

DE OLIVARES A INDIAS: VIAJES TRASATLÁNTICOS Y PERFILES SOCIOLÓGICOS EN LA EDAD MODERNA

FROM OLIVARES TO INDIAS: TRANSATLANTIC JOURNEYS AND SOCIOLOGICAL PROFILES IN THE MODERN AGE

Francisco Jesús Fraile-Delgado

Resumen: Los movimientos de población desde los territorios de la Monarquía Hispánica hacia las Indias Occidentales constituyeron un fenómeno que estuvo presente durante los siglos modernos. En este trabajo, desde una perspectiva de la historiografía local, se pretende profundizar en las circunstancias que llevaron a emigrar a los naturales de la villa de Olivares (Sevilla) a las Indias, con objeto de trazar un perfil sociológico de aquellos que cruzaron el atlántico entre los siglos XVI, XVII y XVIII.

Palabras clave: Indias, emigración, historia local, Olivares, historia social

Abstract: Population movements from the territories of the Hispanic monarchy to the West Indies were a phenomenon that was present during the modern centuries. From a local historiographic perspective, we intend to delve into the circumstances which led to the migration of the natives of the town of Olivares (Seville) to the Indies. This research aims to draw a sociological profile of those who crossed the Atlantic between the sixteenth, seventeenth, and eighteenth centuries.

Keywords: Indies, emigration, local history, Olivares, social history

Para citar este artículo: FRAILE-DELGADO, Francisco Jesús. “De Olivares a Indias: viajes trasatlánticos y perfiles sociológicos en la Edad Moderna”, *Ab Initio*, Núm. 14 (2021), pp. 28-56, disponible en www.ab-initio.es

Recibido: 21/05/2020

Aceptado: 18/10/2021

I. INTRODUCCIÓN

Los movimientos poblacionales han sido una constante a lo largo de toda la historia de la humanidad. En los siglos modernos, la apertura de nuevas rutas para el tráfico de hombres, mujeres y mercancías, creó extensas redes que comunicaron a los distintos puertos. Para el caso del Atlántico, el eje Sevilla-Cádiz estableció unas conexiones con las posesiones españolas en el continente americano. Las nuevas relaciones pronto derivaron en un auténtico y constante flujo ultramarino, proceso en el que participaron activamente los andaluces de la zona occidental, especialmente, los procedentes de las tierras adyacentes a los principales centros del monopolio español. En este contexto habría que ubicar a la villa de Olivares, situada en la comarca del Aljarafe, a unos escasos kilómetros de la ciudad hispalense, ciudad que se convirtió en la “puerta y puerto de Indias”¹.

¹ SERRERA, Ramón M^º, *La América de los Habsburgo (1517-1700)*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2011.

En el siguiente trabajo se pretende estudiar la participación de los olivareños en este fenómeno que constituyeron los viajes trasatlánticos. Para ello, en primer lugar, nos hemos aproximado a las principales características de la Carrera de Indias y de las relaciones entre España y América. Así, nos hemos centrado en el carácter de monopolio, en las instituciones rectoras del tráfico y en la navegación, pues su conocimiento es necesario para poder comprender los distintos casos que nos proponemos analizar. A continuación, hemos tomado, como marco de referencia, la emigración de los andaluces a las Indias, dentro del cual se integraría la participación de los olivareños en este proceso histórico. A partir de ahí, una vez puestos en liza los antecedentes necesarios para su comprensión, se ha hecho un recorrido a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII para seguir la participación y los casos de los distintos olivareños en las rutas atlánticas: cómo y por qué viajaron, bajo qué circunstancias, que perfiles sociales encontramos, etc. Finalmente, y una vez hayamos recogido los datos pertinentes, nos hemos propuesto realizar una interpretación de los casos conocidos para sacar conclusiones de nuestro estudio.

