



CIEA7 #9:

ISLAS DEL ATLÁNTICO AFRICANO, INSTITUCIONES Y SU PROYECCIÓN FUTURA.

Germán Santana Pérez[©]

gsantana@dch.ulpgc.es

La Casa de Contratación y el control del comercio con África

Al igual que sucedía con América, la institución hispana encargada de organizar los viajes y el comercio con África subsahariana era la Casa de Contratación establecida primero en Sevilla y luego en Cádiz. Desde su creación en 1503, la Casa venía a poner orden en el tráfico atlántico, fundamentalmente con las Indias recién descubiertas pero también con cualquier posibilidad de tratos con África que dejase abierta la firma del tratado de Alcaçobas-Toledo. El precedente estaba en la política llevada a cabo por los Reyes Católicos durante la Guerra Civil por la sucesión a la Corona de Castilla entre 1474-1478. Por supuesto el interés máximo de la institución era América, y en ella concentraba sus esfuerzos pero también se llevó a cabo un control africanista, máxime cuando a partir del siglo XVI se desarrolla el tráfico esclavista con el Nuevo Continente, que se convierte además en una fuente de ingresos importante para el Estado y en la que intervienen personas extranjeras y, por tanto, contrarias al principio de monopolio y exclusividad española. En la comunicación trataremos de hacer un análisis de los principios básicos de la Casa durante su existencia y la evolución de sus intereses con respecto a África, y como abanderada de la política española en este continente.

Contratacion, Comercio, África, Institución, Política.

[©] Universidad las Palmas de Gran Canaria.

La Casa de Contratación fue creada en a principios de 1503 con sede en Sevilla, situándose su edificio dentro del recinto del Alcázar. Esta institución estaba destinada a controlar y poner orden en el comercio con América, recientemente descubierta por Cristóbal Colón. Su organización sobre el monopolio que establece la Corona en el comercio con América ha sido ampliamente estudiada en multitud de trabajos¹. Sin embargo, su influencia sobre el tráfico africano ha pasado casi desapercibida, a pesar de que sus actuaciones sobre este comercio eran amplísimas y se fueron incrementando, al igual que sucedía con el de Indias, a través del tiempo.

Las funciones de la Casa eran amplias. En un principio no era más que una autoridad intermediaria y administrativa del comercio de las Indias y del aparejo y despacho de las flotas, aunque pronto sus atribuciones se hicieron más complejas, incluyéndose las judiciales. Pronto sus oficiales se pudieron dedicar libremente a su labor para desarrollar el comercio de las Indias. En 1511 se dio licencia a todos los habitantes del reino para ir a las Indias, con la sola condición de hacerse registrar en La Casa². Entre los primeros libros de la Casa se hallaba uno “para las cosas de Canaria y Berbería”. También cumplía las funciones de almacén, receptora de oro, que debía ser pesado, fundido y guardado, e incluso lugar donde poder avituallarse de aparejos e incluso de naves³. 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 fundaba el Consulado de Sevilla, que descargó de numerosos pleitos entre mercaderes a la Casa⁴.

Hasta tal punto están vinculadas la institución y África que, antes de su creación, la Casa contó con algunos precedentes que estaban relacionados con el interés de la Corona por reglamentar los intercambios con este continente. La política de Juan II de Castilla (1406-1454) alentó los viajes por la costa occidental africana

¹ Puente Y Olea, Manuel de la: *La casa de Contratación*. Escuela Tipográfica y Librería Salesianas. Sevilla, 1900; Navarro García, Luis: *La Casa de la Contratación en Cádiz*. Diputación Provincial, Instituto de Estudios Gaditanos. Cádiz, 1975; Haring, Clarence Henry: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica. México, 1979; Crespo Solana, Ana: *La Casa de Contratación y la Intendencia General de Marina (1717-1730)*. Universidad de Cádiz. Cádiz, 1996; Donoso Anes, Rafael: *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)*. Universidad de Sevilla. Salamanca, 1996; Cervera Pery, José: *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1997; Heredia Herrera, Antonio: *Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación*. Universidad de Sevilla. Sevilla, 2003; Schäfer, Ernesto: *El Consejo real y Supremo de las Indias. Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias*. Junta de Castilla y León, Macial Pons, 2003; Acosta Rodríguez, Antonio, González Rodríguez, Adolfo y Vila Vilar, Enriqueta (Coords.): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación El Monte. Sevilla, 2003; Mena García, Carmen: *La Casa de Contratación de las Indias y los tesoros americanos*. Caja Granada. Sevilla, 2009.

