

EFEMÉRIDES

520 AÑOS DE LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE INDIAS



Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI, por Alonso Sánchez Coello. Museo de América de Madrid.

TOMÁS MAZÓN

El 20 de enero de 2023 se cumplen 520 años de la fundación de una de las instituciones más relevantes de nuestra Historia, y también de toda Hispanoamérica, sin la cual no pueden entenderse ni el rápido y fructífero desarrollo del Imperio Español desde los albores del siglo XVI, ni su prolongada supremacía. Con amplias funciones, se ocupó de la regulación y control del comercio marítimo entre la Península e Indias. Primero desde Sevilla, y más tarde desde Cádiz, entre otras funciones reunió y potenció el conocimiento náutico y geográfico, sirvió de centro logístico para la organización de expediciones, controló el tráfico marítimo privado,

y veló por el cumplimiento de las disposiciones reales sobre la seguridad de los viajes, las personas, las mercancías, y la fiscalidad aplicable. Por ello, recordando el aniversario de su creación, trataremos sobre la Casa de Contratación de Indias.

SUS INICIOS Y SU CONSOLIDACIÓN

Muy a principios del siglo XVI, la exploración de aquellas Indias descubiertas por Cristóbal Colón estaba revelando la existencia de todo un Nuevo Mundo. Por entonces, el Almirante de la Mar Océana había viajado tres veces hasta allí, y la Corona promovía los conocidos como Viajes Andaluces, mediante los que nuevos

exploradores ampliaron los horizontes conocidos con rapidez. Hasta entonces, los Reyes Católicos mantenían a Juan Rodríguez de Fonseca como delegado de la Corona para los asuntos indianos, pero el impulso a la iniciativa privada que se quiso dar para la continuidad de la exploración geográfica y el asentamiento en las tierras descubiertas hacía necesario el establecimiento de un organismo que se ocupara de regular y facilitar las expediciones, así como de ejercer un control y una fiscalización sobre el comercio y el movimiento de navíos, personas y bienes.

Así, el 20 de enero de 1503, los Reyes Católicos promulgaron las conocidas como Ordenanzas de Alcalá, en las

que instauraban la que pasó a llamarse como Casa de Contratación de Indias, que se implantaría en Sevilla. La capital hispalense contaba con unas potentes atarazanas desde tiempos de Alfonso X El Sabio y, por ello, también con una sólida tradición mercantil y naval. Se estableció su sede aprovechando parte de las instalaciones de los Reales Alcázares. El impulso que supuso para la ciudad la fundación de la Casa de Contratación y el consecuente monopolio del comercio indiano atrajo a comerciantes, empresarios y marinos no solo de la Península Ibérica, portugueses incluidos, sino prácticamente de cualquier rincón de Europa, convirtiéndose en especialmente relevante la presencia

de genoveses y griegos. Sevilla se convirtió en una ciudad cosmopolita y desarrollada, sin olvidarnos de Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir y por ello indisolublemente ligada a esta.

Las atribuciones y la carga de trabajo a las que tuvo que hacer frente la Casa de Contratación fueron evolucionando y ganando peso en el dilatado período de casi tres siglos en los que se mantuvo operativa, pero inicialmente se la dotó de una ajustada estructura pensada para funcionar como factoría, enfocada a facilitar la logística necesaria para los viajes, sirviendo de lonja para las mercancías que iban y venían, y gestionando la administración de los ingresos para la Hacienda Real. El primer artículo de las ordenanzas de 1503 dice que la Casa había de servir «*para que en ella se recojan y estén el tiempo que fuere necesario todas las mercaderías e mantenimientos, e todos los otros aparejos que fueren menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias e para las otras yslas e partes que nos mandaremos*». Por ello, se dispuso que hubiera tres oficiales al frente: un factor, un tesorero y un contador. Los primeros que ocuparon estos cargos fueron, respectivamente, Francisco

Pinelo, el doctor Sancho Ortiz de Matienzo y Jimeno de Brievska.