II. EL CONTEXTO: LAS RELACIONES CON AMÉRICA EN ÉPOCA COLONIAL

II.1. La organización del tráfico y las relaciones con Indias

El descubrimiento de América supuso la apertura de un nuevo horizonte para los españoles del momento, esto es, la población de aquellas tierras y el establecimiento de unas rentables relaciones comerciales con las nuevas colonias. Sin embargo, pronto sería la propia Corona la que se haría con el control de estas relaciones, imponiendo un sistema basado en el monopolio de puerto único. De esta manera, por una parte, la monarquía se aseguraría el control de todos aquellos que decidieran dar el salto al Nuevo Mundo², garantizando cierta uniformidad desde el punto de vista religioso y cultural³. Esto último solo podría conseguirse mediante un exhaustivo control de la migración ultramarina. Por otra parte, desde un punto de vista mercantilista, la metrópoli debía tratar de atraer todas las riquezas que ofrecían las nuevas colonias, siendo especialmente destacable la llegada de metales preciosos. Así, pues, el monopolio parecía ser la mejor vía para conseguirlo⁴. Para el cumplimiento de estos objetivos, pronto se tomaron medidas al respecto y en 1503 se estableció la Casa de la Contratación en Sevilla, organismo instrumento de la Corona que se encargaría de la regulación del comercio y navegación con Indias. Así, todos los barcos que cruzasen el Atlántico debían remontar el Guadalquivir para hacer sus registros ante los funcionarios de la institución⁵. Para asegurar un rígido control sobre el tráfico y el cumplimiento de la normativa concerniente, el sistema de puerto único se mostraba como el más idóneo para la Monarquía. En definitiva, a partir de este momento se establecieron las bases del monopolio español: el derecho de comercio y residir en Indias quedaba reservado a españoles y todo comercio y navegación se efectuaría por medio de

² Fórmula utilizada para referirse a América desde el descubrimiento.

³SERRERA, Ramón M^a, *Opus cit.*, p.113.

⁴ GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaída, 1992, pp. 19-21

⁵ HARING, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979, pp. 5-6.

un único puerto, el sevillano, mientras el resto de puertos y los extranjeros quedaban excluidos del tráfico directo, canalizado desde la metrópoli⁶.

Por otro lado, podríamos preguntarnos el porqué de la elección de Sevilla como capital en la Carrera de Indias. En este sentido, hay que tener en cuenta que Sevilla poseía una serie de ventajas, desde las de tipo geotécnico, a las de rentabilidad en el coste y tiempo de las expediciones, y contaba con una tradición náutica importante desde el siglo XIII. Además, tenía experiencia mercantil y, de hecho, había casas de comerciantes importantes. Igualmente, estaba bien conectada con la Castilla interior y otras zonas, la rodeaba una comarca agrícola muy fértil y productiva (donde se podría incluir, desde luego, la comarca del Aljarafe⁷) y contaba con una situación de puerto interior bien protegido, a sólo 90 kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir. Estos requisitos tuvieron bastante influencia en la elección de Sevilla⁸, aunque es necesario señalar que el monopolio sevillano no fue completo y otros puertos disfrutaron de privilegios limitados.

Aun así, también es cierto que poseía una serie de desventajas que hay que tener en cuenta pues el Guadalquivir presentaba problemas de navegación que se agravaron conforme avanzaba el siglo XVII, especialmente en la barra de Sanlúcar. Tampoco Sevilla poseía los equipamientos necesarios, tenía problemas para el carenado y el mantenimiento de los navíos debido a la corriente, retrasos en las travesías, colmatación del río... Todo ello puede explicar la flexibilidad de la exclusividad del puerto único. Así, Sevilla tuvo que compartir la exclusividad del monopolio con su antepuerto natural, Sanlúcar de Barrameda, y con Cádiz, debido a la dificultad de remontar el Guadalquivir conforme aumentaba el tonelaje de los navíos. A pesar de todo, las formalidades del registro seguían haciéndose en la capital hispalense. En estas circunstancias, poco a poco Cádiz fue cobrando un mayor protagonismo hasta el punto de que en 1680 es designada cabecera de la Carrera de Indias y en 1717 se decidió el traslado de las instituciones rectoras de Sevilla a Cádiz. De este modo, para el siglo XVIII fue Cádiz la auténtica capital en las relaciones con América, culminando un trasvase que se había producido de manera progresiva a lo largo de los dos siglos anteriores⁹. Esta nueva etapa estuvo marcada por el protagonismo comercial gaditano. Gracias a la Carrera de Indias, Cádiz creció económica y socialmente hasta convertirse en una de las ciudades más desarrolladas y relevantes de la Europa de la Ilustración¹⁰. Y junto a la capital, el entorno de la Bahía también se benefició del extraordinario empuje de la riqueza comercial. El siglo XVIII

⁶ GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *Opus cit.*, p. 25.

⁷ Un completo estudio sobre el Aljarafe para estos siglos lo encontramos en HERRERA GARCÍA, Antonio, *El aljarafe sevillano durante el Antiguo Régimen: un estudio de su evolución socioeconómica en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, Diputación Provincial, 1980.

⁸ SERRERA, Ramón M^a, *Opus cit.*, p.116.

