁵² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 12 (Ordenanza de Arribadas de Felipe II, 9; confirmada por Felipe IV en Madrid, el 26 de agosto de 1654 y en Buen Retiro, el 25 de junio de 1662).

⁵³ Véase *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 15, 16 y 17.

⁵⁴ Lo estableció de este modo la reina gobernadora en Madrid, el 11 de octubre de 1671, confirmando un acuerdo de la Casa de Contratación sobre las escalas de los navíos y comunicaciones de mercaderías en tierra firme (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 19). Por una disposición de Felipe IV dictada en Madrid, el 16 de diciembre de 1664 y ratificada por la reina gobernadora, el 30 de enero de 1672, se ordenó que la Casa de Contratación de Sevilla conociera de las arribadas en los puertos de Indias y de otros reinos de España, correspondiendo las apelaciones al Consejo de Indias, exceptuándose los puertos de Buenos Aires, Galicia, Principado de Asturias y Señorío de Vizcaya (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 26). Sobre cuestiones de competencia, véase también lo preceptuado por Felipe II, recogido en *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 25 (Ordenanza 29). En materia de fletamento (conflictos relativos a la carga, descarga y cualquier operación relacionada con los géneros, daños de los mismos, echazón, averías, pago de fletes...) eran competentes los Consulados de Lima y México [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 46, 28 (Ordenanzas del Consulado de Lima de Felipe IV)]. En cuanto a los posibles conflictos entre la jurisdicción mercantil, la ordinaria y los oficiales reales, la facultad de los virreyes para resolver los problemas de competencia entre diferentes jurisdicciones y las soluciones de la Instrucción de Generales de 1597 o de la de 1674, donde no había referencia a la jurisdicción consular, ver José Martínez Gijón, "El fletamento en el

Los supuestos de echazón u otros daños que podían afectar tanto a las mercancías como a los efectos personales de los pasajeros eran investigados en las Indias por las autoridades judiciales o por los oficiales reales cuando el capitán reclamaba a los propietarios de los bienes que se salvaban, por caso fortuito o avería gruesa⁵⁵, siendo la regla general el reparto de los perjuicios entre todos a partes iguales y que “los interesados” pudieran “pedir su satisfacción sin agravio de ninguno”⁵⁶.

En los casos de naufragio, “la justicia más cercana del puerto” o localidad indiana donde tuvo lugar el accidente, junto a un oficial real o a un regidor, debían adoptar, con la mayor brevedad, las medidas oportunas para salvar todos los géneros posibles, en particular el oro, plata, perlas, piedras, artillería, mercaderías y cualquier otro objeto, depositándolos en manos de personas “legas, llanas y abonadas” (si no había un depositario general), realizándose una investigación para determinar quiénes eran sus propietarios y un inventario que se remitía al puerto de donde había salido la nave, al de destino y al prior y cónsules de Sevilla. Los bienes que no se podían conservar se vendían en pública subasta en presencia de las autoridades, uniéndose el importe de la venta a los demás géneros. Si, tras concluir las diligencias, no aparecían los dueños legítimos con la justificación necesaria, se enviaban a la Casa de Contratación como si se tratase de efectos de difuntos, junto con las escrituras, los inventarios y otras pertenencias, vendiéndose solo a los compradores que ofrecieran garantía suficiente⁵⁷. Por otra parte, se ordenaba a las autoridades de las costas del norte de las Indias que prestaran especial atención en determinar las mercancías, joyas, dinero, oro, plata, esclavos, escrituras y “otras cosas” que se habían salvado de los buques perdidos en dichas costas, reclamando estos géneros a sus depositarios para trasladarlos, lo antes posible, a los reinos de España junto con el inventario y registro, indicando quiénes eran sus propietarios y corriendo estos con todos los gastos. Una vez allí, el presidente y los jueces de la Casa de Contratación de Sevilla los entregaban a quienes tenían derecho a los mismos⁵⁸.

Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en pp. 72-74.

⁵⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 20 (Instrucción de Generales de Felipe II de 1597, capítulo 67). El riesgo de lo alijado o descargado en beneficio de todos y los demás riesgos comunes se repartían por avería gruesa, respondiendo la nave, los fletes y los géneros siempre que no interviniese culpa del maestre [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 39, 10 (Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid, a 14 de julio de 1556, Ordenanza 36 del Consulado de Sevilla)]. Cuando las mercancías registradas y entregadas en las Indias tenían daños y las partes no estaban de acuerdo respecto a quién eran imputables, competía a la justicia ordinaria su determinación en base a las leyes y costumbres. Respondía el capitán si la nave no estaba bien calafateada o la carga no había sido bien colocada o distribuida o por el incumplimiento de las obligaciones que le correspondían según ley, aunque podía alegar en su defensa que el daño aconteció sin culpa suya (fuerza mayor o caso fortuito) [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 3 (Instrucción de Generales de Felipe II de 1597, capítulo 66)].

⁵⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 21 (Felipe III en el Pardo, a 24 de enero de 1608 y en Guadarrama, a 12 de noviembre de 1611).

⁵⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 22 (el emperador don Carlos y los reyes de Bohemia gobernadores en Valladolid, a 29 de febrero de 1550; Ordenanza 201 de la Casa de Contratación, en Madrid, a 19 de febrero de 1553).

⁵⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 38, 23 (Felipe II en Azteca, a 4 de mayo de 1596).

3. Las licencias y otros requisitos en el marco del contrato de pasaje

El predominio de la autonomía de la voluntad también se intuye a la hora de determinar la cuantía del precio del pasaje ya que se establecía que los maestros y capitanes no podían elevar el precio que habían pactado con los pasajeros antes de comenzar el viaje, bajo pena de perder el flete acordado; lo que solía ser frecuente alegando necesidad⁵⁹. Se trata de una disposición que se incluye en el título que la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* dedica al aforo de las naves y a los fletes por lo que no parece, como dijimos, que considere el pasaje marítimo como contrato independiente, sino más bien como un tipo de fletamento⁶⁰. De hecho, se define el flete como el precio que los pasajeros “han de dar” a los “capitanes y maestros de navíos” “por llevarlos en sus naos”⁶¹. Los fletes que debían pagar “por los aposentos y cámaras” los que se trasladaban a Chile u a otras provincias enviados por el rey para servirlo y los de sus criados eran tasados por el virrey o por la Audiencia Real de Lima, para evitar precios excesivos y abusos⁶². Por su parte, los virreyes, sus familias y sus criados estaban exentos de abonar flete cuando viajaban a las Indias⁶³. Correspondía al virrey de Nueva España y al gobernador de Filipinas controlar y regular los precios que pagaban los pasajeros en función del lugar que ocupaban en la embarcación “con personas y géneros”, así como lo que tenían que abonar en los viajes de ida y vuelta, según el porte del buque y el número de personas que iba en el mismo, de modo que no se hicieran gastos innecesarios y no fuese preciso “suplir nada de nuestra hacienda para los gastos de aquella armada”⁶⁴.

No estaba incluido en el precio del pasaje la obligación de alimentar a los pasajeros, ya que les correspondía llevar el avituallamiento y otros enseres necesarios para la travesía (matalotaje y bastimentos) en cantidad suficiente para su persona, criados y familia, sin que se pudiera pactar lo contrario con el maestro de raciones o con cualquier otro oficial, siendo necesaria la intervención del veedor de la armada o flota para evitar fraudes que implicasen

⁵⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 7 (Ordenanza 198 de la Casa de Contratación).

⁶⁰ Esta opinión sostenía también José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 54.

⁶¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 31, 7 (Ordenanza 198 de la Casa de Contratación).

⁶² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 44, 16 (Felipe II en el Bosque de Segovia, a 19 de agosto de 1565). Intuye Martínez Gijón que el fin último del “fletamento de pasajeros no es la simple ocupación de aposentos y cámaras” que sería “instrumental”, sino “la del viaje a otras provincias para en ellas servir al rey” [José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 67]. Sin embargo, no advierte que podría haber otras muchas categorías de pasajeros con diferentes objetivos a la hora de contratar y viajar.

⁶³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, 3, 3, 8 (Felipe III en San Lorenzo, a 19 de julio de 1614 y Felipe IV en Madrid, a 18 de febrero de 1616).

⁶⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 59 (Felipe III en Valladolid, a 31 de diciembre de 1604 y en San Lorenzo, a 22 de abril de 1608).

un menoscabo del “caudal de la avería” o “el que costearé estas provisiones”⁶⁵. Además, se prohibía a los capitanes y oficiales de la armada compartir mesa con los viajeros o entregarles las vituallas destinadas a la tripulación y competía a los generales y cabos la ejecución de estas normas⁶⁶.

También se exigían licencias a los pasajeros, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta, dentro del marco contractual del pasaje marítimo, al que se dedica poca atención en la Recopilación de 1680, al margen de ciertos aspectos que se contemplan al hilo de los requisitos de las referidas autorizaciones. Había una recomendación general de adoptar precauciones a la hora de otorgar estas licencias advirtiendo que «en el Consejo se tenga mucho la mano en consultar, y conceder licencias para pasar a las Indias, y se encarga a los secretarios el cuidado de advertirlo cuando se trate de esto»⁶⁷.

Los registros obligatorios de las mercancías, a los que antes hacíamos referencia, debían incluir también un listado de todas las personas que iban en la nave, precisando si tenían licencia para dirigirse al Nuevo Mundo y en caso contrario, a la llegada eran extraditadas a los reinos de España, siendo sancionados el maestre o el piloto⁶⁸. Por su parte, los oficiales reales de los puertos de las Indias estaban obligados, en las visitas, a incorporar en los registros la gente de mar y los pasajeros de todos los navíos que zarpaban para España, indicando su naturaleza, edad y demás señas y lo mismo se debía hacer con los extranjeros y naturales que se enviaban presos o condenados. Si no cumplían con esta obligación se les imponía una multa de trescientos ducados y tres años de suspensión de oficio y de seiscientos ducados y privación de oficio, en caso de reincidencia⁶⁹.

A veces, se concedían licencias a generales, almirantes, cabos, oficiales y pasajeros para descargar de las embarcaciones oro, plata, perlas, monedas, plata labrada o frutos sin registrar, argumentando que sus propietarios lo necesitaban para su uso y gastos personales. Para evitar fraudes, los permisos

⁶⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 44. Disposición de Felipe III dictada en Madrid, el 28 de enero de 1609 y confirmada por Carlos II en esta Recopilación. Uno de los principales obstáculos a los que tenían que enfrentarse los pasajeros que viajaban a Ultramar, aparte de conseguir la licencia y de las dificultades para llegar al lugar donde tenían que embarcar y de la propia travesía con sus inevitables riesgos, era tener que llevar lo necesario para su manutención, además de sus efectos personales, lo que implicaba un equipaje voluminoso que resultaba difícil de ubicar en la nave. Así lo indica José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias; viajes transatlánticos en el siglo XVI*, Madrid, Alianza Editorial, 1983. La legislación histórica ha ofrecido diferentes posibilidades a la hora de regular la obligación de prestar alimentos al pasajero por parte del transportista (P. Zambrana, *El transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681*, pp. 51-52).

⁶⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 45 (Felipe III en el Pardo, a 18 de febrero de 1609).

