

# La Casa de Contratación como medio de control de los tratos entre África y América durante el siglo XVI

Por Germán SANTANA PÉREZ\*

A PARTIR DEL SEGUNDO CUARTO DEL SIGLO XIV los reinos peninsulares iniciaron su expansión hacia el sur por el Atlántico. Desde Portugal, Castilla, Aragón y Mallorca se propiciaron expediciones (con gran presencia y protagonismo italiano) que fueron recorriendo la costa marroquí, las Islas Canarias y más allá. Era vital la búsqueda de rutas alternativas para explorar la costa del África noroccidental y la de Guinea, y más tarde para encontrar una vía de acceso a Asia en cuyo camino los reinos fueron tomando posesión de territorios, generalmente insulares.

La política de Juan II de Castilla (1406-1454) en la última fase de su reinado alentó los viajes por la costa occidental africana hasta la misma Guinea, hasta el punto de llegar a declarar este monarca que “la tierra que llaman Guinea [...] es de nuestra conquista”.<sup>1</sup> La competencia entre castellanos y portugueses continuaría en el reinado de Enrique IV, aunque ralentizada por la propia debilidad del monarca. Las expediciones se harían todavía más frecuentes al inicio del reinado de Isabel y Fernando, los llamados Reyes Católicos.

Cuando Colón se dirige hacia América, la mayor parte de las Islas Canarias ya había sido conquistada pero aún quedaban islas por dominar. Este proceso culminó en 1496, quedando ligada para siempre la ruta de conexión de este continente con las dos orillas del Atlántico. Algo parecido ocurría con las islas de Cabo Verde, descubiertas hacia 1460 y pobladas (al principio tan sólo Santiago y Fogo) de manera muy lenta desde finales del siglo. Los viajes de Yáñez Pinzón y Diego de Lepe en 1499 y del comendador Alonso Vélez de Mendoza en 1500 siguen este derrotero, tocando en las islas Santiago y Fogo. En una carta atribuida a Cristóbal Colón que probablemente data de 1492, se representan las costas africanas (entre otros puntos geográficos)

---

\* Profesor titular de Historia Moderna en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; e-mail: <gsantana@dch.ulpgc.es>.

<sup>1</sup> Florentino Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicos Americanos, 1948, p. 159.

hasta la del Congo, y se incluye una abundante toponimia costera e incluso se indican los productos que se exportan de cada región.<sup>2</sup>

Con la clausura del camino hacia el sur debido al Tratado de Alcaçovas, surge como alternativa adentrarse en el océano y ésa fue la propuesta de Colón. En Castilla se tenía urgencia por encaminarse a una nueva empresa una vez que los alicientes de Canarias y Granada se habían cerrado o estaban a punto de hacerlo. Por ello se prestan oídos y apoyos al proyecto del primer viaje para llegar a Asia por el oeste. Es curioso que prácticamente el almirante no hace mención del África subsahariana, si bien a través de la cartografía conocía parte de su geografía costera. Es cierto que en su tercer viaje pasó por las islas de Cabo Verde, pero éstas no cubrieron sus expectativas. El propio Colón menciona que “llegando a las islas de Cabo Verde, falso nombre, porque son atán secas que no vi cosa verde en ellas y toda la gente enferma, que no osé detenerme en ellas”.<sup>3</sup>

Desde antes del descubrimiento de América existía un claro interés de la Corona española por reglamentar los posibles beneficios de este viaje y por darle algún orden a las conquistas que durante él se hiciesen. De hecho, no debemos olvidar que en un principio este control pretendía abarcar no un nuevo continente sino las tierras de Asia —a las que se llegaría a través de la nueva ruta atlántica—, así como las islas que se pudiesen adquirir en este océano. La firma de las capitulaciones con Colón le otorgaba amplios poderes a éste y a sus descendientes, pero tras la primera ocupación caribeña dichos poderes se fueron restringiendo paulatinamente a favor de la Corona.

### *La fundación de la Casa de Contratación y sus funciones*

LA Casa de Contratación fue creada a principios de 1503 en Sevilla; su sede estaba situada en el recinto del Alcázar. Esta institución estaba destinada a controlar y poner orden en el comercio con América. La forma en que organizó el monopolio de la Corona sobre el comercio con el nuevo continente ha sido ampliamente estudiada,<sup>4</sup> sin embargo,

---

<sup>2</sup> Belén Rivera Novi y Luisa Martín-Meras, *Cuatro siglos de cartografía en América*, Madrid, MAPFRE, 1992, pp. 69 y 71.

<sup>3</sup> Cristóbal Colón, *Los cuatro viajes del almirante y su testamento*, Madrid, Espasa Calpe, 1964, p. 172.

<sup>4</sup> Manuel de la Puente y Olea, *La Casa de Contratación*, Sevilla, Escuela Tipográfica y Librería Salesianas, 1900; Luis Navarro García, *La Casa de la Contratación en Cádiz*, Cádiz, Diputación Provincial/Instituto de Estudios Gaditanos, 1975; Clarence Henry Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*,

su influencia sobre el tráfico africano ha pasado casi desapercibida. Sus atribuciones sobre este comercio al igual que sucedía con el de Indias eran amplísimas y a través del tiempo se fueron incrementando.