No obstante, desde el principio también se ocupó de organizar armadas reales, así que estas funciones pronto se ampliaron a través de unas nuevas ordenanzas mucho más minuciosas y detalladas que complementaron a las iniciales. Fueron expedidas en 1510 y en 1511. Gracias a ellas la Casa de Contratación amplió sus atribuciones y responsabilidades, ganando eficacia y autonomía, a la vez que ejerciendo un control más exhaustivo. No fueron las definitivas, puesto que las ordenanzas se fueron adaptando y flexibilizando según evolucionaron las necesidades. Aparejado a ello, también se fueron creando nuevos puestos de responsabilidad y se adaptó el organigrama interno, que fue dotando a la Casa de una plantilla cada vez más creciente — como referencia, alcanzó las 110 personas en el año 1687—.

El desafío que suponía trasladar a América la civilización y sistemas de gobierno españoles tuvo sus cimientos no solo en la Casa de Contratación, sino también en el Consejo de Indias, que fue creado en 1524 para canalizar el poder ejecutivo y judicial en el ámbito de ultramar. Estas dos instituciones se complementaron con el fin de favorecer y vertebrar el

rápido desarrollo del Nuevo Mundo, y fueron de una importancia capital para el éxito de tan magna empresa. Ambas se fueron adaptando a los tiempos y a la instauración progresiva de nuevos organismos relacionados con el comercio indiano — en especial, del Consulado de Cargadores a Indias, creado en 1543—, todo ello con el fin de dar respuesta a la extraordinaria complejidad de unas necesidades tan diversas y cambiantes como, lógicamente, requirió tan vasto Imperio.

EL DESARROLLO DE LAS FUNCIONES DE LA CASA

1. El arte de marear y el Padrón Real. La Casa de Contratación de Indias mantuvo un constante empeño por reunir y potenciar el conocimiento científico en las disciplinas necesarias para el buen ejercicio de la navegación. Al frente de esta faceta se encontraban los prestigiosos cargos del piloto mayor y, pocos años después de la creación de este, también del cosmógrafo mayor. Desde la Casa de Contratación no solo se elaboraba la instrumentación y cartografía que los navíos debían portar, sino que, en un notable ejercicio de rigor y búsqueda de la precisión, se actualizaba permanentemente el conocido como Padrón Real, un gran planisferio en el que se

iban incorporando y perfeccionando las costas descubiertas. Ese Nuevo Mundo que se iba revelando en los sucesivos viajes fue quedando plasmado en el Padrón Real, del cual emanaban las copias que el cosmógrafo mayor se ocupaba de proporcionar a los pilotos. Con ello, la Casa de Contratación se convertía también en uno de los principales exponentes del Renacimiento en España.

2. La organización de armadas reales y de las Flotas de Indias. La cada vez más creciente presencia de navíos extranjeros que intentaban asaltar los buques que regresaban de América hizo que se terminaran estableciendo desde mediados del siglo XVI las conocidas como Flotas de Indias, que organizaba la Casa de Contratación. En ellas, los navíos mercantes eran escoltados por buques de guerra que les brindaban protección ante los posibles ataques, realizando juntos una navegación en conserva, lenta pero segura, y perfectamente regulada y planificada tanto a la ida como a la vuelta. Aunque hubo excepciones, lo normal era que cada año partieran dos flotas conformadas por hasta un centenar de naves: la de Nueva España, que salía en abril y cubría la ruta hasta Acapulco con escala previa en Santo Domingo, y la de Tierra Firme,



Mapamundi de Diego Ribero (1529), copia del Padrón Real.

que zarpaba en agosto, con destino a Cartagena de Indias y Nombre de Dios (ciudad que fue sustituida por Portobelo tras su devastación por el pirata Drake en 1596). En ambos casos acostumbraban a detenerse en las Islas Canarias y, una vez atravesado el Atlántico, en la isla Dominica o Martinica.

El puerto de Veracruz recibía a su vez las mercancías provenientes de Filipinas que, mediante la ruta del Galeón de Manila, habían cruzado el Pacífico, tras ser descargadas en Acapulco y acarreadas por tierra hasta allí. Esta impresionante conexión comercial de ida y vuelta entre los territorios españoles en Asia, América y la Península Ibérica se mantuvo vigente durante 250 años.

Los itinerarios de vuelta llevaban a ambas flotas de Indias a recalar en La Habana, para, desde allí, navegar frente a las costas de Florida y hacer escala en las Azores antes de afrontar el último tramo del viaje, que también era el más peligroso ante los posibles ataques. Se acostumbraba a llegar a Sevilla a finales de octubre.