² Schäfer, Ernesto: *El Consejo real... Opus cit*, t. I, p. 40.

³ Ladero Quesada, Miguel Ángel: *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*. Real Academia de la Historia. Madrid, 2002, p. 19

⁴ Donoso Anes, Rafael: *Una contribución a... Opus cit*, pp. 58-60.

hasta la misma Guinea en la última fase de su reinado, hasta el punto de declarar este monarca que “la tierra que llaman Guinea...es de nuestra conquista...”. La competencia entre castellanos y portugueses continuaría en el reinado de Enrique IV, aunque ralentizada por la propia debilidad del monarca.

A la muerte de Enrique IV de Castilla, en 1474, el mismo Alfonso V, rey de Portugal, reclama para sí, la corona castellana, al estar éste casado con la hija del anterior rey, Doña Juana. El panorama es incierto y desemboca en una guerra civil en Castilla y una guerra peninsular en la que intervienen Portugal y Aragón. Esta guerra no se desarrolla sólo en territorio peninsular sino también en las 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, al menos hasta la firma del Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480), y sobre todo entre los años de 1474-1479⁵. Por un lado, se alienta este tipo de expediciones. Por otro, la Corona reglamentará cada vez más el control sobre el comercio con África, incluido el de Guinea.

Se fiscalizará el comercio sobre esta zona, obteniéndose para la Corona el quinto, tratando así de acabar con la libertad de comercio imperante. Se establecen receptores reales en Sevilla encargados de autorizar las licencias para estas expediciones y cobrar los quintos en el tornaviaje. También se obliga a llevar en los navíos a un escribano, a que se navegase en convoy y se da carta de seguro a todos los armadores y mercaderes dedicados al comercio con Guinea y Elmina, para que no fuesen molestados por sus connaturales. Esta situación reglamentaria queda en suspenso y desaparece al terminar la guerra en 1479, volviéndose entonces de nuevo al comercio libre⁶. Además 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 de los capitalistas de estas localidades andaluzas que consideran África como su terreno natural de expansión y organizan expediciones al continente encaminadas a la obtención de beneficios.

⁵ Destacar los trabajos de Pérez Embid, Florentino: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla. Sevilla, 1948; Rumeu De Armas, Antonio: *España en el África Atlántica*. Tomo I, Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 1996; García Y García, Antonio: “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*. Universidad de Salamanca, Sociedad Quinto Centenario del Tratado de Tordesillas. Salamanca, 1996, pp. 293-310; Aznar Vallejo, Eduardo: “Navegación oceánica y expansión comercial”. *La Península Ibérica en la Era de los descubrimientos 1391-1492. Actas de las III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*. Junta de Andalucía, Universidad de Sevilla. Sevilla, 1997, pp. 343-370; Rufo Ysern, Paulina: “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”. *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*. Vol. III. Universidade do Porto, Comissao Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses. Porto, 1989, pp. 59-79.

⁶ Rumeu De Armas, Antonio: *España en el... Opus cit.*, 1996, 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.

Por otro lado, los castellanos quisieron copiar el modelo portugués a través de la Casa de Guiné, y Mina, en la segunda mitad del siglo XV y finalmente la Casa da India, establecida en Lisboa en 1500, que también trataban de defender los intereses reales en el monopolio sobre las importaciones de especias y beneficiarse del comercio de otros artículos.

La Casa de Contratación asistía a los asuntos relacionados con América. Sin embargo, con la apertura de 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, en Canarias y en Berbería. En las primeras ordenanzas de 1503 se ordenaba que se hiciese lo mismo para estos ámbitos que lo que se hacía 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 tratase de buscar persona a quien le interesase arrendar su trato. Todo cuanto saliese de ellas debía llegar a la Contratación⁷. 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 como una pieza clave en ese sistema. La Casa contaba con un oficial, subordinado al contador encargado, entre otras funciones de hacer y corregir el libro donde se tenía cuenta y razón de los esclavos que pasaban a Indias⁸. En las ordenanzas de 1531 también se recoge la prohibición de que los esclavos pasasen por su cuenta a Indias o que los llevasen personas de cualquier calidad⁹.

Tras los tratados de finales del siglo XV, los negocios con África proseguirán durante el siglo XVI, aunque ajustándose a nuevos cauces de los ya existentes hasta 1479. Sevilla será el puerto principal de los intereses españoles en África hasta el siglo XVIII. En ella residían numerosos mercaderes, marineros y factores relacionados con el tráfico atlántico. Era allí uno de los puntos donde se podía gestionar la obtención de una licencia para llevar esclavos desde África hacia América.