En un principio la Casa de Contratación no era más que una autoridad intermediaria y administrativa del comercio con las Indias y del aparejo y despacho de las flotas, pero pronto sus atribuciones se hicieron más complejas, incluyéndose las judiciales, y sus oficiales pudieron dedicarse libremente a su labor para desarrollar el comercio con las Indias. En 1511 se dio licencia a todos los habitantes del reino para ir a las Indias, con la sola condición de registrarse en la Casa.<sup>5</sup> Entre los primeros libros de la Casa se hallaba uno “para las cosas de Canaria y Berbería”. La Casa también cumplía las funciones de almacén, de receptora del oro que debía ser pesado, fundido y guardado, e incluso de lugar para avituallarse de aparejos y hasta de naves.<sup>6</sup> A partir de 1524, con la creación del Consejo de Indias, la Casa quedaba subordinada a él, que desde entonces se convertiría en la autoridad principal sobre estos asuntos y controlaría a sus oficiales. En 1543 se fundó el Consulado de Sevilla, que descargó a la Casa de numerosos pleitos entre mercaderes.<sup>7</sup>

Antes de su creación, la Casa contó con algunos precedentes que demuestran el profundo interés de la Corona por reglamentar los intercambios con África. En 1474, a la muerte de Enrique IV de Castilla, el mismo Alfonso V, rey de Portugal, al estar casado con doña Juana, hija del difunto, reclama para sí la Corona castellana. El panorama era incierto y desembocó en una guerra civil en Castilla y una guerra penin-

---

México, FCE, 1979; Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de Marina (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996; José Cervera Pery, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1997; Antonio Heredia Herrera, *Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2003; Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar, coords., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla/csic/Fundación El Monte, 2003; Carmen Mena García, *La Casa de Contratación de las Indias y los tesoros americanos*, Sevilla, Caja Granada, 2009.

<sup>5</sup> Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias: historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias*, Salamanca/Junta de Castilla y León/Marcial Pons, 2003, tomo 1, p. 40.

<sup>6</sup> Miguel Ángel Ladero Quesada, *El primer oro de América: los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2002, p. 19.

<sup>7</sup> Rafael Donoso Anes, *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503-1717)*, Salamanca, Universidad de Sevilla, 1996, pp. 58-60.

sular en la que intervinieron Portugal y Aragón. Esta guerra se desarrolló también en aguas atlánticas.

Ya desde el inicio del reinado de los Reyes Católicos, durante la guerra, las expediciones hacia Guinea y Elmina se hicieron cada vez más frecuentes, sobre todo entre los años de 1474 y 1479, hasta la firma del Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480).<sup>8</sup> Por un lado se alienta este tipo de expediciones; por otro, la Corona reglamentará cada vez más el comercio con África, incluido el de Guinea. El comercio sobre esta zona se fiscalizará y la Corona obtendrá para sí el quinto, tratando de acabar con la libertad de comercio imperante. En Sevilla se establecen receptores reales encargados de autorizar las licencias para estas expediciones y cobrar el quinto en el tornaviaje. También se hace obligatorio que los navíos lleven a un escribano, que se formen convoyes de navegación y que se dé carta de seguro a todos los armadores y mercaderes dedicados al comercio con Guinea y Elmina, a fin de que no sean molestados por sus connaturales. Al terminar la guerra en 1479 esta situación reglamentaria queda en suspenso y desaparece para volver de nuevo al comercio libre.<sup>9</sup> Desde Canarias, Sevilla, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, Huelva y Palos se organizaron expediciones hacia Guinea. El empuje no se debe sólo a una iniciativa real sino también a los capitalistas de estas localidades andaluzas que consideran a África como su espacio natural de expansión y organizan expediciones al continente encaminadas a la obtención de beneficios.

Por otro lado, los castellanos quisieron copiar el modelo portugués establecido por la Casa da Guiné e Mina —en la segunda mitad del siglo xv— y la Casa da India —fundada en Lisboa en 1500— que

<sup>8</sup> Destacan los trabajos de Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico* [n. 1]; Antonio Rumeu de Armas, *España en el África atlántica*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular, 1996, tomo I; Antonio García y García, “Las donaciones pontificias de territorios y sus repercusiones en las relaciones entre Portugal y Castilla”, en *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*, Salamanca, Universidad de Salamanca/Sociedad Quinto Centenario del Tratado de Tordesillas, 1996, pp. 293-310; Eduardo Aznar y Vallejo, “Navegación oceánica y expansión comercial”, en *La Península Ibérica en la era de los descubrimientos 1391-1492. Actas de las III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, Sevilla, Junta de Andalucía/Universidad de Sevilla, 1997, pp. 343-370; Paulina Rufo Ysern, “La expansión peninsular por la costa africana: el enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, en *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*, Porto, Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, vol. III, pp. 59-79.

<sup>9</sup> Rumeu de Armas, *España en el África atlántica* [n. 8], pp. 205-211. Se acaba con el sistema de licencias y con el cobro de los quintos, por lo que las embarcaciones volvían a pagar los almojarifazgos.

también trataban de defender los intereses reales en el monopolio sobre las importaciones de especias y de beneficiarse del comercio de otros artículos.