⁶⁷ Se trata de un Decreto de su Majestad, firmado por el duque de Lerma en Madrid, el 5 de octubre de 1609 que cierra el título 26, del libro IX de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680*, dedicado a los pasajeros.

⁶⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 18 (el emperador don Carlos y la princesa gobernadora en Cigales, a 21 de mayo de 1551). Asimismo, había que incluir en el registro a los marineros (incluso los que fallecían, los que se ausentaban y los que los sustituían), la artillería, las armas y las municiones, ajustándose a lo indicado por los visitadores [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 19 y 20 (el emperador don Carlos en Toledo, a 7 de julio de 1539 y Felipe II en Madrid, a 28 de noviembre de 1564)].

⁶⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 39 y IX, 35, 62 (Felipe III en Madrid, a 25 de septiembre de 1609).

así concedidos a la gente de mar y guerra no podían exceder de su sueldo. A los pasajeros solo se les permitía, en plata labrada o reales, lo preciso para su persona y familia, según su condición, y siempre que hubiesen registrado al menos la misma cantidad⁷⁰.

Con carácter general, se prohibía que nadie, ya fuese “natural” o “extranjero”, con independencia de su estado o condición, pudiera viajar a las Indias o a sus islas adyacentes sin expresa licencia del rey o de la Casa de Contratación de Sevilla⁷¹, en concreto del presidente y jueces de la misma, en los casos en los que estos últimos pudiesen concederla. Cuando alguien incumplía esta prohibición y se desplazaba al Nuevo Mundo sin licencia era sancionado con la confiscación de los bienes allí adquiridos, en favor del “Fisco” y de la Corona, salvo una quinta parte que iba destinada al que denunciaba los hechos. Además, se le imponía la expulsión de las referidas tierras. Por otro lado, los que, habiendo viajado en las mismas condiciones, es decir, sin autorización, traían o enviaban oro, plata, perlas, piedras u otros géneros a la Casa de Contratación de Sevilla, a otros destinos o a sus herederos también eran castigados con la confiscación (reservando la correspondiente quinta parte al denunciante), sin que nada pudiesen reclamar ni el remitente, ni el viajero, ni los herederos (en caso de fallecimiento), ni las personas a las que estaban dirigidos, y sin posibilidad de audiencia porque la travesía se había efectuado sin los requisitos exigidos⁷².

Una vez establecida la índole preceptiva de la licencia, se determinaba a quién competía su supervisión. Así, los generales y almirantes de armadas y flotas debían tener especial cuidado en controlar las licencias de los pasajeros que viajaban en sus naves, de forma que, si se descubría que, por su consentimiento o descuido, alguien había sido trasladado a las Indias o islas adyacentes sin autorización eran privados de sus oficios, tras practicar las

⁷⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 33, 61 (Felipe IV en Pamplona, a 20 de mayo de 1646). La norma específica con detalle los requisitos formales de este tipo de licencias, así como las condiciones para su utilización.

⁷¹ Aunque todos los naturales de los reinos de España podían comerciar con las Indias, nadie estaba facultado para ir a dichas tierras sin contar con la licencia previa para la travesía que era concedida, en principio, por la monarquía y luego, por la Casa de Contratación [Juan Baró Pazos y Margarita Serna Vallejo, “La regulación jurídica-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)”, en *Notitia vasconiae. Revista de derecho histórico de Vasconia*, 2 (2003), p. 56]. Cfr. Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, pp. 306-330. Indica Jacobs que, desde el 4 de abril de 1552, los documentos que se exigían para viajar al Nuevo Mundo eran «la licencia real y la información de limpieza de sangre redactada en el lugar natal del emigrante» [Auke P. Jacobs, *Los movimientos migratorios entre Castilla e Hispanoamérica durante el reinado de Felipe III (1598-1621)*, Amsterdam-Atlanta, Rodopi, 1995, pp. 33]. Repasa los controles de pasajeros y las condiciones requeridas con anterioridad a esa fecha, en pp. 20-33. En cuanto a la tramitación burocrática de la documentación, véase pp. 34-39.

⁷² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 1. Se trata de la Ordenanza 123 de la Casa de Contratación de Sevilla del emperador don Carlos y el príncipe gobernador; confirmada por Felipe II en Toledo, el 22 de septiembre de 1560; por Felipe III en Valladolid, el 25 de noviembre de 1604 y por Carlos II en la propia *Recopilación de Indias*. Una Real Orden de 10 de septiembre de 1785 estableció la pena de destierro a Las Floridas, Puerto Rico y Santo Domingo a los polizones, aunque la Real Cédula de 15 de septiembre de 1790 limitó su aplicación a los solteros, exceptuando a los casados que se someterían a las normas anteriores.

correspondientes pruebas. Lo mismo se disponía respecto a los capitanes de mar y de guerra, alféreces, sargentos, veedores, contadores, maestros de plata y cualquier otro oficial, al margen de otras penas que se les pudieran imponer. Igualmente, los maestros, pilotos, contramaestres, maestros de raciones o guardianes de navíos de armada o flota o de cualquier buque que salía hacia el Nuevo Mundo o islas occidentales y llevaba o encubría pasajeros sin licencia (salvo que esta no fuese necesaria como sucedía con los marineros, grumetes, pajes o soldados de naves de guerra) también eran destituidos de sus cargos, además de ser castigados con la pérdida de todos sus bienes con el destino señalado en la norma anterior. Para garantizar el cumplimiento de esta disposición, en las fianzas que se exigían a los capitanes por sus oficios había que incluir una cláusula en la que se comprometían a observar estas leyes y pragmáticas, respondiendo los fiadores con una multa adicional de mil ducados. Especial diligencia debían tener los visitadores encargados de inspeccionar las embarcaciones para evitar la contravención de lo establecido, debiendo hacer lo necesario para asegurar su ejecución⁷³.

Cuando se efectuaba el reconocimiento de las naves, los maestros tenían que jurar que no llevaban ningún clérigo, religioso ni ninguna persona sin licencia del rey o del presidente y jueces de la Casa de Contratación y los oficiales reales del puerto de destino debían investigar si, con posterioridad a la visita, se había embarcado algún pasajero u otra cosa, siendo, en tal caso, remitido a la Casa de Contratación e imponiéndose las correspondientes penas⁷⁴. Por otra parte, se ordenaba a los jueces oficiales de la Casa de Contratación que inspeccionasen personalmente las armadas y flotas que procedían del Nuevo Mundo, ofreciendo buena acogida a todos los que venían en ellas⁷⁵. En estas visitas se exigía a los marineros y a los pasajeros un juramento indicando si faltaba alguna persona de las que comenzaron el viaje; si tenían conocimiento de que alguien llevaba oro, plata, piedras o perlas sin declarar; si se descargó algo durante la travesía o tras la llegada y si habían registrado en nombre de

⁷³ Recopilación de *Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 2. Estamos ante la Ordenanza 176 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador; capítulo 3 de la Instrucción de Maestros; ratificada por Felipe II en San Lorenzo, el 13 de julio de 1595; por Felipe III en Valladolid, el 25 de noviembre de 1604 y en Madrid, el 1 de noviembre de 1607 y por Felipe IV, el 25 de marzo de 1622, el 20 de julio de 1624 y el 26 de marzo de 1638. En esta misma línea, se ordenaba, de manera expresa, a los capitanes generales, almirantes y cabos de las armadas y flotas que no dejaran pasar a los que no llevaban las licencias, con el correspondiente despacho de que habían sido presentadas y examinadas por la Casa de Contratación. Por su parte, los presidentes, oidores y “justicias” de las Indias debían proceder del mismo modo, de forma que no podían consentir que se quedasen los que no tenían los permisos debidamente cumplimentados con los requisitos exigidos, volviendo a España como prisioneros [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 10 (Felipe II en el Bosque de Segovia, a 19 de junio de 1559 y Felipe III en San Lorenzo, a 26 de agosto de 1606)].

⁷⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 20 (Ordenanza 154 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador). En opinión de Martínez Gijón, se trata de una de las normas de la Recopilación que más incidencia tendría sobre el contrato de pasaje ya que “implica a una de las partes del contrato en el control de las personas que viajan a las Indias” [José Martínez Gijón, “El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74, en p. 54].

⁷⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 64 (Felipe II en San Lorenzo, a 18 de octubre de 1589).

otro lo que era de su propiedad o viceversa. A continuación, se examinaban las arcas y baúles para verificar si contenían géneros prohibidos o sin asiento registral, además de comprobar si alguien había blasfemado, injuriado, practicado juegos prohibidos o cometido cualquier delito; si se transportaban indios escondidos o algo inscrito “particularmente”, al margen del registro general o si el maestro, piloto, contra maestro, despensero u otra persona traía alguna manceba⁷⁶. Del mismo modo, como decíamos, se tenía que constatar, realizando las mismas diligencias y exigiendo idéntico juramento, si en el buque iba algún esclavo o pasajero sin licencia, o nativos, en contra de lo dispuesto⁷⁷; así como si alguien falleció durante el viaje de ida o de vuelta y, en su caso, los bienes que dejó y si había hecho testamento, debiendo el capitán entregar los efectos del difunto el mismo día de la llegada, bajo pena de pagar el doble, siendo procesado como ladrón si ocultaba algo⁷⁸.

Singular interés se ponía en procurar las visitas necesarias a las embarcaciones para la inspección de los permisos de los pasajeros a los jueces designados expresamente para ello; tarea que debía ser facilitada por los generales, lo cual no impedía a estos realizar las comprobaciones que les correspondiese por razón de su cargo, debiendo existir, en todo momento, colaboración⁷⁹. Para favorecer los controles, la Casa de Contratación debía poner en conocimiento del rey las naves que partían hacia las Indias, recogiendo por escrito el día concreto en que zarpaban y un listado de todos los pasajeros, precisando si se trataba de religiosos, clérigos o seglares; el lugar concreto de destino y la licencia que habían obtenido⁸⁰.

A pesar de todas estas previsiones, era frecuente el traslado de pasajeros sin autorización los cuales aprovechaban esta circunstancia para llevar a las Indias géneros sin declarar, con la finalidad de hacer negocios allí obteniendo plata. Por este motivo, se dictó una disposición por la que se insistía en prohibir a los generales, almirantes, gobernadores del tercio, capitanes, cabos, maestros, contra maestros o pilotos de la armada, flotas o de cualquier otro navío, que llevasen, ocultasen o consintiesen el transporte, en los buques a su cargo, de pasajeros sin licencia. Si algún cabo o capitán los embarcaba, era obligación del maestro, del contra maestro o del piloto dar cuenta al general. Por su parte, el general, el almirante o el cabo estaban facultados para requerir y arrestar a los que descubrían sin la correspondiente licencia para enviarlos a España y entregarlos a la cárcel de la Casa de Contratación para que se sustanciase su causa. Los veedores y contadores de las armadas y flotas tenían que guardar un cuidado especial en las visitas que realizaban en el mar a los galeones, flotas y naves de su competencia para controlar quien iba en

⁷⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 69 (Ordenanza 213 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador).

⁷⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 70. Así lo estableció el emperador don Carlos y el príncipe gobernador en Valladolid, el 28 de septiembre de 1543 (Ordenanzas 215 y 216 de la Casa de Contratación).