Por supuesto, España no renuncia completamente a sus intereses africanos durante el siglo XVI y, de hecho, seguirá manteniendo unos lazos regulares que, en algunos casos, verán como se incrementan. Esta vinculación es paralela en el campo internacional con la conversión de la Corona española en una gran superpotencia europea, que detenta una enorme influencia política no solo 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

⁷ Ibarra Rodríguez, Eduardo: "Los precedentes de la Contratación de Sevilla", pp. 43-46.

⁸ Donoso Anes, Rafael: *Una contribución a... Opus cit.*, p. 88.

⁹ Zumalacarregui, Leopoldo: "Las ordenanzas de 1531 para la Casa de la Contratación de las Indias. P. 765.

las relaciones con África, la Unión Ibérica, con la incorporación a la Corona española del reino de Portugal. Esta nueva situación pondría en manos del monarca español el control de todas las colonias portuguesas, incluidas las africanas, así como sus áreas de influencia y proporcionará un flujo incesante de información africana hacia la Corte española.

Este sistema atlántico, que es a la vez comercial, militar y político, conectaba los puertos andaluces con Canarias, y ellos a su vez con los territorios africanos, en donde se obtenían esclavos. Éstos eran transportados hacia la América hispana, en su mayoría durante el siglo XVI, 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 que poder financiar, entre otros, a sus ejércitos. Su soporte era la circulación y dentro ella era fundamental poseer territorios, generalmente islas, que conectaran uno y otro extremo. En este sentido debemos recordar que con el producto de las licencias se crea un cuerpo de hacienda con el que se cubren unos juros que se situaron en la Casa de la Contratación¹⁰.

Al fundarse la Casa en 1503, la Corona quiso centralizar no sólo el comercio con América sino también el que se mantenía con este continente a través de África. Aunque en un principio el control del monopolio africano afectaba sólo a Berbería, en función de los Tratados de Alcaçovas-Toledo y Tordesillas, también quedaba englobado cualquier posible trato con África. Con esta circunstancia, se ponía fin a la situación de libertad comercial de finales del siglo XV, que ya había sido tratada de monopolizar en la década de los setenta de esa centuria y que, tras la pérdida del control comercial hispano, a consecuencia de los acuerdos firmados con los portugueses, había quedado nula, y los tratos muy limitados.

La nueva política que se intentaba aplicar en los albores de la nueva centuria implicaba restricciones en materia mercantil. A partir de estos momentos, las embarcaciones, las tripulaciones, las mercancías y las licencias hacia el África subsahariana debían pasar por la mano de los oficiales de la Casa de Contratación. Este control no era gratuito sino que reportaba a la Corona, no sólo una vigilancia política, sino también unos mínimos ingresos por todo el flujo comercial establecido.

La necesidad de vigilancia no era banal. Tras el descubrimiento de América, se abría un mercado inmenso para las posibilidades del comercio con África, sobre todo de esclavos. Este tráfico aumentaba exponencialmente, en paralelo, con el crecimiento

¹⁰ Vila Vilar, Enriqueta: "La sublevación de Portugal y la trata de negros". *Ibero-Amerikanisches Archiv*. 1976, p. 171.

de la despoblación indígena americana y con los intereses por poblar los nuevos territorios y ponerlos en explotación en una forma rentable que permitiese a sus poseedores acumular capital. Los trabajos en el campo, las minas y las ciudades americanas solicitaban con urgencia mano de obra.

En los primeros años, los esclavos que eran llevados hacia América debían pasar primero por Sevilla, pero esta ruta era inviable a consecuencia de sus altos costes y su falta de racionalidad geográfica. No obstante, la Casa documentó desde el primer momento los envíos de esclavos hacia América a través de la Península. Pronto se permitieron realizar viajes directos, yendo desde la Península hacia África, allí recoger a los esclavos, y llevarlos luego hacia América. Este hecho incrementó el peso de los españoles en África, puesto que tanto la mayor parte de las embarcaciones como una buena parte de las tripulaciones debían ser españolas. Esta conexión atlántica superó, en parte, las limitaciones de la exclusión del tratado de Alcaçovas, que no contemplaba un Atlántico a dos bandas (americano y africano) sino que sólo articulaba un sistema de monopolio lusitano 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) no eran independientes. A esa misma conclusión se llegaría en 1580, cuando se ejecutó la unión de las dos Coronas.