La Casa de Contratación brindaba asistencia en lo concerniente a los asuntos relacionados con América, sin embargo, con la nueva centuria, y a pesar de perder parte del interés por África, España seguía poniendo los ojos en el Atlántico debido a sus posesiones en América, Canarias y Berbería. En las primeras ordenanzas de 1503 se establecía que para estos ámbitos se hiciese lo mismo que para Indias, en especial con lo procedente o enviado para Cabo de Aguer, Berbería y Santa Cruz de la Mar Pequeña, abasteciendo esta fortaleza y que se buscara persona a quien le interesase arrendar su trato. Todo cuanto saliese de ellas debía llegar a la Contratación.<sup>10</sup> Para salvaguardar la seguridad de este continente era necesario mantener la estabilidad política en los intercambios atlánticos y, desde ese punto de vista, África seguiría interesando a los españoles. En el sistema atlántico hispano el continente negro se articuló como una tercera orilla imprescindible y pieza clave. Subordinado al contador, la Casa tenía un oficial cuyas funciones, entre otras, consistían en hacer y corregir el libro en el que se llevaba cuenta y razón de los esclavos que pasaban a Indias.<sup>11</sup> En las ordenanzas de 1531 también se incluye la prohibición de que los esclavos pasasen por su cuenta a Indias o que los llevasen personas de cualquier calidad.<sup>12</sup>

Tras los tratados de finales del siglo xv, los negocios con África proseguirán a lo largo del xvi, aunque ajustándose a los nuevos cauces además de los ya existentes hasta 1479. Sevilla fue el principal puerto de los intereses españoles en África hasta el siglo xviii. En esa ciudad residían numerosos mercaderes y marineros y confluían factores relacionados con el tráfico atlántico. Era uno de los puntos donde podía gestionarse la obtención de una licencia para llevar esclavos de África hacia América.

Por supuesto, durante el siglo xvi España no renunció completamente a los intereses que tenía en África y seguirá manteniendo lazos regulares que, en algunos casos, se incrementarán. Esta vinculación se da en forma paralela en el campo internacional con la conversión de España en una gran superpotencia europea que detenta una enorme

---

<sup>10</sup> Eduardo Ibarra Rodríguez, “Los precedentes de la Contratación de Sevilla”, *Revista de Indias* (Madrid, csic), año II, núm. 4 (1941), pp. 43-46.

<sup>11</sup> Donoso Anes, *Una contribución a la historia de la contabilidad* [n. 7], p. 88.

<sup>12</sup> Leopoldo Zumalacarregui, “Las ordenanzas de 1531 para la Casa de la Contratación de las Indias”, *Revista de Indias* (Madrid, csic), año VIII, núm. 30 (1947), p. 765.

influencia política, no sólo dentro sino también fuera de Europa. El prestigio político hispano llegará a todos los confines del mundo atlántico. Por otro lado, en 1580 se produce un hecho decisivo para el incremento de las relaciones con África: la incorporación del reino de Portugal a la Corona española da inicio al periodo histórico conocido como Unión Ibérica. Esta nueva situación pondría en manos del monarca español el dominio de las colonias portuguesas, incluidas las africanas, así como sus áreas de influencia y proporcionará a la corte española un flujo incesante de información sobre África.

El sistema atlántico comprendía a la vez funciones comerciales, militares y políticas, conectaba los puertos andaluces con Canarias, y de ahí con los territorios africanos en donde se obtenían esclavos.<sup>13</sup> Durante el siglo XVI, la mayoría de éstos era transportada hacia la América hispana, especialmente al área caribeña, donde se vendían y se compraban otras mercancías americanas que a su vez eran trasladadas a Europa. Este sistema era vital no sólo para el mantenimiento de las colonias americanas, sino también como sustentador de los propios intereses políticos de la Corona española en Europa a través del envío de metales preciosos con los cuales financiaba, entre otras cosas, a sus ejércitos. El soporte de este sistema consistía en la circulación, por lo que era fundamental poseer territorios, generalmente islas, que conectarán uno y otro extremo. En este sentido debemos recordar que con el producto de las licencias se crea un cuerpo de hacienda para cubrir unos juros que se situaron en la Casa de Contratación.<sup>14</sup>

Al fundarse la Casa en 1503, la Corona quiso centralizar no sólo el comercio con América sino también el que este continente mantenía con África. Aunque en un principio el control del monopolio africano afectaba sólo a Berbería, en función de los tratados de Alcaçovas-Toledo y de Tordesillas también quedaba englobado cualquier posible trato con África. No obstante, la influencia de la Casa de Contratación

<sup>13</sup> Sobre la construcción de este sistema atlántico destacamos Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, París, École Pratique des Hautes Études, 1955-1960, 12 vols.; Charles Verlinden, *The beginnings of modern colonization*, Londres, Ithaca, Cornell University, 1970; José Manuel Azevedo e Silva, "A importância dos espaços insulares na construção do Mundo Atlântico", en *História das Ilhas Atlânticas*, Madeira, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997, pp. 125-161; John Elliott, *En búsqueda de la historia atlántica*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular, 2001; Horst Pietschmann, ed., *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2002; y en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar, eds., *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2005; Carlos Martínez Shaw, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, UNED, 2007.

<sup>14</sup> Enriqueta Vila Vilar, "La sublevación de Portugal y la trata de negros", *Ibero-Amerikanisches Archiv* (Berlín), vol. 2, núm. 3 (1976), p. 171.

no afectaba al comercio con Marruecos y el Norte de África pero sí al del África Occidental, “en las partes de la Mar Pequeña y del cabo Aguer y otras partes de Berbería”.<sup>15</sup> Esta circunstancia terminaba con la libertad comercial que se gozaba a finales del siglo xv, comercio que ya se había intentado monopolizar en la década de los setenta de esa centuria y que, tras la pérdida del control hispano sobre él a consecuencia de los acuerdos firmados con los portugueses, se nulificó y los tratos fueron muy limitados.

La nueva política que intentaba aplicarse en los albores de la centuria implicaba restricciones en materia mercantil. A partir de entonces, las embarcaciones, las tripulaciones, las mercancías, las licencias y todo lo relativo al comercio con el África subsahariana debían pasar por la mano de los oficiales de la Casa de Contratación. Este control no era gratuito, todo el flujo comercial establecido requería de la Corona una vigilancia política a cambio de mínimos ingresos.