⁷⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 35, 71. Ordenanza 215 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador. Sobre los bienes de los difuntos, ver *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, II, 32 y IX, 14.

⁷⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 4 (Felipe III en Madrid, a 31 de diciembre de 1607).

⁸⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 5 (Felipe II en Madrid, a 14 de octubre de 1574).

cada buque y efectuar las detenciones de los que no cumplían los requisitos prescritos, pudiendo exigir un juramento, sobre el particular, al cabo, al piloto y al contra maestre que podían ser castigados. Asimismo, en el momento del embarque de vuelta a España (desde Portobelo, Cartagena, Veracruz o la Habana), los generales, almirantes, cabos, veedores y contadores debían verificar que no se quedaba en las Indias ninguna persona que había viajado con plaza de soldado (ocultando los verdaderos motivos de su traslado) siendo sancionada, en tal supuesto, con las penas correspondientes a los desertores o superiores al arbitrio de los jueces y aquellos suspendidos en sus oficios si toleraban o no controlaban bien esta situación⁸¹.

Las licencias tenían solo una duración de dos años a partir de su concesión, plazo en el que se debían presentar ante las autoridades pertinentes de la Casa de Contratación o “ante el juez que fuere al despacho de las armadas y flotas”, para acelerar los trámites, siendo utilizadas en la primera expedición que partiese ya que, de lo contrario, perdían toda su validez⁸². Además, se exigía que los pasajeros que querían viajar a las Indias presentasen, junto a las licencias, un informe, elaborado en su lugar de origen, donde constasen sus datos personales (lugar de nacimiento, vecindad, estado civil y otras circunstancias previstas en las leyes), sin que se admitiese dispensa de ningún requisito⁸³. Correspondía al presidente y a los jueces de la Casa de Contratación comprobar que las autorizaciones y los informes emitidos (aprobados, previamente, por los jueces de las localidades donde se realizaban) cumplían con todas las formalidades establecidas por las normas y solo entonces podían consentir que los interesados se desplazaran al Nuevo Mundo⁸⁴. Para ello, los pasajeros debían comparecer personalmente ante los referidos oficiales y reconocer las informaciones, evitando dilaciones en la medida de lo posible; y si se descubría alguna falsedad u otro delito se adoptaban las medidas oportunas⁸⁵.

Los que se dirigían a las tierras americanas para el desempeño de algún cargo u oficio o por cualquier otra razón necesitaban una licencia adicional para llevar criados o esclavos a su servicio, así como sus efectos personales (armas, joyas, ropas...) “libres de derechos”, siendo obligatorio que fuesen con ellos y a su nombre, sin que se admitiera el envío posterior aunque dejasen poderes al respecto⁸⁶. La Recopilación contemplaba la posibilidad de negociar con las autorizaciones para trasladar criados prohibiéndose, de manera

⁸¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 3 (Felipe IV, en Madrid, a 18 de septiembre de 1647 y Carlos II en esta Recopilación).

⁸² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 6 (Felipe II en San Lorenzo, a 28 de agosto de 1584 y Carlos II en esta Recopilación). No obstante, señala Jacobs que, en numerosas ocasiones, se presentaban licencias ya vencidas y cuando se justificaba que se debía a una causa de fuerza mayor se solían prorrogar [Auke P. Jacobs, *Los movimientos migratorios entre Castilla e Hispanoamérica durante el reinado de Felipe III (1598-1621)*, p. 33].

⁸³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 7 (Felipe II en San Lorenzo, a 7 de agosto de 1584 y Felipe III en Madrid, a 18 de julio de 1617).

⁸⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 8. Disposición dictada por el emperador don Carlos y el príncipe gobernador en Toro, el 18 de enero de 1552; confirmada en Madrid, el 5 de agosto y por Carlos II en esta Recopilación.

⁸⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 9 (Felipe II en el Bosque de Segovia, a 19 de junio de 1559).

⁸⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 35 (Felipe II en San Lorenzo, a 25 de julio de 1593).

explícita, su venta ya que solo podían ser utilizadas por el que la había obtenido. Para evitar estas transacciones, las autoridades competentes debían realizar un listado de los que iban en cada nave, indicando su condición y oficio, y enviar una copia al Consejo de Indias una vez que zarpaba la embarcación⁸⁷. Pese a ello, solía ser frecuente la venta de estas licencias con el fin de que los compradores viajasen como criados, simulando el vendedor que eran de su propiedad cuando, en realidad, habían comprado el permiso; por este motivo el presidente y los jueces de la Casa de Contratación investigaban quiénes habían llevado a cabo estas enajenaciones, impidiendo la travesía a ambas partes e informando, al respecto, al rey y al Consejo para que adoptasen las medidas oportunas⁸⁸.

En cualquier caso, la Casa de Contratación debía proceder contra todos los que vendían o compraban licencias⁸⁹.

Por otra parte, las licencias solían contener la obligación de residir en las localidades concretas para las que se autorizaba el viaje y durante un tiempo limitado establecido en las mismas, sin que los pasajeros pudiesen ir a lugares diferentes. Estas circunstancias debían ser constatadas por el presidente y jueces de la Casa de Contratación que inspeccionaban el buque con carácter previo a su salida, ordenando al capitán y a los virreyes, Audiencias y “justicias” de las Indias que velasen por su cumplimiento, ejerciendo las acciones necesarias al respecto⁹⁰. Para cambiar de residencia se exigía un nuevo permiso y, en caso contrario, o cuando expiraba el plazo concedido, los jueces procedían contra el infractor aplicando las penas correspondientes conforme a derecho, siendo aquel detenido para su ejecución⁹¹. Del mismo modo, los que se desplazaban para ocupar un cargo o desempeñar un oficio concreto debían ser compelidos a ello y si no lo hacían eran castigados y desterrados. Esta responsabilidad debía constar en los registros de los que se daba copia al gobernador para que la hiciera efectiva⁹².

Había determinadas categorías de personas a las que no se les permitía navegar a las Indias o a las que se exigían licencias reales específicas. Así, estaba expresamente prohibido que se trasladasen a las tierras americanas, negando su derecho a ser pasajero en estos concretos trayectos, los “reconciliados”; los hijos o nietos del que públicamente había llevado sambenito y los hijos o nietos de los ejecutados en la hoguera o de los condenados por

⁸⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 36 (Felipe III en Valladolid, a 25 de septiembre de 1604). Cfr. insistiendo en esta prohibición, *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 37 (Felipe III en Madrid, a 18 de junio de 1606).

⁸⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 38. Así lo dispuso el emperador don Carlos y los reyes de Bohemia gobernadores en Valladolid, el 29 de abril de 1549, ratificándolo Felipe II en Madrid, el 28 de enero de 1560.

⁸⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 39. Lo estableció Felipe II en Galapagar, el 4 de julio de 1569; prohibiendo en Madrid, el 25 de febrero de 1568, conceder licencias para viajar en naves de Canarias, salvo que se indicase de manera expresa en las mismas (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 40).

⁹⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 41 (Felipe II en el Pardo, a 19 de octubre de 1566 y a 6 de octubre de 1578).

⁹¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 42 (Felipe II en Madrid, a 9 de diciembre de 1568).

⁹² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 43 (el emperador don Carlos y el príncipe gobernador en Madrid, a 17 de abril de 1553 y Felipe II en el Escorial, a 25 de febrero de 1562).

herejía o apostasía, tanto por línea masculina como femenina. La sanción, en caso de contravenir lo dispuesto, era la confiscación de todos sus bienes, el arresto y el destierro perpetuo de las Indias, y si eran insolventes, la pena corporal de cien azotes ejecutada públicamente. Era competencia de la Casa de Contratación investigar la condición de los que presentaban las licencias para constatar estos aspectos⁹³.

Tampoco podían viajar al Nuevo Mundo los esclavos y esclavas, con independencia de la raza (“blancos, negros, loros, mulatos o berberiscos”), salvo que contasen con expresa licencia del rey presentada en la Casa de Contratación, bajo pena de ser detenidos y adjudicados a la Corona perdiendo la propiedad su legítimo dueño. Si se trataba de un berberisco, moro, judío o mulato era expulsado a costa de quien le había permitido el paso y entregado a los jueces de la Casa de Contratación, siendo sancionado, además, el que dejaba emigrar a un esclavo morisco con una multa de mil pesos de oro (una tercera parte para la Corona y el Fisco, otra para el acusador y la otra para el juez que lo sentenciaba) y si era «persona vil» y no tenía con qué pagar, el castigo se dejaba al arbitrio del juez⁹⁴. Del mismo modo, se impedían las

⁹³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 16. Norma sancionada por el emperador don Carlos en Zaragoza, el 24 de septiembre de 1518 y por la emperatriz gobernadora en Madrid, el 25 de febrero de 1520; confirmándola el mismo emperador en Madrid, el 5 de octubre de 1539. Se corresponde con la Ordenanza 122 de la Casa de Contratación.

⁹⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 17 [el emperador don Carlos y el príncipe gobernador (Ordenanza 124) y la emperatriz gobernadora en Madrid, a 25 de febrero de 1530]. Véase Lutgardo García Fuentes, “Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI”, en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 19 (1982), pp. 1-42; Ildefonso Gutiérrez Azopardo, “El comercio y el mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)”, en *Quinto centenario*, 12 (1987), pp. 187-210; Manuel Lucena Salmoral, *Regulación de la esclavitud negra en las colonias de América española (1503-1886): Documentos para su estudio*, Universidad de Alcalá-Universidad de Murcia, 2005 y Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1977 y “Las contradicciones estructurales del Imperio español en América: el ejemplo del Puerto de Cartagena de Indias”, en *Tempus. Revista en Historia General*, 3 (abril-mayo, 2016), pp. 114-134. En cuanto a los géneros permitidos y los prohibidos para el comercio, incluyendo todo lo relativo a los esclavos, ver Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, pp. 131-147. Cfr. Hugh Thomas, *La Traite des Noirs. Histoire du commerce d’esclaves transatlantique, 1440-1870*, trad. francesa de Guillaume Villeneuve, Paris, Robert Laffont, 2006. Sobre la normativa francesa en estas cuestiones, ver *Édit Touchant la Police des Isles de l’Amérique Française, appelé Code Noir. Du mois de Mars 1685* (se reproduce por René Josué Valin, *Nouveau Commentaire sur l’Ordonnance de la marine, Du Mois d’Août 1681. Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime. Avec des explications prises de l’esprit du texte, de l’Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique. Et des Notes historiques & critiques, tirées la plupart de divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics*, 2 vols., La Rochelle, Chez Jérôme Legier et Pierre, Mesnier, 1760, en vol. I, pp. 405-409) y *El Édit du Roi, touchant l’État et la Discipline des esclaves nègres de la Louisiane, Donné à Versailles au mois de mars 1724*, que también se conoce como Código Negro (*Code Noir*). Asimismo, recoge Valin el *Édit Concernant les Esclaves des Colonies. Du mois d’Octobre 1716* y la *Déclaration du Roi, Concernant les Negres esclaves des Colonies. Donnée à Versailles, le 15 Décembre 1738* (vol. I, pp. 409-410 y 411-412, respectivamente). Consultar la traducción castellana del original francés del referido Código Negro de Luis XV de marzo de 1724, que

travesías a las Indias a los negros que llevaban dos años en España o en Portugal, salvo los “bozales”, es decir, los que acababan de llegar, perdiéndose a favor del Fisco. Los que obtenían permiso para trabajar en tareas domésticas y resultaban “perjudiciales para la república” eran desterrados, imponiéndose a sus propietarios la confiscación y una multa de cien mil maravedís⁹⁵. Especial atención debía prestar la Casa de Contratación para evitar que se desplazaran a las nuevas tierras los esclavos “llamados gelofes”, o los de Levante, es decir, los procedentes de África, o los que se habían criado entre moros, aunque fuesen de “la casta de negros de Guinea” si no tenían una licencia real donde se hiciera constar su particular condición⁹⁶. Respecto a los gitanos, sus hijos y criados la prohibición era absoluta no admitiéndose ningún tipo de autorización⁹⁷. Había licencias generales para llevar esclavos negros a Ultramar, pero se prohibía que con ellas pasaran los mulatos y otros que no fuesen negros, exigiéndose también en estos casos específica licencia real⁹⁸. De igual manera, no podían ir a las Indias los esclavos casados en España, salvo que lo hicieran con su mujer e hijos, requiriéndose un juramento al respecto a las personas que los trasladaban⁹⁹. Los mestizos (hijos de cristianos e indias) que venían a España a estudiar o por cualquier otro motivo, estaban facultados a volver a su lugar de origen con autorización del presidente y jueces de la Casa de Contratación, sin necesidad de licencia del monarca¹⁰⁰.