⁹ Para el traslado de la capitalidad de la Carrera de Indias ver GIRARD, Albert, *La rivalidad comercial*, Sevilla. Renacimiento: Centro de Estudios Andaluces, 2006; CRESPO SOLANA, Ana, *La Casa de la contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz: Servicio de Publicaciones, 1996; NAVARRO GARCÍA, Luis, *La Casa de la Contratación en Cádiz*, Cádiz, Diputación Provincial, Instituto de Estudios Gaditanos, 1975.; ALONSO DÍEZ, Carlos Simón, "El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz 1717", *Revista da Faculdade de Letras. Historia*, 13, 1996, pp 353-364.; y por supuesto las grandes obras de síntesis de GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *Andalucía y la Carrera de Indias: (1492-1824)*, Granada, Universidad de Granada, 2002 y *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaída, 1992.

¹⁰ GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Diputación Provincial de Cádiz, 1988; BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil*, Madrid, Sílex-Universidad de Cádiz, 2005.

fue también un siglo dorado para localidades como El Puerto de Santa María¹¹. La zona gaditana se convirtió en la base principal de los negocios mercantiles americanos y disfrutó del monopolio portuario hasta al menos 1765, cuando empezaron a ejecutarse los decretos que permitían la habilitación de otros puertos.

II.2. Las instituciones

Ya hemos visto como la Corona optó por un modelo de corte monopolista para la regulación del tráfico comercial y de personas con los nuevos territorios. Para tal fin se establecieron una serie de instituciones al respecto. Ya hemos señalado la creación, en 1503, de la Casa de la Contratación. En efecto, este mismo año se estableció dicha institución en Sevilla y, aunque en un primer momento se sugirió que esta se ubicase en las reales atarazanas, finalmente, y ante el peligro de desborde del río, acabó residiendo en las dependencias llamadas “sala del Almirante” y “los cuatro palacios” de los Reales Alcázares. Para este momento se le dieron unas primeras, pero imprecisas, ordenanzas en las que se recogían la existencia de un factor, tesorero y contador. Poco a poco se le fueron añadiendo nuevas ordenanzas (1511, 1531 y 1551) debido a la complejidad de la tarea para la que había nacido, cada vez mayor conforme aumentaba el territorio americano y, al mismo tiempo, ampliaría sus atribuciones iniciales. Además, ya en 1511 se le había concedido potestad en jurisdicción criminal y civil en los asuntos concernientes a la navegación y comercio con Indias, por lo que podemos hablar ya de jueces-oficiales. Sus funciones fueron de índole judicial, administrativa y técnicas¹². Sin embargo, hay que señalar que pronto la Casa de la Contratación quedó subordinada al nuevo Consejo de Indias.

Aunque durante un tiempo fue la Casa de la Contratación la que expedía las licencias de pasajeros, con la creación del Consejo de Indias será este el encargado de ello. Por su parte, fueron los oficiales de la Casa de la Contratación los que se ocupaban de examinar las informaciones de los pasajeros, realizadas en su lugar de origen. Lo hacían mediante una rotación mensual y ante el encargado de custodiar estos documentos: el oficial del contador. Cuando los datos aportados se consideraban suficientes, se solía escribir directamente sobre el papel “es bastante”¹³.

Lo cierto es que durante los siglos XVII y XVIII, la Casa de la Contratación poco a poco va a ser despojada de parte de sus competencias. Sin embargo, el golpe de muerte vendrá dado con la aplicación de los decretos de Libre Comercio, desde 1765, pues el organismo se verá privado de las pocas funciones que le quedaban. En efecto, y sobre todo a partir de 1778, cuando se produzca una apertura mayor de los puertos habilitados al comercio con América, se establecerán en cada uno de ellos Consulados y Juzgados de Arribadas que ejercerán las funciones que hasta ahora había desempeñado la Casa de la Contratación. En consecuencia, la Casa de la Contratación en Cádiz no haría más que ejercer las funciones de Juzgado de Arribadas, hasta que en 1790 se decide suprimir a la vieja institución. Era el fin del que había sido uno de los organismos rectores de la

¹¹ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: el Puerto de Santa María*, Brenes-Sevilla, Muñoz Moya y Monraveta, 1991; *La villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*, Málaga, Fundación Unicaja, 2003.

¹² VILA VILAR, Enriqueta, “La Casa de la Contratación: creación, evolución y extinción”, *Andalucía en la Historia*, Núm. 2 (2003), pp. 9-15.

¹³ DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes (dir.), *La emigración andaluza a América siglos XVII y XVIII*, Sevilla, Consejería de cultura y medio, 1990, p. 19.