### *El tráfico de esclavos*

LA necesidad de vigilancia no era banal. Tras el descubrimiento de América se abrió un mercado inmenso para los productos africanos, sobre todo los esclavos. Este tráfico aumentaba exponencialmente en la medida en que la población indígena americana resultó insuficiente para poblar y explotar los nuevos territorios en una forma rentable que permitiese a sus poseedores acumular capital. Los trabajos en el campo, las minas y las ciudades americanas necesitaban con urgencia mano de obra.

En los primeros años, los esclavos llevados hacia América debían pasar primero por Sevilla, pero sus altos costes y su falta de racionalidad geográfica tornaban inviable esa ruta. No obstante, desde el primer momento la Casa documentó los envíos de esclavos hacia América a través de la Península. Pronto se permitió realizar viajes directos de la Península hacia África, recoger allí a los esclavos y llevarlos luego hacia América. Este hecho incrementó la presencia de los españoles en África, puesto que la mayor parte de las embarcaciones así como buena parte de las tripulaciones debían ser españolas. Esta conexión atlántica superó parcialmente las limitaciones de la exclusión del Tratado de Alcaçovas, el cual no consideraba un Atlántico a dos bandas (americano y africano) sino que sólo articulaba el sistema de monopolio lusitano

---

<sup>15</sup> Antonio Rumeu de Armas, *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos xv y xvi*, Madrid, Caja de Ahorros de Cádiz, 1976, p. 43.

en África. Alcaçovas era completamente eficaz sin América, pero a principios del siglo XVI la intrusión de nuevas tierras obligaba a compartir los intereses y los monopolios ibéricos, porque ambos ámbitos (el lusitano y el hispano) eran interdependientes. A esa misma conclusión se llegaría en 1580, con la unión de las dos Coronas.

El tráfico de esclavos negros era un negocio extremadamente lucrativo. Los grupos que participaban en él obtenían pingües ganancias de las cuales, además de los mercaderes, se beneficiaba una extensa red de agentes, tripulaciones, armadores, consignatarios etc., que vivían de este tránsito. Los prestamistas que aportaban financiamiento para afrontar los primeros gastos cubrían sus expectativas con el cobro de intereses. Muchas zonas agrícolas que producían vino, tabaco y otros artículos vieron como éstos encontraban parcialmente salida en el mercado africano al ser intercambiados por esclavos. Lo mismo ocurría con manufacturas españolas como telas, loza, brea y otras que veían aumentar su demanda. Por otro lado, se favorecía la importación de artículos del resto de Europa que partían para África en un comercio de redistribución. En un momento de máxima necesidad la Corona española también obtenía ingresos a través de la venta de licencias, la concesión de asientos y el cobro de los correspondientes impuestos sobre el comercio. A este respecto, dichas aportaciones tuvieron un crecimiento continuo hasta la independencia de Portugal y financiaron parte de los gastos que ocasionaban las guerras europeas. Así, por ejemplo, sólo entre mayo de 1541 y diciembre de 1546, periodo de gran conflictividad bélica en Europa, a través de la concesión de licencias de esclavos la Corona española obtuvo la nada despreciable cifra de 81 631 ducados de oro.<sup>16</sup>

Los Estados africanos participantes en la trata también sacaban tajada del suministro regular de esclavos a los europeos. Los propietarios de minas, los dueños de haciendas y plantaciones y quienes requerían gente para el servicio doméstico lograban tener una mano de obra segura adscrita a esa ocupación, que podía explotarse de forma intensiva para tratar de lograr el máximo rendimiento. Se aseguraba repoblar zonas que habían quedado despobladas tras la conquista para continuar con su explotación. La Iglesia también se beneficiaba con la posibilidad de convertir al cristianismo a esa ingente cantidad de paganos esclavizados y cuidar de que continuase su formación “cristiana”.

---

<sup>16</sup> Maria Manuel Ferraz Torrao, *Formas de participação dos portugueses no comércio de escravos com as Índias de Castela: abastecimento e transporte*, Lisboa, Ministerio da Ciência do Ensino Superior/Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia/Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002, pp. 5-6.

En los primeros años la necesidad fue relativamente poca ya que se contó con indígenas americanos y con pobladores europeos que acudieron prestos a la llamada del enriquecimiento fácil. Sin embargo, el decrecimiento de la población indígena a lo largo del siglo XVI acrecentó la demanda de esclavos, con lo cual el horizonte para la trata parecía ilimitado.

En 1501 la reglamentación concerniente a los esclavos llevados hacia América había comenzado con la recomendación que los Reyes Católicos hicieron a Nicolás de Ovando, gobernador de La Española, acerca de no introducir en esa isla esclavos judíos ni moros y en cambio permitir la entrada de negros.<sup>17</sup>

Desde el descubrimiento de América la entrada de africanos acompañando a los particulares fue libre. A partir de 1501 se produce la primera llegada de subsaharianos a las Antillas con el objeto de dedicarlos a los trabajos de las minas. Disponemos de una escritura otorgada en enero de 1502 en la que se hace un registro de diversas mercancías para La Española entre las cuales se embarca un esclavo de Juan de Córdoba, platero.<sup>18</sup> En estos primeros años no se controla su llegada porque su número es anecdótico, pero pronto la Corona trata de regular el traslado esclavista a través de la Casa de Contratación. A partir de 1510 una cédula real permite expresamente la entrada de esclavos negros en Indias y desde 1513 es obligatorio que los particulares posean una licencia para introducir esclavos.<sup>19</sup>

Las regulaciones continuarían e irían en aumento. En septiembre de 1516 el cardenal Cisneros prohibió la introducción de esclavos a América ya que se temía un posible levantamiento contra los españoles si su número crecía excesivamente. No obstante, el inicio del reinado de Carlos I, concretamente en 1517, coincidió con la retirada de la prohibición, lo que trajo como consecuencia el aumento del tráfico esclavista.<sup>20</sup>

Los dos grandes actores de la trata, compradores y vendedores, tenían intereses contrapuestos. Los compradores demandaban pre-

---

<sup>17</sup> Georges Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille: contrats et traités d'assiento*, París, Librairie de la Société du Recueil J.B. Sirey & Journal du Palais, 1906, tomo I, p. 122.