realiza Yasmina Kharrazi, y que se contiene en el trabajo de Manuel J. Peláez, María E. Gómez Rojo, Gudrun Stenglein y Yasmina Kharrazi, “*Artificia docuit fames*. Los contenidos de la Historia de las Relaciones Laborales, una disciplina jurídica básica del grado en Relaciones Laborales y Recursos Humanos”, en *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, nº 4-5 (marzo 2012/noviembre 2012), pp. 31-110, en pp. 35-45, en línea: <http://www.eumed.net/rev/historia/04-05/historia-trabajo.pdf>. Véase Christiane Taubira y André Castaldo, *Codes Noirs, de l’esclavage aux abolitions*, Paris, Dalloz, 2007, donde se publica al completo el texto de Código negro de marzo de 1685 (pp. 37-58) y parcialmente el Código negro de diciembre de 1723, para las islas de Francia y de Borbón (Mauricio y La Reunión) (pp. 59-65)

⁹⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 18 (el emperador don Carlos en Sevilla, a 11 de mayo de 1526 y la emperatriz gobernadora en Medina del Campo, a 13 de enero de 1532). Intuye Antúnez que la norma se refería a los esclavos, ya que su motivación estaba en que por sus malas costumbres aconsejaban “mal a los otros negros pacíficos y obedientes al servicio de sus amos” (Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, p. 132).

⁹⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 19. Disposición promulgada por el emperador don Carlos en Sevilla, el 11 de mayo de 1526 y confirmada por la emperatriz gobernadora en Segovia, el 28 de septiembre de 1532 y por los reyes de Bohemia gobernadores en Valladolid, el 16 de julio de 1550. Según Antúnez, la causa de la prohibición de llevar a las Indias a los negros levantiscos era que “se pervirtiesen en la religión los fieles habitantes de las islas” (Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, p. 133). Cfr. Frederick Bowser, *The African Slave in Colonial Peru, 1524-1650*, Stanford, Stanford University Press, 1974.

⁹⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 20 (Felipe II en Guadalupe, a 1 de febrero de 1570 y Carlos II en esta Recopilación).

⁹⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 21 (el emperador don Carlos en Barcelona, a 1 de mayo de 1543).

⁹⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 22 (Felipe II en Guadalupe, a 1 de febrero de 1570).

¹⁰⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 23. Así lo establecieron Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid, el 10 de enero de 1559. Cfr. Richard Konetzke, “El

De otro lado, los clérigos y frailes que querían dirigirse a las colonias americanas y que tendrían la condición de pasajeros, necesitaban una licencia especial que debía otorgar el rey y sin ella las autoridades de la Casa de Contratación no los dejaban partir. El objetivo era que solo fuesen a evangelizar los que el monarca consideraba más adecuados para impartir doctrina y enseñanza religiosa al servicio de Dios. Se trataba de una forma de controlar, por parte de la Corona, la conversión de los indígenas. Los que llegaban sin esta licencia eran obligados a volver a España de manera inmediata, siendo expulsados por los gobernadores y “justicias” de las diferentes localidades¹⁰¹. En cualquier caso, estos permisos especiales debían contener los datos personales de los religiosos y clérigos que podían ser añadidos por los jueces oficiales de la Casa de Contratación que debían firmarlos, entregando los originales con estas anotaciones, sin los cuales no podían entrar en las Indias¹⁰². Más tarde, la exigencia de esta licencia real se hizo extensiva a los que llevaban el hábito de San Jorge, San Esteban o similar, con mención expresa de dicho hábito¹⁰³.

También necesitaban autorización expresa del rey para este tipo de viajes, los hijos de españoles residentes en el Nuevo Mundo que, habiendo nacido en dichas tierras, se habían trasladado a España o los nacidos en España o en otro sitio que tenían allí a sus padres¹⁰⁴ y los moros o indios convertidos al catolicismo o sus hijos¹⁰⁵.

Quedaba expresamente prohibido que los casados en España emigrasen a las Indias sin sus cónyuges, con independencia de su cargo (virreyes, oidores, gobernadores) o de la función que iban a desempeñar en las colonias (oficios de guerra, justicia o hacienda), requiriéndose licencia real para ellos, sus esposas y criados¹⁰⁶. Los hombres desposados en España estaban facultados para viajar a Ultramar con sus mujeres y sus respectivos permisos; siempre que las autoridades de la Casa de Contratación comprobasen que efectivamente habían contraído nupcias según las leyes de la Santa Madre

mestizaje y su importancia en el desarrollo de la población hispanoamericana durante la época colonial”, en *Revista de Indias*, VII (1946), pp. 7-74 y 215-237 y “Los mestizos en la legislación colonial”, en *Revista de Estudios Políticos*, 112 (julio-agosto 1960), pp. 113-130 y Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Max S. Hering Torres (coords.), *El peso de la sangre. Limpios, mestizos y nobles en el mundo hispánico*, México, El colegio de México, 2011.

¹⁰¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 11 (Ordenanza 121 de la Casa de Contratación del emperador don Carlos y el príncipe gobernador, en Toledo, a 23 de mayo de 1539).

¹⁰² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 12 (el emperador don Carlos y el príncipe gobernador en Madrid, a 31 de mayo de 1552).

¹⁰³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 13 (Felipe III en San Lorenzo, a 7 de septiembre de 1589).

¹⁰⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 14 (Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid, a 12 de abril de 1559).

¹⁰⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 15 [el emperador don Carlos y el príncipe gobernador (Ordenanza 122) y el emperador en Valladolid, a 15 de septiembre de 1522].

¹⁰⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 28. Lo dispuso el emperador don Carlos y la emperatriz gobernadora en Madrid, el 25 de febrero de 1530, confirmándolo él mismo y los reyes de Bohemia gobernadores en Valladolid, el 18 de febrero de 1549 y Carlos II en esta Recopilación.

Iglesia¹⁰⁷. Cuando un matrimonio se dirigía al Nuevo Mundo con sus hijos y fallecía el marido o la mujer durante el viaje, se admitía la entrada del viudo con los familiares contemplados en la licencia si manifestaban su voluntad de llegar al lugar de destino¹⁰⁸.

Respecto a las mujeres, las solteras solo podían desplazarse a las tierras americanas con permiso del rey, mientras que las casadas debían hacerlo con sus maridos o con la finalidad de reunirse allí con ellos para hacer vida matrimonial¹⁰⁹. Éstas últimas podían obtener la licencia de la Casa de Contratación (sin necesidad de la real) si demostraban, con los correspondientes informes, que sus esposos habían solicitado su presencia, pero si estos volvían a por ellas, no podían entrar en España ni regresar a América sin autorización del monarca¹¹⁰.

Atención particular se prestaba a los mercaderes casados que estaban habilitados para viajar sin sus esposas, pero se limitaba su permanencia en las Indias a tres años, desde la concesión de la licencia, aunque la estancia real era inferior, ya que, en dicho intervalo, se incluía la travesía de ida y vuelta. Por tanto, no se les aplicaban las normas generales relativas a los casados respecto al traslado de sus mujeres (ni aquellas que establecían plazos inferiores para el embarque). Una vez cumplidos treinta y dos meses eran compelidos por las autoridades a que volviesen a España lo antes posible, siendo encarcelados en caso de incumplimiento. Los permisos especiales para comerciantes casados se registraban de forma independiente en un libro aparte. No obstante, cabía la posibilidad de que manifestaran su intención de quedarse en las colonias y llevar a sus cónyuges en un periodo de dos años, lo que se admitía siempre que prestasen fianza con la cuarta parte de sus bienes si excedían de mil ducados o con esta cantidad, en caso contrario; siendo obligados a regresar si, pasados los treinta y dos meses, no ofrecían dicha fianza. Ninguno de estos plazos podía ser prorrogado¹¹¹. Si el mercader casado volvía a España, agotando los términos anteriores o expulsado por las autoridades, no se le permitía retornar a tierras americanas sin su esposa¹¹².

Del mismo modo, los factores de los mercaderes podían trasladarse al Nuevo Mundo por un periodo de tres años, debiendo comprobarse todos los extremos para evitar fraudes; es decir, si realmente los comerciantes que enviaban factores remitían con ellos las mercancías o si las tenían en los lugares de destino para negociar. Además, se les requería fianza para

¹⁰⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 26 (el emperador don Carlos y el príncipe gobernador en Guadalajara, a 21 de septiembre de 1546).

¹⁰⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 27 (Felipe II en Toledo, a 26 de junio de 1563).

¹⁰⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 24 (el emperador don Carlos en Toledo, a 23 de mayo de 1539 y Felipe II en Madrid, a 8 de febrero de 1575). Véase María Teresa Condés Palacios, *Capacidad jurídica de la mujer en el derecho indiano*, tesis doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2003.

¹¹⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 25 (el emperador don Carlos y la princesa gobernadora en Valladolid, a 9 de noviembre de 1554 y a 17 de julio de 1555).

¹¹¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 29. Disposición del emperador don Carlos y los reyes de Bohemia gobernadores en Valladolid, el 16 de julio de 1550; confirmada por Felipe II en Madrid, el 5 de octubre de 1561 y el 14 de julio de 1563. Esta ley se ordenaría cumplir en virtud de una Cédula dictada en San Lorenzo, el 7 de octubre de 1750.

¹¹² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 30 (Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid, a 14 de febrero de 1557 y en Madrid, a 5 de octubre de 1561).

garantizar la vuelta en el plazo señalado¹¹³. Estaba prohibido desplazarse a Ultramar a título de mercader sin serlo, ni siquiera otorgando en préstamo o de cualquier otra forma la cantidad precisa para poder comerciar, exigiéndose constancia del ejercicio de esta profesión el tiempo establecido y poseer el caudal prescrito¹¹⁴.

Las personas a las que el rey o el Consejo de Indias impedían viajar no podían hacerlo, aunque antes de la interdicción hubiesen obtenido autorización, requiriéndose una nueva solicitud y el despacho de la misma¹¹⁵.