Durante los primeros años de funcionamiento de la Casa de Contratación, algunas de las armadas reales que esta organizó terminaron pasando a la Historia como grandes hitos de la Humanidad. En este sentido, destaca en especial la expedición de Magallanes a la Especiería, que Elcano transformó en la de la primera vuelta al mundo. Gracias al trabajo minucioso que desarrolló la Casa durante los preparativos y tras el regreso, conocemos en la actualidad hasta los más mínimos detalles de cuantos pertrechos y bastimentos embarcaron, quiénes integraron la tripulación, sus sueldos y procedencias, o qué ayuda recibieron los supervivientes al regresar.

3. Las visitas de navíos. Cualquier navío privado con el que se pretendiera viajar a Indias debía pasar tres controles o «visitas», de las cuales se realizaban las dos primeras

y más básicas en Sevilla, y la tercera, justo antes de la partida y la más completa, en Sanlúcar de Barrameda.

La primera visita era la más sencilla y tenía como objeto determinar si el navío presentaba las condiciones mínimas de seguridad para la navegación, cumpliendo con los requisitos que para ello había establecidos. Mediante la segunda, y con el mismo fin, se comprobaba que este iba debidamente pertrechado de jarcias, velas, artillería y munición y, también, que contaba con una tripulación de gente de mar mínima suficiente para afrontar el viaje con garantías.

La tercera visita era la más exhaustiva. En los aspectos relacionados con la seguridad, se comprobaba que el navío estaba dotado de batel, bombas de achique y repuestos, además de que se prohibía que la nao fuera sobrecargada, obligando a echar por la borda la mercancía del último fletador declarado, hasta que dejara de estarlo a juicio del visitador. Por otro lado, y no menos importante, se aseguraba que la tripulación quedaba debidamente completada con escribano, lombarderos, y otros oficios necesarios, que no viajaran pasajeros sin licencia, y que las mercancías correspondían a las declaradas, buscando así evitar fraudes al fisco y que no llegaran a América productos prohibidos. Todo ello estaba reglado.

De forma similar, todo navío procedente de América debía ser inspeccionado. Aunque antes de emprender el regreso se visitaban en los puertos de origen americanos por parte de los oficiales reales, que certificaban por escrito la visita y el pago de las tasas correspondientes, se volvían a visitar tras completar la travesía, sobre todo con el fin de evitar el contrabando de oro y plata, y de comprobar que los impuestos procedentes habían quedado abonados.

4. El control de las personas y las licencias de pasajeros. La Casa de Contratación

de Indias tuvo bajo sus competencias el control de las personas que viajaban a América, las cuales podían tener vetado el viaje por diferentes motivos. Uno de ellos era el religioso, pues se pretendió preservar la unidad confesional manteniendo a la población americana libre de corrientes que la alejaran del catolicismo. Inicialmente se impidió el paso de judíos y musulmanes, así como de conversos salvo que obtuvieran licencia real expresa. Las razones religiosas fueron ganando importancia, sobre todo tras la aparición del luteranismo y del calvinismo.

Otra cuestión que pasó a vigilarse con cada vez más restricciones fue el lugar de procedencia. A principios del siglo XVI no las hubo por esta cuestión, pero, progresivamente, se fue impidiendo el paso a genoveses, portugueses, ingleses, franceses, etc., e incluso les fue vetado comerciar en asociación con españoles, hasta que finalmente en 1592 quedó absolutamente prohibido a extranjeros el pase o participación en el comercio indiano.

El interés por que se asentaran colonos españoles en América hizo que siempre se favoreciera el paso de matrimonios y familias. Inicialmente, aunque a diferencia de los hombres no se permitía el paso de mujeres solteras, se promulgaron múltiples leyes para protegerlas cuando estaban casadas y sus maridos pasaban a América. En 1530 la situación cambió y se prohibió también el paso de hombres solteros, salvo que se tratara de mercaderes.

Por último, otra de las cuestiones a vigilar era el oficio de quien pretendía establecerse en Indias. En este sentido, el pase de clérigos estuvo sujeto a un régimen especial, y se fomentaba cubriéndoles los gastos del viaje. En caso de que una persona se tratara del criado de alguien que había obtenido licencia, no la requería por sí mismo, pero estaba obligado a viajar con él. Los esclavos

también recibieron regulaciones específicas y, para finalizar con esta cuestión, a los mestizos provenientes de América se les facilitaba el regreso sin que tuvieran necesidad de obtener licencia real.