<sup>18</sup> Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Oficio IV, Escribanía Francisco Segura, leg. 2.161, fól. principio del legajo.

<sup>19</sup> Maria da Graça A. Mateus Ventura, *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*, Lisboa, Colibri/Instituto de Cultura Ibero-Atlántica, 1999, p. 23.

<sup>20</sup> José Luis Cortés López, *Esclavo y colono: introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2004, pp. 19-27.

cios bajos para los esclavos, bien fuese en régimen de monopolio o de comercio libre bajo control hispano o extranjero. Los vendedores deseaban precios relativamente altos en sus ventas, no sólo para obtener mayores beneficios por capital invertido sino para hacer frente al alza en el precio de las licencias y cubrir las necesidades crecientes de la Corona que las adjudicaba a la misma compra de juros. Hasta el siglo XVIII se impondría la segunda opción, debilitada con el peso variable del contrabando.

En un principio el Estado español dispuso también la concesión de licencias como recompensa a servicios prestados, la primera de este tipo se adjudicó en 1518. Se concedía la introducción de cuatro mil esclavos provenientes de las islas de Guinea y de otras partes donde se acostumbraba. A estas licencias pronto se sumaron otras y de inmediato se pasó a venderlas. Así, primero se cobró un impuesto de dos ducados sobre cada licencia, después se pasó a vender cada unidad por una suma determinada y, más tarde, en 1561, se ofrecieron facilidades de pago para adquirir esas licencias, en cuya compra participarían desde muy temprano vecinos de Sevilla. En cualquier caso, el precio de las licencias aumentó constantemente hasta la constitución de los asientos a finales de siglo, lo que se tradujo en una mayor concentración de los solicitantes (sólo aquéllos que disponían de mayores capitales).

El sistema de licencias funcionaría de forma regular entre los años 1536 (cesión del monopolio de los Welsers) y 1595, cuando se abren las puertas al contrato monopolista con Pedro Gomes Reinel.<sup>21</sup> No obstante, el alza en el precio de las licencias ocasionó que el tráfico legal de esclavos se fuese concentrando en pocas manos, lo que aumentó todavía más el posterior sistema de asientos. En esos años del siglo XVI se formulan asientos parciales que no suponen un monopolio. En Valladolid el 8 de enero de 1549 una de esas licencias es concedida al capitán Alonso Peña, vecino de Santo Domingo en La Española, por medio de la cual dio poder a Alonso Martínez, vecino de Sevilla, para pasar a Indias, Cabo Verde o Guinea y llevar ciento cincuenta esclavos negros, de los cuales la tercera parte debía estar compuesta por hembras. Dicho número de esclavos estaba libre de los derechos de almojarifazgo, de los docencados de la hacienda y de cualquier otro derecho.<sup>22</sup> En 1541 los burgaleses Torres se encargarán de abastecer

<sup>21</sup> Mateus Ventura, *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela* [n. 19], p. 15.

<sup>22</sup> Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Oficio xv, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, libro II, fols. 372 v-373 r.

de esclavos a Honduras.<sup>23</sup> Precisamente Gaspar de Torres, vecino de Sevilla, fue uno de los principales compradores de licencias en el periodo entre 1543 y 1546, y transportó 23% de los negros que en esos años llegaron a través de la ruta de Santiago de Cabo Verde. Fue apoderado de sus hermanos Afonso y Diego para tratar en Sevilla la introducción de esclavos y también representante, en el mismo sentido, del mercader Rodrigo Dueñas, vecino de Medina del Campo.<sup>24</sup> Además, otra forma de introducir esclavos durante el siglo XVI se produjo a través de las capitulaciones.

A lo largo del siglo XVI la Corona y las administraciones locales recurrieron tanto a portugueses como a genoveses (ambos en disputa), flamencos y españoles para el suministro de los esclavos necesarios en Indias. A ello habría que agregar el asiento concedido en 1518 al flamenco Lorenzo de Gouvenot y en 1528 a la casa alemana de los Welser. En el caso de los portugueses, los dominios africanos les pertenecían y así se reconocía en los tratados firmados con Castilla. Desde el inicio de la expansión ultramarina los genoveses habían financiado tanto a castellanos como a portugueses. Unos y otros desplegaban importantes redes de prestamistas, agentes y comerciantes en los territorios de la Corona española.<sup>25</sup> Además, alemanes, portugueses y genoveses financiaban las campañas imperiales de Carlos V, por lo que es lógico que éste tratara de compensarlos con los suculentos beneficios que reportaba —pero sobre todo con los que podría reportar— el tráfico esclavista atlántico. La relación entre la Corona portuguesa y la Corona española fue bastante fluida en cuanto al comercio de esclavos, del que se beneficiaban mercaderes portugueses y aseguraba el suministro de esclavos a Indias. Entre los reyes de España y de Portugal existía un epistolario regular relativo a la concesión de licencias a mercaderes portugueses que ocupaban altos cargos en la administración y también sobre otros asuntos de este comercio.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Preçensa, 1987, vol. iv, p. 177.