En los puertos de destino no se debían entregar las licencias originales ni sustituirlas por otras, sino que simplemente se mostraban para que hubiera constancia de su legitimidad¹¹⁶. Las licencias se requerían no solo para comenzar la travesía, sino también en el momento de la llegada, siendo indispensables tanto para entrar en los puertos como para permanecer en las provincias o moverse entre ellas y numerosas las disposiciones relativas a su control. Así, se prohibía al gobernador de Cartagena y a cualquier otra autoridad que permitiese desembarcar a nadie, con independencia de su calidad y condición, sin dicho permiso y no podían concederlo para dirigirse a otros lugares ni a los pasajeros, ni a los soldados o marineros. Si incumplían o toleraban que estas personas tomasen plaza de soldado eran sancionados con la privación de su cargo y mil ducados de multa; incurriendo en la misma pena, además del destierro perpetuo de Indias, los capitanes o cualquiera que trasladase desde Cartagena a otra localidad a alguien sin licencia. El gobernador de esta provincia o de otro puerto no podía consentir que se hicieran a la mar los propietarios de un buque que no había sido previamente examinado y aprobado por la “justicia” de la ciudad, prestando “fianza de fidelidad” en la cantidad que aquel considerase conveniente¹¹⁷. Del mismo modo, los gobernadores no podían dejar que se establecieran en Cartagena los que habían llegado sin autorización, sino que debían obligarlos a volver a España, ejecutando lo dispuesto, previa comunicación con el fiscal de la Real Audiencia del Nuevo Reino de Granada¹¹⁸. Eran competentes los gobernadores de Cartagena para otorgar licencias para ir a Portobelo, siempre que el que la

¹¹³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 32 (el emperador don Carlos en Valladolid, a 19 de diciembre de 1554). Esta norma también se mandó guardar por la Cédula dictada en San Lorenzo, el 7 de octubre de 1750, antes referida. En cualquier caso, Felipe III dispuso en Madrid, el 14 de octubre de 1608 y el 8 de julio de 1609 que, antes de la partida de las naves, el presidente y los jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, debían remitir al Consejo de Indias un listado de todas las licencias concedidas a los mercaderes que llevaban trescientos mil maravedís (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 33).

¹¹⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 31 (el emperador don Carlos y la princesa gobernadora en Valladolid, a 5 de julio de 1555).

¹¹⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 34 (Felipe II en Madrid, a 23 de junio de 1567).

¹¹⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 46 (Felipe II en Aranjuez, a 24 de enero de 1574).

¹¹⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 47. Norma sancionada por Felipe II en el Pardo, el 1 de noviembre de 1595; confirmada, en la misma localidad, por Felipe III, el 23 de noviembre de 1613 y en Valladolid, el 20 de agosto de 1615 y por Felipe IV en Madrid, el 31 de diciembre de 1645.

¹¹⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 48 (Felipe IV en Monzón, a 8 de marzo de 1626).

solicitaba justificase que era natural de dicha provincia o que contaba con licencia otorgada anteriormente en España¹¹⁹.

El virrey de Nueva España y el presidente y la Audiencia de Tierra Firme debían adoptar las medidas necesarias para que en los puertos de sus distritos no desembarcase ningún pasajero sin licencia, siendo extraditados, en tal caso, y aplicándose con rigor las penas impuestas; disponiéndose lo mismo para los gobernadores de otros puertos. También se procedía contra los arráeces de fragatas y barcos que los trasladaban a Portobelo o a otras localidades. Los oficiales de la Real Hacienda de Cartagena, Yucatán, Portobelo y Veracruz tenían que controlar esta situación de forma diligente, con el apercibimiento (extensible a los capitanes) de que cualquier incidencia, omisión o descuido repercutiría en su permiso de residencia, al margen de las sanciones que pudieran corresponderles¹²⁰. Asimismo, los virreyes de Nueva España examinaban las autorizaciones de los que se dirigían a las islas Filipinas sin permitir que se detuviesen o que se quedaran en su virreinato, haciendo todo lo posible para que llegaran, sin excusa, a su destino, imponiéndose severas penas si se trataba de ministros o de oficiales que iban a desempeñar cargos públicos, debiendo también los prelados y religiosos cumplir con sus obligaciones donde estuviesen destinados¹²¹.

Las Audiencias de Filipinas y de Nueva España tenían prohibido conceder licencias para ir a Perú y viceversa¹²². El gobernador de Filipinas no estaba facultado para autorizar la salida de ningún soldado o de cualquier otra persona que había viajado a costa de la Corona, salvo que fuera por “causas muy urgentes”, debiéndose proceder “con mucho recato y templanza”¹²³. Ante la prioridad de mantener núcleos poblacionales en las islas Filipinas, se recomendaba que los vecinos de las mismas, en especial los más importantes o con mayores capitales, no abandonasen dichas islas, actuando los gobernadores con moderación a la hora de otorgar permisos para desplazarse a España o a Nueva España, limitándose también los que se adjudicaban a los pasajeros y a los religiosos para evitar inconvenientes, ya que solían ser numerosos y consumían las provisiones previstas para la tripulación¹²⁴.

Ningún pasajero procedente de los reinos de España podía ir de la provincia de Venezuela al Nuevo Reino de Granada (ni de este a Perú) sin la preceptiva licencia real, siendo competencia de la Audiencia de Santa Fe y del gobernador

¹¹⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 49 (Felipe IV en Madrid, a 26 de marzo de 1638).

¹²⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 59 (Felipe II en Monzón, a 5 de septiembre de 1585 y Felipe III en Valladolid, a 29 de septiembre de 1600).

¹²¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 60. Así lo dispuso Felipe II en Madrid, el 29 de marzo de 1597.

¹²² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 61. Se trata de una Ordenanza de Felipe II promulgada en Toledo, el 25 de mayo de 1596 (Ordenanza 27) y confirmada por Carlos II en esta Recopilación.

¹²³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 62 (Felipe II en Madrid, a 29 de marzo de 1597).

¹²⁴ Es de suponer que en estos viajes de vuelta no correspondía a los pasajeros llevar sus provisiones, a diferencia de lo que veíamos antes en las travesías hacia las Indias [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 63 (Felipe III en San Lorenzo, a 19 de agosto de 1606 y en Segovia, a 25 de julio de 1609)].

de Venezuela controlar esta circunstancia¹²⁵. En la misma línea, el gobernador del Río de la Plata o sus tenientes no permitían que por los puertos de su gobernación pasaran hacia Perú u otros lugares extranjeros o naturales sin el requisito de la autorización, imponiéndose como castigo ejemplar el destierro y la vuelta a los reinos de España¹²⁶. Tampoco eran competentes para conceder licencia, pasaje o embarcación para viajar a España, Brasil o Portugal¹²⁷.

El alcalde mayor de San Felipe de Portobelo o el justicia mayor no estaban facultados para dar permiso a los pasajeros (que no contaban con licencia real) para residir en dicha provincia, ni para desplazarse a otras localidades; sino que debían expulsarlos a España, siendo todos los gastos de su cuenta y de los que los habían trasladado, remitiéndose al presidente y a los jueces de la Casa de Contratación los informes y actuaciones seguidas contra los maestros e inculpados¹²⁸.

Existía una prohibición genérica para los castellanos y los portugueses de llevar sus mercancías al Río de la Plata, así como la circulación de pasajeros por el puerto de Buenos Aires, de forma que se encontraba cerrado el paso y cualquier comunicación. Por este motivo, los virreyes de Perú y los gobernadores de dicho puerto de Buenos Aires no podían, en ningún caso, aunque fuese de extrema gravedad e importancia, otorgar licencia a ninguna persona, ya fuese eclesiástica, religiosa o secular para viajar a España o a Brasil, a través del referido puerto, pudiéndose adoptar las medidas oportunas en caso de incumplimiento¹²⁹. Razones análogas hacían que el presidente y los oidores de la Real Audiencia de la Plata no estuviesen habilitados para autorizar la salida por el puerto de Buenos Aires, con el apercibimiento de que se practicarían las pruebas necesarias y se actuaría contra los que habían obtenido dichas licencias y sus bienes, ejecutando las sanciones impuestas como si en realidad no tuviesen permiso alguno y ordenándose al fiscal de la Audiencia que pusiera especial celo en velar por la observancia de lo dispuesto¹³⁰. No obstante, ante la constancia de que muchos naturales y extranjeros entraban por el Río de la Plata, llegando a Tucumán y a los Charcas para vivir y comerciar en dichas tierras, sin licencia, se ordenaba al gobernador de Tucumán que no dejase pasar a nadie sin autorización, expulsándolo de la zona y cumpliendo lo decretado para gobernador del Río de la Plata¹³¹.

También era frecuente que, por vía terrestre, llegasen desde Brasil hasta

¹²⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 50 y 51 (Felipe II en Madrid, a 4 de agosto de 1574 y de 1561).

¹²⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 53 (Felipe II en el Pardo, a 30 de noviembre de 1595 y Felipe III en Valladolid, a 6 de abril de 1601 y en Lerma, a 10 de noviembre de 1612).

¹²⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 54. De este modo lo estableció Felipe III en el Pardo, el 1 de noviembre de 1618, ratificándolo en Madrid, el 28 de septiembre de 1615.

¹²⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 52 (Felipe III en Valladolid, a 3 de abril de 1605).

¹²⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 55 (Felipe IV en Madrid, a 7 de febrero de 1622).

¹³⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 56 (Felipe III en el Pardo, a 1 de noviembre de 1618).

¹³¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 57 (Felipe III en Valladolid, a 6 de abril de 1601).

Perú, a través de Paraguay, muchos extranjeros, flamencos, franceses o de otras nacionalidades sin encontrar ningún impedimento por atender las autoridades de aquella provincia a sus intereses particulares. Ante esta circunstancia, se prohibía a los gobernadores de Paraguay que consintieran la entrada de extranjeros, portugueses o castellanos (con independencia del motivo) que no tuvieran una licencia especial que debía ser despachada por el Consejo de Indias, deteniendo y extraditando a los que descubriesen en esta situación, dentro de su gobernación, junto con sus bienes, con destino al presidente y jueces de la Casa de Contratación de Sevilla¹³².

Inciendo en las disposiciones anteriores se establecía, con carácter general, que los virreyes, presidentes y gobernadores debían averiguar qué personas residían o se encontraban en sus respectivos distritos y gobernaciones y si habían llegado sin licencia real, exigiendo que mostrasen la misma; de forma que si no la tenían o no era legítima eran arrestados y enviados a España lo antes posible para recibir las sanciones previstas. Normalmente, se trataba de desempleados, vagabundos o pobres que resultaban perjudiciales para la sociedad y el buen gobierno¹³³.