El tráfico de esclavos negros era un negocio extremadamente lucrativo, que beneficiaba a muchos grupos que participaban en él. Los mercaderes obtenían pingües beneficios con estos tratos, manteniendo con ellos a toda una extensa red de agentes, factores, tripulaciones, armadores, consignatarios, etc., que vivían así de este tránsito. Los prestamistas que aportaban financiación para afrontar los primeros gastos, cubrían sus expectativas con el cobro de los intereses. Muchas áreas agrarias que producían vino, tabaco y otros artículos vieron como éstos encontraban parcialmente salida en el mercado africano al ser intercambiado por esclavos. Lo mismo ocurría con manufacturas españolas como telas, loza, brea y otras que veían aumentar su mercado de demanda. Por otro lado, favorecía la importación de artículos del resto de Europa que partían así, en un comercio de redistribución, para África. La Corona española también obtenía una fuente de ingresos fundamental, en un momento de máxima necesidad, a través de la venta de licencias, la concesión de asientos y el pago de los correspondientes ingresos sobre el comercio. A este respecto, los ingresos por estas aportaciones tuvieron un crecimiento continuo hasta la independencia de Portugal y con ellos se pudieron financiar parte de los gastos que el Estado tenía en sus guerras europeas. Así, por ejemplo, sólo entre mayo de 1541 y diciembre de 1546, en el que España estaba inmersa en un periodo de gran

conflictividad bélica en Europa, la Corona obtuvo a través de la concesión de licencias de esclavos la nada despreciable cifra de 81.631 ducados de oro¹¹.

Desde el descubrimiento de América la entrada de africanos era libre, acompañando a los particulares, de hecho, a partir de 1501 se produce la primera llegada de subsaharianos a las Antillas, con el objetivo de dedicarlos a los trabajos de las minas. Disponemos de una escritura otorgada en enero de 1502 en las que se cargan diversas mercancías para La Española, en la que se embarca un esclavo de Juan de Córdoba, platero¹². En estos primeros años no se controla su llegada porque su número es anecdótico, pero pronto la Corona trata de regular el traslado esclavista dando órdenes a la Casa de Contratación. A partir de 1510, una cédula real permite expresamente la entrada de esclavos negros en Indias y a partir de 1513 es obligatorio que los particulares posean una licencia para pasar esclavos¹³.

Las regulaciones continuarían e irían en aumento. En septiembre de 1516 el cardenal Cisneros prohibió el paso 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, en concreto en 1517, coincidió con la retirada de la prohibición, lo que trajo como consecuencia el aumento del tráfico esclavista¹⁴.

En un principio, el Estado español acudió también a la concesión de licencias como recompensas a servicios prestados, la primera de las de este tipo en 1518. Se concedía la introducción de 4.000 esclavos de las islas de Guinea y de las otras partes de donde se acostumbraba. A éstas pronto se le sumaron otras. De inmediato se pasaría a vender estas licencias. Así, primero, se cobra un impuesto de 2 ducados sobre cada licencia, después se pasa a vender cada unidad por una suma determinada y más tarde, en 1561, se ofreció facilidades para el pago a los compradores de esas licencias. En la compra de estas licencias participarían desde muy temprano vecinos de Sevilla. En cualquier caso, el precio de las licencias no paró de aumentar 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).

Desde principios del siglo XVI las embarcaciones que se dirigían hacia África tenían que ser visitadas por los funcionarios de la Casa de la Contratación. El registro

¹¹ Ferraz Torrao, María Manuel: *Formas de participação dos portugueses no comércio de escravos com as Índias de Castela: abastecimento e transporte*. Ministerio da Ciencia do Ensino Superior, Secretaria de Estado da Ciencia e Tecnologia, Instituto de Investigaçao Científica Tropical. Lisboa, 2002, pp. 5-6.

¹² Archivo Histórico Provincial de Sevilla (A.H.P.S.), Oficio IV, Escribanía Francisco Segura, leg. 2.161, fol. principio del legajo.

¹³ Mateus Ventura, María da Graça A.: *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Ediciones Colibrí, Instituto de Cultura Ibero-Atlántica. Lisboa, 1999, p. 23.