<sup>24</sup> Ferraz Torrão, *Formas de participação dos portugueses no comércio de escravos com as Índias de Castela* [n. 16], pp. 19 y 21. En América Gaspar contaba como consignatarios a su hermano Melchor de Torres y a otros hombres de confianza como Alonso de Herrera, Alonso del Castillo, Antonio Rebelo, Cristóbal Gouvea y Alonso de Negreda.

<sup>25</sup> Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, leg. 154, 190. En una carta de agosto de 1583 escrita en portugués se confirma al rey de España que el trato con Cabo Verde se hizo con Álvaro Méndez de Castro, morador en Sevilla, por orden de Francisco Duarte. Se debían transportar tres mil piezas de esclavos para Indias.

<sup>26</sup> *Monumenta Missionaria Africana. África Occidental (1469-1599)*, vol. iv, corregida y anotada por el Padre Antonio Brásio, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, pp. 190-191. Un ejemplo es la carta que Carlos I envía en noviembre de 1546 a Juan III,

A mediados de la década de los sesenta existió la intención de establecer un acuerdo entre la Corona de España y la de Portugal para abastecer de esclavos provenientes de las islas de Cabo Verde a las Indias. El rey de Portugal envió un representante a España para fijar las últimas condiciones. El acuerdo se abortó por los precios excesivos a los que el rey de Portugal pretendía vender los esclavos.<sup>27</sup> Asimismo, antes de la unión de las dos Coronas, Felipe II propuso al cardenal don Enrique, a través de Alonso de Tovar, embajador en Lisboa, un acuerdo entre ambas que excluyera a los contratadores que abastecían de esclavos a la América hispana. El acuerdo contemplaba suspender las operaciones del remate de los contratos del ultramar portugués.<sup>28</sup>

A los oficiales de la Casa se les presentaba la cédula de permisión, así como el justificante de haber pagado los derechos. Si la expedición se hacía en un navío especial se le pedían al capitán los papeles de abordó así como el registro que indicaba la especie, el lugar de destino y el nombre de los esclavos cargados y además que contrastara la regularidad de la operación.<sup>29</sup> Aunque se fomentaba que la tripulación fuese castellana —el piloto por fuerza debía tener este origen y estar examinado—, se abría la posibilidad de que la tripulación también estuviera compuesta por portugueses y que dos personas lusitanas o no participaran en la venta de los esclavos.

La importancia de la Casa de Contratación en los asuntos africanos se incrementa con la Unión Ibérica. A sus archivos llegaban informes del comercio que mantenían navíos españoles con África, con el arqueo, los dueños, los maestros de estas embarcaciones, su artillería, sus bastimentos, sus tripulaciones, su descripción física, su edad, su origen, lo que se cargaba en África, lo que se vendía y lo que se compraba, la procedencia de las mercancías, las fechas en las que salían las expediciones, las dificultades que tenían, los nombres de los agentes en África, en América y en Europa, los periplos africanos, algunos derroteros, los fraudes que se cometían sobre la normativa, los casos de contrabando, la contratación de fletes para llevar a los misioneros, los estudios de mercado en África y las posibilidades que tenían los mercaderes españoles de vender en ella, los esclavos que se compraban,

---

confirmándole que se le otorgaba licencia a Pedro de Alcaçova Carneiro, secretario del rey de Portugal, para trasladar hacia América trescientos esclavos que tenía en Portugal.

<sup>27</sup> Maria Emilia Madeira Santos, coord., *História geral de Cabo Verde*, Lisboa-Praia, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Direcção-Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 2001, vol. II, p. 23.

<sup>28</sup> Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial* [n. 23], pp. 178-179.

<sup>29</sup> Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille* [n. 17], p. 290.

su procedencia, los que morían en el trayecto atlántico, la relación de los navíos habilitados para el comercio de negros con sus cuentas, sus libros del asiento, las causas que presentaron, las escalas que algunas armadas realizaban en zonas de África antes de seguir rumbo a América, las acciones corsarias en aguas próximas a África, informes sobre enemigos de la Corona,<sup>30</sup> se daba respuesta a las acciones que desde América se tomaban para obtener esclavos<sup>31</sup> y las escalas que se hacían en África para dirigirse a Filipinas.

Según William Phillips, a finales del siglo xvi ya se menciona este mayor control sevillano sobre los navíos de registro. Debían pasar por Sevilla para ser inspeccionados y registrados por la Casa de Contratación. Allí debían presentar primero las licencias de esclavos adquiridas para conseguir así inscripción oficial en la Casa. Luego, la nave pasaba por tres inspecciones distintas en las que se determinaba la capacidad de carga y su estado, así como su aparejo y artillería; se inspeccionaba el interior y los funcionarios especificaban las provisiones que el barco debía llevar; en la última inspección se determinaba si las dos primeras se habían llevado adecuadamente y se habían cumplido los requisitos impuestos por los inspectores. Terminadas las inspecciones, el barco era autorizado para navegar a África.<sup>32</sup>

Los navíos de registro de esclavos salían de los puertos de Sevilla, Sánlúcar, Cádiz, Lisboa y de las Islas Canarias para cargar esclavos en Cabo Verde, Guinea, São Tomé, Angola o Elmina, y navegaban luego hacia Nueva España o Tierra Firme. Durante los siglos xv y xvi las islas de Cabo Verde y los ríos de Guinea serían las principales áreas de abastecimiento de los españoles en África, tanto de esclavos como de otro tipo de artículos. A partir de 1500, y con un protagonismo creciente hacia finales del siglo, la isla de São Tomé irá convirtiéndose

<sup>30</sup> Archivo General de Indias, Indiferente General, leg. 3.094, núm. 3. El 20 de mayo de 1572, el licenciado Daça Maldonado, juez oficial de registro en La Palma —sobre la información solicitada por la Corte acerca de un corsario portugués llamado Bartolomé Bayón, para que le prendiese y le enviase preso a Castilla—, dijo que sólo había podido averiguar lo que el juez oficial de Canaria le escribió, es decir, que estuvo rondando la isla de Gran Canaria, pero que no había osado ir a su puerto principal con dos naos inglesas, y que desde allí se había hecho a la vela, pensando que iban a Guinea.