Aunque ya hemos insinuado algo al hilo del análisis de las distintas normas, también se requerían licencias para volver de las Indias, correspondiendo su concesión a los virreyes y presidentes de las Reales Audiencias Pretoriales y a las mismas Audiencias (si gobernaban en vacante), sin que fuesen competentes para ello los gobernadores, corregidores, alcaldes mayores, ministros y “justicias”, debiendo observarse lo prescrito en relación a los que habían empezado “a ejercer algunos oficios o artes”¹³⁴. Por su parte, los gobernadores de los puertos indios controlaban las autorizaciones, no permitiendo viajar a España a las personas que no las tuviesen concedidas con la forma y requisitos exigidos por las leyes¹³⁵. Para otorgar estas licencias se solicitaba al pasajero que mostrase aquella con la que se había trasladado a las tierras americanas y se hacía constar en la nueva; pero si no la tenía debía declarar el tiempo que había residido en la localidad; si llegó como mercader o trabajaba como tal, si dejaba patrimonio, vivienda u otros bienes y si se había casado en las Indias¹³⁶. Además, se incluían en el permiso los motivos o

¹³² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 58 (Felipe IV en Madrid, a 28 de febrero de 1625).

¹³³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 64. Disposición de Felipe III dictada en San Lorenzo, el 24 de abril de 1618 (capítulo 17).

¹³⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 65 (Felipe II en el Escorial, a 13 de noviembre de 1564; en Madrid, a 7 y 23 de julio de 1572; en Segovia, a 13 de julio de 1573 y en San Lorenzo, a 8 de junio de 1577). En virtud de una Real Orden de 8 de abril de 1783, se prohibió que los virreyes, gobernadores y presidentes concediesen licencias, a las personas que no las solicitaban, para acudir a un pleito en el Consejo o con cualquier otro fin justo. No obstante, el carácter estricto de la norma hizo que por una Cédula de 27 de febrero de 1793, se declarase que «subsistiendo en su fuerza la precisión de obtener los militares de mano de S. M. estas licencias, y también los individuos de comunidades y cuerpos, puedan concederlas a todos los demás habitantes (aun milicianos) que tengan pleitos, o en quien concurra otra justa causa con conocimiento y justificación de ella, y con precisión de dar cuenta de las que así se concediesen».

¹³⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 66 (Felipe III en San Lorenzo, a 22 de septiembre de 1612).

¹³⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 67 (Felipe II en Madrid, a 3 de agosto de 1570).

negocios concretos por los que se desplazaba cada pasajero, si su intención era volver o quedarse, si regresaba compelido “a hacer vida” marital o por haber cometido algún delito y si se trataba de un mercader. En las licencias de los procuradores de ciudades, provincias y comunidades había que añadir una cláusula donde se les obligaba, en un plazo de dos meses desde que desembarcaban en España, a presentar en el Consejo de Indias los poderes e instrucciones que traían, no devengándose su salario hasta que no lo hacían¹³⁷. Para optar a una autorización “para salir de la ciudad y provincia” era necesario un certificado auténtico que acreditase que el solicitante no tenía deudas con la Real Hacienda, suspendiéndose, en caso contrario, la concesión hasta que efectuaba el pago¹³⁸.

Tampoco se podían dar licencias para volver a España al deudor de bienes de difuntos o al que daba cuenta de ellos, lo que se debía constatar mediante certificación de la justicia y del escribano de la ciudad, villa o localidad, aplicándose lo dispuesto para el que mantenía pleitos económicos pendientes y haciéndose extensiva la norma al obligado a responder de administraciones, tutelas y curadurías¹³⁹.

El que salía del Nuevo Mundo con licencia legítima presentada ante las autoridades portuarias no necesitaba un nuevo despacho de los generales, ni comparecer ante los escribanos de las flotas o ante los capitanes, debiendo ser reconocido el permiso que cada pasajero tenía para embarcar¹⁴⁰.

Se prohibía a los generales, almirantes, capitanes y maestros de cualquier embarcación trasladar o consentir el traslado a los reinos de España desde las Indias de clérigos o religiosos, con independencia de la orden, que no tuviesen autorización de los virreyes, presidentes y Audiencias y de sus provinciales, al igual que se establecía para los seglares, sancionándose el incumplimiento de esta disposición con una multa de quinientos ducados para los generales y almirantes y de doscientos pesos para los capitanes y maestros, además de las penas graves que pudiese imponer el Consejo de Indias. Correspondía a los jueces visitadores investigar y comprobar estos hechos y responsabilidades, y al presidente y jueces de la Casa de Contratación comunicar al Consejo los religiosos que venían en cada nave y si tenían o no licencia, cumpliendo lo prescrito¹⁴¹.

¹³⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 68 (Felipe III en Aranjuez, a 21 de agosto de 1610). Sobre los supuestos excepcionales en los que los procuradores podían obtener licencias y sus condiciones, véase la disposición de Felipe IV dictada en Madrid, el 11 de junio de 1622 (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IV, 11, 5).

¹³⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 69 (el emperador don Carlos en Valladolid, a 2 de junio de 1537).

¹³⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 70 (el emperador don Carlos en Valladolid, a 8 de febrero de 1535 y Carlos II en esta Recopilación). Lo mismo se establece en *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, II, 32, 38 (Felipe II en Madrid, a 8 de febrero de 1575 y Felipe IV, en esta Recopilación). Respecto a la prohibición de recibir en las Indias a los soldados con deudas o pleitos económicos pendientes, cfr. *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 21, 53 (Felipe II en Tomar, a 22 de mayo de 1581 y en Madrid, a 19 de abril de 1583 y Carlos II en esta Recopilación).

¹⁴⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 71 (Felipe II en Madrid, a 19 de abril de 1580).

¹⁴¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 72 (Felipe II en el Pardo, a 17 de octubre de 1575 y Felipe III en Tordesillas, a 21 de noviembre de 1605). En cuanto a los

El presidente y los jueces de la Casa de Contratación debían remitir al Consejo de Indias un listado de todos los pasajeros que llegaban de Ultramar (al igual que se hacía con los géneros y mercancías), especificando sus nombres y si se trataba de clérigos, religiosos, seculares, mercaderes o factores o cualquier otra profesión que tuviesen, haciendo constar también sus licencias¹⁴².

4. Los extranjeros y los viajes al Nuevo Mundo

Aparte del requisito de la preceptiva licencia se adoptaban especiales precauciones en relación a los extranjeros que se desplazaban a las tierras americanas, impidiéndose el viaje a determinadas personas y estableciéndose formalidades rigurosas para otras, dedicando la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* un título independiente a esta cuestión¹⁴³. El punto de partida es la prohibición genérica de que los extranjeros puedan desarrollar actividades comerciales en las Indias, por sí mismos ni por persona interpuesta, sin estar “habilitados con naturaleza” (naturalizados) y sin contar con la licencia para viajar y negociar, y pudiendo hacerlo solo con su patrimonio, bajo pena de perder los géneros y de la confiscación de todos sus bienes¹⁴⁴.

No obstante, los nacidos en España de padres extranjeros se consideraban españoles¹⁴⁵. Para que un extranjero fuese reconocido natural en los reinos de

requisitos para que los clérigos viajasen a España, ver *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, I, 14, 91.

¹⁴² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 26, 73 (Felipe II en Madrid, a 26 de marzo de 1577 y a 7 de mayo del mismo año y en San Lorenzo, a 26 de diciembre de 1572).

¹⁴³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27.

¹⁴⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 1 (Felipe II en Valladolid, a 27 de julio de 1592 y Felipe III en Ventosilla, a 25 de abril y en Valladolid, a 11 de mayo de 1605 y en Madrid, a 2 de octubre de 1608 y a 25 de diciembre de 1616). Una Cédula de 22 de abril de 1796 ordenaba que los extranjeros contrabandistas o que habían cometido otros delitos fuesen castigados en América con la pena capital o con otra pena inferior, si procedía; sin que nunca se extraditasen a España para evitar los recursos a sus embajadores y que quedaran impunes. Poggio indica que, desde el comienzo de la colonización española en América, existía “una marcada prohibición real hacia la migración y el asentamiento de extranjeros en Indias” [Eleonora Poggio, “Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, X (2011), pp. 177-193, en p. 180]. Respecto a la exclusión, desde un principio, de los extranjeros del comercio de Indias, véase Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, pp. 265-278.

¹⁴⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 27 (Felipe III en San Lorenzo, a 14 de agosto de 1620). En virtud de una disposición de Felipe II, promulgada en San Lorenzo, en 1596; confirmada por Felipe III en el Pardo, el 14 de diciembre de 1614 y por Carlos II en esta *Recopilación*, se declaraban extranjeros y, por tanto, no podían residir en las Indias los que no eran naturales de los reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra o de las islas de Mallorca y Menorca. También se consideraban extranjeros los portugueses y a todos se les debían “practicar” las composiciones y, en su defecto, se aplicaban las penas previstas (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 28). En concreto, se prohibía a los portugueses que se trasladaban a las Indias orientales, realizar actividades comerciales con las islas Filipinas, embarcando a los sangleyes para vender allí sus mercancías, perjudicando los intereses españoles. Se ordenaba al presidente, oidores y fiscal de la Real Audiencia de Manila que adoptasen las medidas necesarias, informando de sus actuaciones [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 29 (Felipe IV en

España, a los efectos de realizar operaciones mercantiles en el Nuevo Mundo, se fijaban una serie de condiciones: residir en España o en las colonias americanas durante veinte años sin interrupción, teniendo diez de ellos propiedades inmuebles y estar casado con española o hija de extranjero nacida en España o en las Indias.

Se exigía que el Consejo de Indias declarase el cumplimiento de estos requisitos. Con este fin, se presentaba la información y las diligencias previas realizadas ante los organismos correspondientes, según la residencia y las circunstancias y, concluidos estos trámites, el extranjero obtenía cédula de naturaleza y habilitación para contratar en dichas tierras. Los extranjeros así habilitados solo podían negociar con sus propios caudales, sin que pudieran utilizar capital de otros extranjeros que no habían obtenido este privilegio, bajo pena de perder lo contratado en su nombre y la naturaleza por haber hecho mal uso de la misma.

En un plazo de treinta días, desde la concesión de la carta de naturaleza, tenían que hacer un inventario jurado de sus bienes y presentarlo ante la justicia del lugar de domicilio para que hubiese constancia del patrimonio que poseían antes de comenzar los negocios en las Indias; de lo contrario, la licencia se revocaba y era declarada nula¹⁴⁶.

Respecto a los bienes raíces exigidos para conseguir la naturaleza y la capacidad comercial, debían tener un valor de cuatro mil ducados y podían ser propios o adquiridos por vía de donación, herencia, compra o cualquier otro título oneroso, constando en escritura auténtica sin que fuese suficiente el testimonio de testigos¹⁴⁷.

En el momento en que zarpaban las naves, la Casa de Contratación debía averiguar qué extranjeros habían cargado en las mismas sin licencia ni habilitación, para proceder contra ellos según ley, existiendo un registro de los

Madrid, a 10 de noviembre de 1643)]. En cuanto a las dudas sobre a quién se reputaba extranjero, cfr. Poggio, Eleonora, "Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700", en *Cuadernos de Historia Moderna*, X (2011), pp. 177-193, en pp. 187-189. Afirma que «en la Nueva España se entendía que por los derechos de señoreaje adquiridos por la reciente anexión de Portugal a la Monarquía (1580), los lusitanos se habían convertido en naturales», y lo mismo sucedía respecto a «otros vasallos del rey como los flamencos y los italianos» (p. 188). En relación a las distintas vías para determinar la naturaleza (origen, nacimiento y privilegio), ver Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, pp. 278-306.