¹⁴ Cortes López, José Luis: *Esclavo y colono (Introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI)*. Universidad de Salamanca. Salamanca, 2004, pp. 19-27.

se hacía ante el presidente o los oficiales de esta institución. Aunque se fomentaba que la tripulación fuese castellana, en especial el piloto que por fuerza debía tener este origen y por supuesto examinado, se abría la posibilidad a que los tripulantes también pudiesen ser portugueses y a que en cada navío fuesen 2 personas, que podían ser lusitanos o no, para poder vender los esclavos. Los esclavos, una vez llegados a América eran vendidos por productos americanos como cuero y azúcar, si bien quedaba prohibido cargar oro y plata. Además una cuarta parte de los esclavos vendidos debían ir por libres de todo costo y metido su valor en las cajas reales¹⁵.

A los oficiales de la Casa se les presentaba la cédula de permisión, así como justificante de haber pagado los derechos. Si la expedición se hacía en un navío especial se le pedía al capitán los papeles de abordó, el registro que indicaba, la especie, el lugar de destino, el nombre de los esclavos cargados y contrastar la regularidad de la operación¹⁶.

Con la Unión Ibérica, el papel de la Casa en los asuntos africanos se incrementa. A sus archivos llegaban informaciones del comercio que navíos españoles habían mantenido 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 que se cargaban para ese continente, las fechas en las que salían las expediciones, las dificultades que tenían, el nombre 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, 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 como Cabo Verde, antes de seguir rumbo a América, las acciones corsarias en aguas próximas a África, informaciones sobre enemigos de la Corona¹⁷,

¹⁵ Archivo General de Indias (A.G.I.), Contratación, leg. 2875.

¹⁶ Scelle, Georges: *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traites d'assiento*, Tomo I. Librairie de la société du recueil J.-B. Sirey & Journal du Palais. París, 1906, p. 290.

¹⁷ A.G.I., Indiferente General, leg. 3.094, nº 3. En La Palma, el 20 de mayo de 1572, el licenciado Daça Maldonado, juez oficial de registro en esa isla, 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 2 naos inglesas, y que desde allí se había hecho a la vela, pensando que iban a Guinea.

se daba respuesta a las acciones que desde América se tomaban para obtener esclavos¹⁸ y las escalas que se hacían en África para dirigirse a Filipinas.

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, Sao Tomé, Angola o Elmina, y sus ríos y navegarlos luego hacia Nueva España o Tierra Firme. Durante el siglo XV y el siglo XVI serían las islas de Cabo Verde y los Ríos de Guinea las principales áreas de abastecimiento de los españoles en África, tanto para esclavos como para la obtención de otro tipo de artículos. A partir del siglo XVI, y con un protagonismo creciente hasta finales del siglo, la isla de Sao Tomé se irá convirtiendo también en un centro principal del comercio de esclavos. Esta isla centralizaría las exportaciones de la desembocadura del río Níger, así como las de la costa congoleña y angoleña. Precisamente Angola no se convertiría en un punto importante de exportación hasta la última década del siglo XVI y su predominio sobre otras áreas ocurriría a lo largo del siglo XVII.

Aunque la participación de los portugueses fue muy notable en el suministro de esclavos hacia América, no hay que menospreciar la participación de españoles, tanto en los que solicitaban las licencias, en los que financiaban la empresa, en los maestros de las embarcaciones, en los pilotos, en los dueños, en los escribanos, en los barberos, en el resto de las tripulaciones¹⁹, en las mercancías que se cargaban y en los puertos de salida. La Baja Andalucía y Canarias jugaron un papel 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 de Sevilla, donde tomaba carga para ir a la ciudad de Nombre de Dios, en Tierra Firme. Se comprometió a ir por piloto desde Sanlúcar de Barrameda hasta la ciudad de Santiago en las Islas de Cabo Verde, para allí recibir esclavos y desde allí dirigirse a Nombre de Dios²⁰. Al mes siguiente del mismo año, en septiembre, era Bartolomé de Estrada, vecino de Sevilla, maestro de la nao "*Santa Catalina*", el que se encontraba dispuesto para viajar desde el Guadalquivir hasta

¹⁸ A.G.I., Santo Domingo, 869, L 5, fol. 131 r.v. El Rey Felipe III solicitaba, el 18 de octubre de 1607, 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, pidiéndoles que para que se poblase y labrasen las minas de oro de ellas, debía enviarles hasta 600 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.

¹⁹ A.H.P.S., 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 120 piezas de esclavos negros, machos y hembras, de las que 70 iban por cuenta del mencionado Juan de la Barrera y Hernando de la Fuente, y otras 50 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.