<sup>31</sup> Archivo General de Indias, Santo Domingo, 869, L.5, fol. 131 r.v. El 18 de octubre de 1607, el rey Felipe III solicitaba al gobernador y capitán general de la Provincia de Venezuela, Sancho de Alquiza, que le informase de lo que le habían escrito los vecinos de esa provincia en octubre de 1606, pidiéndole que para que se poblase y labrasen las minas de oro de ella, debía enviarles hasta seiscientos esclavos negros de los ríos de Guinea, fiándoselos a los vecinos encomenderos y dueños de cuadrillas por algún tiempo, pues todo resultaba un gran beneficio para la hacienda real.

<sup>32</sup> William D. Phillips, *La esclavitud desde la época romana hasta los inicios del comercio trasatlántico*, Madrid, Siglo XXI, 1989, p. 281.

también en un importante centro del comercio de esclavos. Esta isla centralizará las exportaciones de la desembocadura del río Níger, así como las de la costa congoleña y angoleña. Precisamente Angola se convertiría en un punto importante de exportación hacia la última década del siglo XVI y su predominio sobre otras áreas se prolongaría a lo largo del XVII.

Aunque la participación de los portugueses fue muy notable en el suministro de esclavos hacia América, no hay que menospreciar la participación de los españoles, tanto de los que solicitaban licencias como de los que financiaban la empresa, los maestros de las embarcaciones, los pilotos, los dueños, los escribanos, los barberos y el resto de las tripulaciones.<sup>33</sup> La Baja Andalucía y Canarias desempeñaron una función clave en este sentido. Un ejemplo lo tenemos en Melchor Díaz, vecino de Sevilla en la colación de San Nicolás, maestro de la nao *San Juan*, que en agosto de 1549 estaba surta en el muelle del río Guadalquivir, donde tomaba carga para ir a la ciudad Nombre de Dios, en Tierra Firme. Díaz se comprometió a ir como piloto desde Sanlúcar de Barrameda hasta la ciudad de Santiago en las islas de Cabo Verde para recibir esclavos y desde allí dirigirse a Nombre de Dios.<sup>34</sup> En septiembre del mismo año, Bartolomé de Estrada, vecino de Sevilla, maestro de la nao *Santa Catalina*, se encontraba dispuesto para viajar desde el Guadalquivir hasta Cabo Verde y dirigirse luego a Santo Domingo<sup>35</sup> y en octubre Rui Díaz de Gibrleón y Francisco Rodríguez Pérez, vecinos de Sevilla, como señores de la nao *San Nicolás*, cuyo maestro era Francisco de Mena, vecino de la villa de Lucena, esperaban que saliese de Sanlúcar para ir a Cabo Verde y de allí a Nueva España.<sup>36</sup>

<sup>33</sup> Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Oficio xv, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, libro II, fols. 1.010 r y 1012 r.v. En octubre de 1549, Juan González, maestro del navío *Santa Catalina* que estaba en Sanlúcar del que eran dueños en una tercera parte Juan de la Barrera —vecino de Sevilla— y Domingo Alonso —vecino de Cádiz—, y en otra tercera parte Alonso de la Barrera y Juan Rodríguez —escribanos del navío—, fletó a Juan de la Barrera para que cargara ciento veinte piezas de esclavos negros, machos y hembras, de las que setenta iban por cuenta del mencionado Juan de la Barrera y Hernando de la Fuente, y otras cincuenta por las de Alonso de León y Juan de Jaén, para ir a Ribeira Grande en Santiago en Cabo Verde y de allí a Tierra Firme.

<sup>34</sup> Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Oficio xv, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, libro II, fols. 387 r.v. Por ello debía cobrar de sueldo 110 ducados de oro de 34 mrs. cada uno, además de una soldada de venida de lo que la nao trajese en el tornaviaje.

<sup>35</sup> Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Oficio xv, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, libro II, fols. 574 v.-575 v.

<sup>36</sup> Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Oficio xv, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, libro II, fols. 962 v-963 r.

La picaresca en cuestiones de contrabando no tenía límites y muchas veces se aducían las historias más inverosímiles para llevar esclavos de contrabando a América.<sup>37</sup> El precio tan caro que alcanzaban los esclavos debido a su gran demanda favoreció el transporte ilegal. En este fraude tomaban parte embarcaciones extranjeras pero también súbditos del rey de España. La llegada a América, procedentes de tierras africanas, de navíos negreros sin licencia fue regular y las autoridades estaban al tanto.<sup>38</sup>

Debido a su posición estratégica entre África y América, Canarias fungió como observatorio e informante de la Corona sobre los movimientos de armadas, corsarios y embarcaciones de potencias enemigas y de competidores en la zona. Hay que tener en cuenta también que allí residía una importante colonia de portugueses, con lazos muy estrechos con África y grandes deseos de acceder a los mercados de la América hispana. La presencia de portugueses en la Península y en Canarias facilitaba el contrabando puesto que eran buenos concedores de la costa africana y cumplían a la perfección con la labor de pilotos, a la vez que la de factores e intérpretes. Desde 1566 la Corona optó por el establecimiento en La Palma, Tenerife y Gran Canaria de un juez de registro en cada una de estas islas como oficial de la Casa de Contratación.<sup>39</sup>