¹⁴⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 31 (Felipe III en Madrid, a 2 de octubre de 1608 y a 25 de diciembre de 1616; Felipe IV en Zaragoza, a 22 de abril de 1645 y Carlos II en esta Recopilación). En una norma de Felipe III, sancionada en Madrid, el 8 de octubre de 1608, se insistía en que las naturalezas debían ser despachadas por el Consejo de Indias, con todas las condiciones y requisitos establecidos, y cláusula expresa que habilitase a contratar en las Indias, anulándose cualquier otra licencia que no tuviera estas características (que podría tener validez para otras cuestiones) y ejecutándose las penas relativas a la prohibición de este comercio, en caso contrario (*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 33). Del mismo modo, correspondía al Consejo tramitar las naturalezas de los extranjeros y determinar si cumplían con las formalidades señaladas por las leyes, siendo competencia de las Audiencias y de la Casa de Contratación emitir los informes y practicar las diligencias [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 34 (Felipe IV en Madrid, a 8 de octubre de 1627)].

¹⁴⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 32 (Felipe III en Madrid, a 12 de octubre de 1618 y el 7 de junio de 1620).

que estaban autorizados a ejercer el comercio y de los que no lo estaban¹⁴⁸. Del mismo modo, los oficiales reales de las Indias estaban obligados a constatar las mercancías que llegaban pertenecientes a extranjeros, enviadas a través de terceras personas, y a comprobar si tenían los correspondientes permisos, siendo confiscadas en caso contrario¹⁴⁹.

Sin embargo, a los extranjeros que se trasladaban al Nuevo Mundo, aunque tuviesen licencia, se les imponían una serie de restricciones a la hora de salir de los puertos, vender sus géneros o realizar determinados actos comerciales¹⁵⁰; estando también prohibido en las tierras americanas cualquier trato comercial con aquellos, bajo pena de muerte y confiscación de bienes, siendo destituidas de sus cargos las autoridades que lo permitiesen¹⁵¹. Se ordenaba a dichas autoridades que velasen por el cumplimiento de estas normas para evitar que pudieran llegar noticias de Ultramar a los enemigos de la Corona por no ejecutarse la interdicción de que los extranjeros habitasen o tuvieran correspondencia en las Indias¹⁵². Una de las principales razones del recelo respecto a los extranjeros era de tipo religioso para impedir que sembrasen “algún error entre los indios y gente ignorante” y por este motivo, los virreyes, Audiencias, gobernadores, obispos y arzobispos debían ayudar “a limpiar la tierra de esta gente”, procurando que en la primera ocasión embarcasen de vuelta¹⁵³. Esta expulsión de los foráneos residentes en el Nuevo Mundo no se hacía extensiva a los que trabajaban como oficiales mecánicos ya que resultaban útiles, sino que iba dirigida, sobre todo, a los

¹⁴⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 2. Así lo estableció Felipe II en Aranjuez, el 4 de octubre de 1569; ratificándolo Felipe III en Madrid, el 25 de diciembre de 1616. Carlos II, reconociendo la reiteración en Cédulas y Ordenanzas de la prohibición de que los extranjeros pasaran a las Indias sin licencia real expresa, volvería a insistir en la necesidad de que los virreyes, presidentes y oidores de las Audiencias de México y Lima y todos los presidentes, Audiencias y gobernadores pusieran especial diligencia en investigar a los extranjeros que vivían en sus respectivas jurisdicciones, determinando quiénes carecían de dicha licencia para ser remitidos, registrados, a la Casa de Contratación y ejecutar las sanciones impuestas por las diferentes leyes [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 35 (Carlos II y la reina gobernadora en Madrid, a 28 de abril de 1667 y a 30 de septiembre de 1670)].

¹⁴⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 3 (Felipe II en el Escorial, a 4 de septiembre de 1569).

¹⁵⁰ Se regulan estas cuestiones en *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 4 (Felipe II y la princesa doña Juana gobernadora en Valladolid, a 17 de mayo de 1557, capítulo 6); *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 5 (Felipe IV en Madrid, a 8 de agosto de 1621 y Carlos II en esta Recopilación) y *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 6 (Felipe II y la princesa gobernadora en Madrid, capítulo 6).

¹⁵¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 7. De este modo lo estableció Felipe III en San Lorenzo, el 3 de octubre de 1614; confirmándolo Carlos II en esta Recopilación. Posteriormente, se “mandó guardar” por Cédula de 30 de abril de 1739 y en otra de San Ildefonso, de 14 de enero de 1724 y por el virrey de Perú, marqués de Osorno, por Decreto de 29 de julio de 1796; suspendiéndose su ejecución por Real Orden de 23 de octubre de 1797. Sin embargo, una Real Orden de 14 de julio de 1799 determinó la reducción de la pena a seis años de prisión y trabajo para los plebeyos y los nobles la primera vez que cometieran el delito y ocho años, en caso de reincidencia. Cfr. *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, III, 13, 8.

¹⁵² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 8 (Felipe IV en Madrid, a 31 de diciembre de 1645).

¹⁵³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 9 (Felipe III en Ventosilla, a 17 de octubre de 1602).

“tratantes” y a los vecinos de pueblos marítimos y personas que no se consideraban convenientes para guardar “la integridad de nuestra santa fe católica”¹⁵⁴. Tampoco eran “molestados” los extranjeros encomenderos de indígenas que habían obtenido las encomiendas por sus servicios o por razón del matrimonio y que tenían confirmación real¹⁵⁵.

A veces, se admitía sustituir por una composición (cantidad económica) la ejecución de las penas previstas en estas leyes para los extranjeros que viajaban, residían o negociaban en las Indias sin licencia, permitiéndoles continuar con su situación y actividad como si la tuvieran y sin que pudiesen disfrutar de exenciones por ocupar plazas de soldados, marineros o artilleros¹⁵⁶. En cualquier caso, la composición solo era admisible si había una orden expresa del rey y de lo contrario, eran deportados sin ninguna excepción y sin dilación¹⁵⁷. A la hora de conceder la conmutación de la pena se tenía especial consideración a los foráneos que llevaban mucho tiempo en tierras americanas y que habían colaborado con los descubrimientos y estaban casados con hijos y nietos. Ante la dificultad de embarcar y hacer volver a España a los más pobres existía la posibilidad de despachar Cédulas generales de composición, ordenándose a los comisarios que procediesen con templanza y moderación, según las circunstancias de cada uno, sin que en las mismas se incluyesen mujeres ni clérigos. En relación a los hijos de padres extranjeros nacidos y criados en España que se habían trasladado al Nuevo Mundo sin autorización se actuaba como si la tuviesen, pudiendo ser regularizados. Los que tenían permisos para contratar en las Indias “litigados” con el fiscal del Consejo (aunque en ellos no se declarasen naturales), gozaban de especiales ventajas, en materia de composición, respecto a los no naturalizados. También se podían componer los extranjeros naturalizados en

¹⁵⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 10. Disposición de Felipe IV dictada en Madrid, el 18 de mayo de 1621.

¹⁵⁵ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 22 (Felipe III en el Pardo, a 10 de diciembre de 1618 y a 12 de diciembre de 1619 y Carlos II en esta Recopilación).

¹⁵⁶ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 11 (Felipe IV en Madrid, a 7 de mayo de 1630). Aunque, tradicionalmente, la composición se ha considerado un «método utilizado por la Corona para legalizar o regularizar a los extranjeros que se encontraban de forma ilícita en las colonias y que cumplían con ciertos requisitos», remediando su situación y facilitando su integración y arraigo en la sociedad, hay quien sostiene que era un medio de conseguir una “recaudación extraordinaria a un sector de la población en las Indias”, entrando dentro de una serie de medidas, adoptadas por Felipe II, para mejorar una hacienda “exhausta”; de forma que, muchas veces, suponía una “molestia” más que un “beneficio para los extranjeros avecindados en los territorios americanos” [Eleonora Poggio, “Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, X (2011), pp. 177-193, en pp. 178-179]. En cuanto a las reacciones de los extranjeros y la apreciación de la medida como un “agravio”, por “no haber nacido en los reinos de España”, véase pp. 190-193. Puntualiza Poggio que, generalmente, “los extranjeros que se compusieron estaban avecindados, eran casados y desempeñaban una ocupación, lo que indica su integración en las comunidades locales”, tratándose de personas ya establecidas y “con lazos sociales estables” que “no habían requerido una licencia del rey para migrar y asentarse en las Indias, por cuanto someterse a la composición, lejos de ser un instrumento de regularización que les beneficiara era una penalización que los perjudicaba” (p. 193). Poggio no analiza la legislación de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias de 1680* sobre la composición.

¹⁵⁷ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 12 (Felipe III en Madrid, a 2 de diciembre de 1598 y en Ventosilla, a 28 de octubre de 1606).

España a pesar de que se hubiesen desplazado a Ultramar sin licencia o para negociar, pero nunca fuera de las localidades donde vivían¹⁵⁸.

A los que eran regularizados (“compuestos”) mediante Reales Cédulas no se les aplicaban las prohibiciones dirigidas a los demás¹⁵⁹ y solo podían comerciar en los lugares donde estaban domiciliados y en los términos establecidos en dichas Cédulas, sin que pudiesen ser comprendidos en otras posteriores, ejecutándose lo prevenido en las normas generales, en caso opuesto¹⁶⁰. No se podía obligar a los marineros extranjeros que servían en Filipinas a regularizarse por estos procedimientos¹⁶¹. Los extranjeros solteros que contrataban y residían en los puertos eran expulsados si no contaban con la preceptiva licencia para realizar estas actividades¹⁶² y los que decidían volver a los reinos de España perdían los bienes adquiridos en las Indias¹⁶³. Tampoco se permitía a los foráneos vender en España mercancías fiadas cuyo precio se pagaba en los territorios americanos, ni se les podía encargar que trajesen del Nuevo Mundo oro, plata, perlas u otros bienes siendo sancionados, ambos supuestos, con la pérdida de los géneros¹⁶⁴.

¹⁵⁸ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 13, 14, 15, 16, 17, 23 y 24 (Felipe II en Madrid, a 23 de enero de 1596). No obstante, las Cédulas generales de composición solo eran aplicables a los que ya estaban arraigados y disfrutaban de vecindad en las Indias, sin que se pudieran hacer extensivas a los que llegaban después, que serían expulsados [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 18 (Felipe III en Vaciámadrid, a 2 de diciembre de 1598)]. En definitiva, como señala Poggio, había extranjeros que gozaban de la gracia del monarca porque “convenían a su servicio”, ya fuese por su capital, “vínculos familiares” o por otras razones que hacían “perjudicial para el orden social que fuesen castigados” por haber incumplido la “prohibición de pasar a las Indias sin licencia”, imponiéndoles una composición para “condenar la acumulación de caudal en territorio patrimonial del rey sin el beneplácito de su dueño” sobre los bienes adquiridos en las colonias americanas [Eleonora Poggio, “Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, X (2011), pp. 177-193, en pp. 182-183; y sobre el funcionamiento de las comisiones de composición y otras motivaciones, aparte de las económicas, pp. 184-187; permitiéndose, a veces, el pago en cuotas para los más pobres, pp. 189-190].

¹⁵⁹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 19 (Felipe III en Madrid, a 12 de diciembre de 1619).