5. La administración de los bienes de difuntos. La Casa de Contratación de Indias asumió bajo sus responsabilidades gestionar que los bienes de cualquier persona fallecida en Indias o durante la travesía terminaran pasando a sus legítimos herederos si estos no se encontraban con él. Estos casos suponían un problema difícil de regular, lo que motivó una constante mejora y adaptación de las normativas y leyes aplicables. Además, implicaban un largo proceso que partía desde la tutela de los bienes hasta que estos eran entregados, por lo que la documentación generada en estos expedientes terminaba alcanzando un gran volumen y suponía una importante carga de trabajo. También consistió en una buena fuente de ingresos para la Hacienda Real, que se adjudicaba el patrimonio en los casos en que no hubiera herederos acreditados.

SU OCASO Y DISOLUCIÓN FINAL EN 1790

La organización impuesta a través de la Casa de Contratación de Indias suponía una forma de monopolizar el comercio y facilitar a la Corona su control, por lo que la presión para la instauración del libre comercio desencadenó su ocaso y disolución final en 1790. Antes de ello, la institución no había estado exenta de problemas relacionados con la corrupción de su plantilla, que se trataba de mitigar sin demasiado ahínco mediante juicios de residencia. Aparte de esto, evidentemente no ayudaba a su buen funcionamiento que algunos cargos pasaran a poder ser adquiridos y heredados a cambio de cuantiosas sumas. Aunque esta práctica terminó siendo atajada, conllevó una primera fase de su declive.

La Guerra de Sucesión implicó la paralización de las Flotas de Indias, y la instauración de la dinastía borbónica trajo cambios sustanciales. Cuando estas se retomaron, navíos franceses pasaron durante un tiempo a formar parte de ellas, y en 1717 Felipe V ordenó el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz — aunque en 1680 ya había sido establecido el de Cádiz como puerto de arribo y descarga de las Flotas de Indias—, junto con una drástica reducción de su personal y un reajuste de sus funciones. Los primeros decretos relativos al libre comercio en 1766 acentuaron su declive, quedando únicamente en su ámbito la emisión de licencias de embarque y las patentes de navegación, mientras el comercio indiano se abría a las Compañías, se terminaba suprimiendo el sistema de flotas, y se pasaba a flexibilizar el comercio mediante navíos sueltos. Así, durante la segunda

mitad del siglo XVIII, la Casa de Contratación de Indias fue quedando obsoleta hasta que se produjo su extinción, en el año 1790.

EL LEGADO MATERIAL: LA DOCUMENTACIÓN GENERADA

La exhaustividad y meticulosidad del trabajo desarrollado por la Casa de Contratación de Indias se pone de manifiesto en el ingente legado documental que fue generado, buena parte del cual se conserva en nuestros días en los archivos históricos, y muy singularmente en el Archivo General de Indias de Sevilla. Ese constituye un auténtico y monumental tesoro que nos permite abordar y profundizar en el estudio de la Historia de España y de Hispanoamérica desde muy variadas facetas. Desde los enormes volúmenes de sus libros de contabilidad, las copias de las reales cédulas y de las cartas que los oficiales

de la Casa despachaban al rey, los expedientes de difuntos y de registros de navíos, o las licencias de pase concedidas a personas, todo ello, revela y es reflejo del colosal esfuerzo por favorecer, regular y controlar la actividad marítima entre la metrópoli y las provincias de ultramar del vasto y duradero Imperio Español. Esos legajos nos trasladan en el tiempo, y es en ellos donde la Casa de Contratación de Indias es capaz de mostrar aún hoy su magnitud y esplendor.

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; VILA VILAR, Enriqueta; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y Las Indias*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, Consejo

Superior de Investigaciones Científicas, 2004. FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco, *La Casa de la Contratación. Una oficina de expedición documental para el Gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2018.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel, *Las Indias de Castilla en sus primeros años, cuentas de la Casa de la contratación (1503-1521)*. Madrid: Dykinson, 2008. MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Las Flotas de Indias, la revolución que cambió el mundo*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2022.

MAZÓN SERRANO, Tomás, *Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo*. Madrid: Ediciones Encuentro, 2022.