Además del control del tráfico de esclavos a través de África, desde principios del siglo XVI la Casa también vigiló otros asuntos. La cartografía española en esta centuria continuaba pujante, si bien es cierto que su mayor preocupación era detallar las tierras recientemente descubiertas en el Nuevo Mundo. La mayor parte de la cartografía

---

<sup>37</sup> Archivo General de Indias, Indiferente General, leg. 3.094, núm. 14. El licenciado Francisco Ruano, juez de registros en La Palma, dijo que el 17 de febrero de 1574 recibió dos cédulas, una en respuesta a una información de una carta en la que le hacía saber en mayo de 1573, que había llegado un portugués, vecino de Lisboa, llamado Arias de Ulloa, con recaudos de pasar a La Española para recoger a ciertos moros que enemigos luteranos habían sacado y robado del castillo de Arguín y llevados a la isla, por lo que iba a buscarlos para devolvérselos al rey de Portugal. En realidad el juez descubrió que todo era un engaño para contrabandear en La Española y en ella ya no había moros, por lo que procedió contra él. El maestro de la nao del portugués le había dicho que el verdadero objetivo de la expedición era ir a los ríos de Cabo Verde a hurtar negros para venderlos en La Española.

<sup>38</sup> Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara, leg. 947 A. En 1584 el señor fiscal hace causa con Andrés Mais, vecino de La Palma, sobre la llegada a San Juan de Puerto Rico de diferentes piezas de esclavos sin licencia en un navío que procedía del Algarbe.

<sup>39</sup> Manuel Lobo Cabrera, "La Casa de la Contratación y Canarias en el siglo XVI", en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla/CSIC/Fundación El Monte, 2003, pp. 411-412.

náutica quedaba bajo los cuidados de la Casa de Contratación además de la creación del padrón real para la venta de copias de cartas náuticas y la modificación de las mismas con los nuevos conocimientos adquiridos. Juan Vespucio, Pedro Reinel, Nuño García de Toreno y Diego Ribero trabajarían en la elaboración de mapas para la Casa. Como ejemplo, en la Carta de Castiglione de 1525, atribuida a Nuño García y a Diego Ribero, África aparece bien delimitada, justo después del viaje de Magallanes-El Cano.

### *Conclusión*

CUANDO la Corona española impone un nuevo mecanismo sobre los tratos con América a través de la fundación de la Casa de Contratación y la posterior ampliación de sus funciones, ya dispone de cierta experiencia en esos ámbitos gracias a las medidas que desde el último cuarto del siglo xv se venían aplicando para el comercio con África. Debido a su conexión creciente con el comercio con Indias, África formará parte desde un principio de las competencias de la Casa, tanto en Berbería como en el África subsahariana.

Aunque en los intereses hispanos la primacía correspondió a América, África también fue una pieza importante, puesto que suministraba esclavos para abastecer un área cuyo problema cada vez más acuciante era la despoblación y, por tanto, la puesta en marcha del sistema productivo. El establecimiento de la Casa de Contratación en 1503 logró articular un sistema atlántico de transporte complementario en el que los beneficios podían resultar enormes.

La principal preocupación de la Casa en lo tocante a África y América fue el abastecimiento de esclavos. Durante el siglo xvi se pasó del envío libre a un modelo de licencias para transportar esclavos que dio fin al sistema de asientos a fines del siglo. Sus oficiales inspeccionaron de forma regular las embarcaciones negreras proporcionando una información muy abundante del comercio con África y de este continente con América. Este tráfico permitió una mayor intervención de los españoles en los asuntos del África subsahariana antes de la Unión Ibérica en 1580, de manera que en vísperas de la unión, la presencia española en África y la confluencia de intereses ibéricos no fue tan extraña gracias, en parte, a este transporte.

RESUMEN

El descubrimiento de América llevó a un cambio en las prioridades de la política ultramarina española, que hasta esos momentos se orientaba claramente hacia África. La Casa de Contratación vino a poner orden en los tratos que se establecieron con el nuevo continente, así como un mayor control por parte de la Corona. La casi totalidad de trabajos que han abordado el estudio de esta institución se han centrado en el continente recién descubierto olvidando que su ámbito de control era más amplio. En este artículo analizamos la función que tuvo en África y su vinculación con el abastecimiento de esclavos hacia las Indias durante el siglo XVI, sobre todo antes de la Unión Ibérica. Al mismo tiempo, estudiamos la presencia hispana en el África subsahariana en el periodo inmediatamente posterior a la firma de los tratados de Alcaçovas y Tordesillas.

*Palabras clave:* Casa de Contratación, África siglo XVI, América siglo XVI, comercio de esclavos.

ABSTRACT

The discovery of America brought about a change in priorities for Spanish ultramarine policy, which up to then was clearly pointing toward Africa. The Casa de Contratación eventually brought order to the treatises that were established with the new continent, as well as increased control on the part of the Crown. Almost all authors who have approached the study of said institution have focused on the recently-discovered continent, forgetting that its scope of control was much wider. In this article, we analyze the function that the Casa had in Africa and its ties to the slave trade into the Indies during the 16<sup>th</sup> century, especially before the Union Iberica. At the same time, we also study Hispanic presence in Sub-Saharan Africa during the period immediately following the signing of the treatises of Alcaçovas and Tordesillas.

*Key words:* Casa de Contratación, Africa 16<sup>th</sup> century, America 16<sup>th</sup> century, slave trade.