Carrera, pero ideada para un momento en el que la concepción monopolista era más cerrada y, por consiguiente, ya no tenía razón de ser en el nuevo panorama de “monopolio múltiple”¹⁴.

Estas circunstancias, es decir, el establecimiento del monopolio basado en el puerto único –primero en Sevilla y luego en Cádiz- nos interesa porque fue un mecanismo por el cual se pretendió controlar todas las relaciones con América, incluido el pase de personas al otro lado del Atlántico. Precisamente, aquí reside una de las funciones de la Casa de la Contratación, el control de los pasajeros a Indias.

II.3. El control de pasajeros, la navegación y el viaje a las Indias

Ya hemos visto como la Monarquía se guardó el derecho de restringir el paso a las Indias, para seleccionar un perfil de sujetos que pudieran pasar al Nuevo Mundo y evitar cualquier conflicto. La normativa migratoria va a seleccionar las características de los pasajeros a Indias y se configurará por completo a lo largo del tiempo. Esta normativa recogía los requisitos exigidos para toda persona que quisiera viajar, pero también prohibía el paso a determinados grupos sociales y establecía las penas a las que se verían sometidos si se atrevían a contravenir la legislación oficial. Sin embargo, y a pesar del estricto control del que fue objeto, hay que señalar que el fraude y la clandestinidad estuvieron presentes durante todo el periodo correspondiente al monopolio español. El interés por controlar los movimientos ultramarinos, por tanto, llevó a definir quienes podían pasar a las Indias y quienes no¹⁵. Poco a poco se fue reglamentando cómo afrontar ese control, llevado a cabo por los oficiales de la Casa de la Contratación. Para pasar a los reinos de Indias se necesitaba una licencia otorgada por la Corona, así como demostrar la limpieza de sangre, acreditando la naturaleza y posición social del pasajero, para evitar, de este modo, el paso de aquellos a los que le estaba vedado el viaje. Esto es lo que se denominaba “informaciones” que se debían de verificar en las tierras de origen de cada uno de los candidatos, comprobando del mismo modo si eran casados o solteros, sus señas (para poder identificarlos), edad, etc. avalado por la justicia del lugar.¹⁶ Esto nos lleva a preguntarnos cuáles eran los grupos sociales aquejados de esta prohibición.

La normativa alcanzó auténtica forma a mitad del siglo XVI, cuando se definieron a quienes les estaba vedado el paso por medio de la Real Cédula de 1552. No podían pasar a Indias ni los conversos (ya sean judíos o musulmanes) a no ser que contasen con una licencia real, normalmente acompañada de un “servicio pecuniario” a la Corona; ni aquellos que hubiesen sido procesados o condenados por el Santo Oficio. Tampoco los extranjeros, pues, a pesar de que gozaron de cierta libertad en la primera mitad del XVI, finalmente se dictaron disposiciones que les prohibía viajar a América. Lo mismo ocurría con los casados, que no podían dar el salto sin llevar a sus mujeres, incluyendo a aquellos que iban a ocupar un cargo en la administración colonial por un tiempo determinado. Además, se tenía que demostrar la legitimidad del matrimonio. No obstante, a veces se podían expedir licencias temporales, especialmente para el caso de los comerciantes. Las mujeres casadas tenían que acompañar a su marido o bien, si estos ya habían viajado, reunirse con ellos en aquellas tierras.¹⁷ En cualquier caso, el consentimiento de la mujer

¹⁴ GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *La Carrera de Indias...*, pp. 72-74.

¹⁵ SÁNCHEZ RUBIO, Rocío, TESTÓN NÚÑEZ, Isabel, “Fingiéndose llamarse... para no ser conocido. Cambios nominales y emigración a Indias, siglos XVI-XVIII”, *Norba. Revista de Historia*, Núm. 21 (2008), pp. 213-239.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 214-215.

¹⁷ FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco, *La Casa de la Contratación...*, pp. 198-201.

fue algo que se exigió a los casados que pretendieron viajar a América. Finalmente, el paso a las Indias también estuvo prohibido para grupos, como esclavos, gitanos, vagabundos, etc.

A pesar de ello, todos los elementos que servían para identificar a un individuo en la Edad Moderna podían ser manipulados y no fueron pocos los que consiguieron escapar a este control burocrático. Sin embargo, parece que esta tarea fue llevada por los funcionarios de la Corona con bastante efectividad y algunos autores han manifestado que el control administrativo “fue mayor de lo que se ha supuesto generalmente, matizando la idea que lo cuestionaba y lo calificaba de deficiente y poco escrupuloso”¹⁸.