²⁰ A.H.P.S., 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.

Cabo Verde y dirigirse luego a Santo Domingo²¹ y en octubre eran Rui Díaz de Gibrleón y Francisco Rodríguez Pérez, vecinos de Sevilla, los que como señores de la nao “*San Nicolás*”, de la que era maestre Francisco de Mena, vecino de la villa de Lucena, esperaban que saliese de Sanlúcar para ir a Cabo Verde y de allí a Nueva España²².

La picaresca en cuestiones de fraude no tenía límites, y muchas veces se aducían las historias más inverosímiles para poder realizar contrabando de esclavos y llevarlos a América²³. El precio tan caro que alcanzaban los esclavos en América debido a su gran demanda favoreció el desarrollo del comercio ilícito. En este fraude tomaban parte embarcaciones extranjeras pero también súbditos del rey de España. La llegada de navíos negreros sin licencia a América, procedentes de las tierras africanas fue regular y las autoridades estaban al tanto²⁴.

Canarias, debido a su posición estratégica, y a su papel de escala en el viaje de ida hacia África y América, jugó también un papel de observatorio y de informante a la Corona de los movimientos de armadas, corsarios y embarcaciones de potencias enemigas y de competidores hacia la zona²⁵. Además, hay que tener en cuenta que en ella residía una importante colonia de portugueses, con lazos muy estrechos con África y con grandes deseos de acceder a los mercados de la América hispana. La presencia de portugueses en la Península y Canarias facilitaba el contrabando puesto que al ser buenos conocedores de la costa africana cumplían a la perfección con la labor de pilotos, a la vez que la de factores e intérpretes. En las islas, la Corona optó desde 1566 por el establecimiento de tres jueces de registro en La Palma, Tenerife y Gran Canaria, como oficiales de la Casa de Contratación²⁶.

²¹ A.H.P.S., Oficio XV, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, Libro II, fols. 574 v.-575 v.

²² A.H.P.S., Oficio XV, Escribanía Alonso de Cazalla, leg. 9.165, Libro II, fols. 962 v-963 r.

²³ A.G.I., Indiferente General, leg. 3.094, nº 14. El licenciado Francisco Ruano, juez de registros en La Palma, dijo que recibió el 17 de febrero de 1574, 2 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 los 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 habían moros, por lo que procedió contra él. El maestre 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 y llevarlos a la isla de La Española a vender.

²⁴ A.G.I., Escribanía de Cámara, leg. 947 A. En 1584 el señor fiscal hace causa con Andrés Mais, vecino de La Palma, sobre haber llegado de Cabo Verde a San Juan de Puerto Rico diferentes piezas de esclavos sin licencia en un navío que procedía del Algarbe.

²⁵ A.G.I., Indiferente General, leg. 3.094, nº 3. En La Palma, el 20 de mayo de 1572, el licenciado Daça Maldonado, juez oficial de registro en esa isla, 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 2 naos inglesas, y que desde allí se había hecho a la vela, pensando que iban a Guinea.

²⁶ Lobo Cabrera, Manuel: “La Casa de la Contratación y Canarias en el siglo XVI”. *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación El Monte. Sevilla, 2003, pp. 411-412.

Además del control del tráfico de esclavos a través de África, la Casa también controló otros asuntos desde principios del siglo XVI. La cartografía española en esta centuria seguía siendo 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 náutica quedaba bajo los cuidados de la Casa de Contratación, mediante 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 Vesputio, Pedro Reinel, Nuño García de Toreno o 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 aparece un África bien delimitada, justo después del viaje de Magallanes-El Cano. Aunque en la mayor parte de esta cartografía América es la protagonista, también se fue avanzando en el conocimiento geográfico del continente africano

En definitiva, la Corona española trató de controlar el comercio con África desde finales del siglo XV. Con el tratado de Alcaçovas, el descubrimiento de América y la instalación de la Casa de Contratación para el control del comercio de las Indias, la prolongación africana quedó en un segundo plano. Sin embargo, los intereses atlánticos y el suministro de esclavos hacia América dieron una nueva perspectiva a la Corona española en África. Este enfoque cobraría una mayor dimensión con la consecución de la Unión Ibérica. La Casa de Contratación fue el órgano encargado de establecer un control sobre el comercio y los viajes que desde España se dirigían a las costas africanas para luego dirigirse hacia América, registrándose en ella tanto los navíos como los esclavos que cruzaban el Atlántico.