¹⁶⁰ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 20. Así lo estableció Felipe II, en la disposición antes aludida de 23 de enero de 1596; ratificándolo Felipe III en el Pardo, el 14 de diciembre de 1615. Los extranjeros compuestos de forma legítima tampoco podían residir en las localidades y puertos marítimos, pudiendo comerciar solo tierra adentro y ordenándose a los virreyes y gobernadores que estuviesen al tanto de sus negocios para garantizar la seguridad [*Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 21 (Felipe III en el Pardo, a 10 de diciembre de 1618 y a 12 de diciembre de 1619)]. No obstante, reconoce Poggio que la prohibición de negociar más allá de las Indias sirvió de poco [Eleonora Poggio, “Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, X (2011), pp. 177-193, en p. 193].

¹⁶¹ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 45, 37 (Felipe III en Madrid, a 12 de octubre de 1618 y a 7 de junio de 1620).

¹⁶² *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 25 (Felipe III en Madrid, a 28 de marzo de 1620).

¹⁶³ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 26 (Felipe II en Madrid, a 3 de enero de 1596).

¹⁶⁴ *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, IX, 27, 30 (Felipe II en Madrid, a 7 de mayo de 1630 y Carlos II en esta Recopilación). La parte final de esta Ley “se mandó guardar y cumplir” por una Cédula sancionada en San Lorenzo, el 25 de octubre de 1769, ordenándose al virrey velar por su cumplimiento. Lo mismo se estableció en una Orden de 4 de agosto de 1770 y en otra Real Orden de 23 de marzo de 1781.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Rodríguez, Antonio; González Rodríguez, Adolfo y Vila Vilar, Enriqueta (coords.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, CSIC, Fundación El Monte, Sevilla, 2003.
- Alcalá Zamora y Torres, Niceto, *Nuevas reflexiones sobre las Leyes de Indias*, con "prólogo" de Antonio Martínez Báez, 3ª ed., México D.F., editorial Porrúa, 1980.
- Antúnez y Acevedo, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797; Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981.
- Arranz Lara, Nuria, *Instituciones de Derecho Indiano en la Nueva España*, México, Universidad de Quintana Roo, 2000.
- Baró Pazos, Juan y Serna Vallejo, Margarita, "La regulación jurídica-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)", en *Notitia vasconiae. Revista de derecho histórico de Vasconia*, 2 (2003), pp. 29-87.
- Borges, Analola, "La mujer pobladora en los orígenes americanos", en *Anuario de Estudios Americanos*, 29 (1972), pp. 389-444.
- Böttcher, Nikolaus; Hausberger, Bernd y Hering Torres, Max S. (coords.), *El peso de la sangre. Limpios, mestizos y nobles en el mundo hispánico*, México, El colegio de México, 2011.
- Bowser, Frederick, *The African Slave in Colonial Peru, 1524-1650*, Stanford, Stanford University Press, 1974.
- Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas en la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.
- Cervera, José, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1997.
- Condés Palacios, María Teresa, *Capacidad jurídica de la mujer en el derecho indiano*, tesis doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2003.
- De Ayala, Manuel José, *Notas a la Recopilación de Indias: origen e historia ilustrada de las Leyes de Indias*, transcripción y estudio preliminar de Juan Manzano Manzano, 2 vols., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1945-1946.
- De la Guardia, Miguel, *Las Leyes de Indias con las posteriores a este Código vigentes hoy y un epílogo sobre las reformas legislativas ultramarinas*, tomos I-IX, 3 vols., Madrid, Establecimiento tipográfico de Pedro Núñez, 1889.
- De Lyra, Francisco, *Ordenanzas Reales para la Casa de Contratación de Sevilla, y para otras cosas de las Indias, y de la navegación y contratación de ellas*, Sevilla, 1647.
- De Veitia Linaje, José, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Imprenta Juan Francisco de Blas, 1672.
- Del Vas Mingo, Marta Milagros, "La justicia mercantil en la Casa de la Contratación de Sevilla en el siglo XVI", en *Estudios de Historia Novohispana*, 31 (julio-diciembre, 2004), pp. 73-97.
- Delamarre, Catherine y Sallard, Bertrand, *La femme au temps des conquistadores*, Paris, Stock/Pernoud, 1992.
- Díaz González, Francisco Javier, "Las competencias inspectoras y judiciales de

- la Casa de la Contratación hasta el reinado de Felipe II”, en *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 14 (enero-junio 1997), pp. 59-73.
- García Fuentes, Lutgardo, “Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI”, en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 19 (1982), pp. 1-42.
- García Gallo, Alfonso, “La «Nueva Recopilación de las Leyes de las Indias» de Solórzano Pereira”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 21-22 (1951-1952), pp. 529-606.
- García Gallo, Alfonso, *Metodología de la historia del Derecho Indiano*, Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1970.
- García Gallo, Concepción, “La legislación indiana de 1636 a 1680 y la Recopilación de 1680”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 49 (1979), pp. 99-120.
- García Gallo, Concepción (estudio, edición e índices), *Las notas a la Recopilación de Leyes de Indias, de Salas, Martínez de Rozas y Boix*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979.
- Gil-Bermejo García, Juana, “La Casa de Contratación de Sevilla (algunos aspectos de su historia)”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 30 (enero 1973), pp. 679-761.
- Gutiérrez Azopardo, Ildefonso, “El comercio y el mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)”, en *Quinto centenario*, 12 (1987), pp. 187-210.
- Jacobs, Auke P., *Los movimientos migratorios entre Castilla e Hispanoamérica durante el reinado de Felipe III (1598-1621)*, Amsterdam-Atlanta, Rodopi, 1995.
- Konetzke, Richard, “La emigración de las mujeres españolas a América durante la época colonial”, en *Revista Internacional de Sociología*, 9 (1945), pp. 123-150.
- Konetzke, Richard, “El mestizaje y su importancia en el desarrollo de la población hispanoamericana durante la época colonial”, en *Revista de Indias*, VII (1946), pp. 7-74 y 215-237.
- Konetzke, Richard, “Los mestizos en la legislación colonial”, en *Revista de Estudios Políticos*, 112 (julio-agosto 1960), pp. 113-130.
- Latella Frías, Donato, *Leyes de Indias: estudio crítico sobre el contenido político y económico de la recopilación de 1680*, Córdoba (Argentina), A. Biffignandi, 1926.
- Lucena Salmoral, Manuel, *Regulación de la esclavitud negra en las colonias de América española (1503-1886): Documentos para su estudio*, Universidad de Alcalá-Universidad de Murcia, 2005.
- Manzano Manzano, Juan, *Las “Notas” a las Leyes de Indias, de Manuel José de Ayala*, con “Prólogo” de Rafael Altamira, Madrid, Publicaciones del Instituto de Derecho Comparado Hispano-Portugués-Americano, C. Bermejo impresor, 1935.
- Manzano Manzano, Juan, *Historia de las Recopilaciones de Indias*, 2 vols., Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1991.
- Martínez, José Luis, *Pasajeros de Indias; viajes transatlánticos en el siglo XVI*, Madrid, Alianza Editorial, 1983.
- Martínez Gijón, José, “La práctica del fletamento de mercancías con las Indias

- (siglo XVI)", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 10 (1983), pp. 119-153.
- Martínez Gijón, José, "El fletamento en el Derecho indiano de la Recopilación de 1680", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 14 (1987), pp. 51-74.
- Maura, Juan Francisco, *Españolas de Ultramar en la historia y en la literatura: aventureras, madres, soldados, virreinas, gobernadoras, adelantadas, prostitutas, empresarias, monjas, escritoras, criadas y esclavas en la expansión ibérica ultramarina (siglos XV a XVII)*, València, Universitat de València, 2005.
- Mira Caballos, Esteban, "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", en *Revista de Historia Naval*, 74 (2001), pp. 39-54.
- Mira Caballos, Esteban, "Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)", en *Revista de Historia Naval*, 81 (2003), pp. 7-20.
- O'Sullivan-Beare, Nancy, *Las mujeres de los conquistadores. La mujer española en los comienzos de la colonización americana: aportaciones para el estudio de la transculturación*, Madrid, Compañía Bibliográfica Española, 1956.
- Ots Capdequí, José María, "Aportaciones para la Historia de la Recopilación de Leyes de Indias de 1680", en *Revue d'Histoire du Droit*, 4 (1923), pp. 299-307.
- Ots Capdequí, José María, *Historia del Derecho español en América y del Derecho Indiano*, Madrid, Aguilar, 1969.
- Peláez, Manuel J.; Gómez Rojo, María Encarnación; Stenglein, Gudrun y Kharrazi, Yasmina, "Artificia docuit fames. Los contenidos de la Historia de las Relaciones Laborales, una disciplina jurídica básica del grado en Relaciones Laborales y Recursos Humanos", en *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, nº 4-5 (marzo 2012/noviembre 2012), pp. 31-110.
- Poggio, Eleonora, "Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700", en *Cuadernos de Historia Moderna*, X (2011), pp. 177-193.
- Pumar Martínez, Carmen, *Españolas en Indias, mujeres-soldado, adelantadas y gobernadoras*, Madrid, Anaya, 1988.
- Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la magestad católica del Rey Don Carlos II nuestro señor*, Madrid, Julián de Paredes, 1681; 4 vols., 5ª ed., Madrid, Boix, 1841; edición facsímil, 3 vols., Madrid, Consejo de la Hispanidad, 1943 y edición con "prólogo" de Rafael Menéndez Pidal y estudio preliminar de Juan Manzano Manzano, Madrid, ediciones Cultura Hispánica, 1973.
- Sánchez Bella, Ismael; De la Hera, Alberto y Díaz Rementería, Carlos, *Historia del Derecho Indiano*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Schäfer, Ernst, *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, Vol. I, *Historia y organización del Consejo y de la Casa de la Contratación de las Indias*, Sevilla, 1935; reimp., Nendeln (Liechtenstein), Kraus, 1975.
- Serrera Contreras, Ramón María, "La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717)", en *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, 36 (2008), pp. 133-168.
- Taubira, Christiane y Castaldo, André, *Codes Noirs, de l'esclavage aux*

- abolitions*, Paris, Dalloz, 2007.
- Thomas, Hugh, *La Traite des Noirs. Histoire du commerce d'esclaves transatlantique, 1440-1870*, trad. francesa de Guillaume Villeneuve, Paris, Robert Laffont, 2006.
- Valin, René Josué, *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine, Du Mois d'Août 1681. Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime. Avec des explications prises de l'esprit du texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique. Et des Notes historiques & critiques, tirées la plupart de divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics*, 2 vols., La Rochelle, Chez Jérôme Legier et Pierre, Mesnier, 1760.
- Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1977.
- Vila Vilar, Enriqueta, "Las contradicciones estructurales del Imperio español en América: el ejemplo del Puerto de Cartagena de Indias", en *Tempus. Revista en Historia General*, 3 (abril-mayo, 2016), pp. 114-134.
- Zambrana, Patricia, *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo*, OmniScriptum GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2013.
- Zambrana, Patricia, *El transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681*, Aranzadi-Thomson Reuters, 2015.
- Zambrana, Patricia, "La historia: un lugar común para el derecho contractual marítimo europeo: Concreción de principios respecto al flete", en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXVIII (2016), pp. 233-270.

Recibido el 15 de julio de 2016. Aceptado el 11 de septiembre de 2016