Por su parte, la normativa también contempló una serie de requisitos para determinados oficios: el clero (secular y regular), letrados, criados... En nuestro caso, especialmente nos interesa el caso de del clero y los criados, puesto que buena parte de los emigrados olivareños pueden adscribirse a estos grupos.

Para el clero existía una selección específica, con requisitos diferentes para el clero secular y el regular. Aunque hubo una actitud pasiva ante ellos, sí que se fomentó la emigración de religiosos a América, siempre con la mirada puesta en la necesidad de llevar el Evangelio al nuevo continente. Por lo demás, los gastos del viaje los sufragaba la Real Hacienda. Además, se les exigía la obtención de una licencia real, como al resto de pasajeros, mientras que los religiosos, a su vez, requerían de una licencia de los superiores de su orden. No todas las órdenes pudieron establecerse en América y, de hecho, desde 1601 se prohibió pasar a las Indias a todas las órdenes que no tuvieran conventos al otro lado del océano¹⁹.

Por su parte, para los criados existía un control especial, debido a que fue un subterfugio frecuentemente utilizado para el tráfico ilegal de emigrantes. Esto se debió a que, muchas veces, los criados no llevaban licencia propia, sino que era a sus amos a los que se les dejaba pasar con un determinado número de criados. Así, podríamos hablar de licencias colectivas. Muchos se hicieron pasar por criados pagando una cantidad a su supuesto amo, consiguiendo así escapar al control administrativo. Otras veces, los criados se distribuían en distintas embarcaciones a las de su amo, justificándose en base al completo aforo de los navíos. De este modo, utilizaban varias veces la misma licencia.²⁰ Para evitar este tipo de fraudes, se estableció que los criados o sirvientes solo pudieran embarcar con su señor, ni en otros navíos ni posteriormente²¹.

Respecto a la navegación a Indias, debemos de mencionar, al menos, dos modalidades básicas: las flotas y los registros sueltos. La configuración náutica de la Carrera estuvo condicionada por las guerras marítimas con los enemigos de la monarquía y el peligro que constituían los corsarios, bucaneros o piratas. Teniendo en cuenta lo preciado que eran las cargas que solían transportar los navíos españoles, no es de extrañar que se buscasen medios que permitieron asegurar el tráfico trasatlántico. Así, se acabaría optando por el sistema de convoyes, que se fue definiendo en la década de los sesenta del XVI y que estuvo vigente hasta el siglo XVIII. Se trataba de dos flotas anuales: una con destino a Nueva España, que saldría a primeros de abril, y otra a Tierra Firme, que partiría

¹⁸ SÁNCHEZ RUBIO, R.; TESTÓN NÚÑEZ, I., *Opus cit.*, pp. 215-216.

¹⁹ *Ibidem*, p. 216

²⁰ DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes, *La emigración andaluza...*, p.21.

²¹ Para ambos casos, la fuente es FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco, *Opus cit.*, pp. 201-205.

en agosto. Tras invernar en América, las dos flotas debían reunirse en La Habana para hacer juntas el regreso a la Península. Ambas debían estar protegidas por dos galeones con funciones de almiranta y capitana, bien equipados para su función de escolta²², teniendo prohibido cualquier otro transporte de mercancías excepto la plata. Junto a las dos flotas, se consolidó una armada de galeones conocida como la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, que durante los siglos XVI y XVII terminó acompañando durante todo su trayecto a la flota del Perú, rebautizada por esta razón como los *Galeones*, mientras la flota de Nueva España se convertía, sencillamente, en la *Flota*²³. A pesar del carácter anual de las flotas, hay que advertir que, a medida que avanzaba el tiempo, y especialmente en el siglo XVII, la irregularidad en las navegaciones fue cada vez mayor. De hecho, los incumplimientos fueron norma. No se respetaban las fechas de salida, el número de navíos ni la periodicidad de las flotas. Tampoco se cumplía con las normas relativas al equipamiento de soldados y armamento y los buques de guerra que hacían la escolta iban cargados de mercancías destinadas al comercio. La Corona intentó enfrentarse a estos abusos, pero generalmente tuvo poca fortuna y tuvo que transigir y hasta aceptarlos.

Por su parte, los registros sueltos se generalizaron en el siglo XVIII, a partir de 1739. Los registros no eran una novedad en sí mismos para este momento, pues ya los encontramos desde el siglo XVI y XVII, aunque, una vez se organizó el sistema de flotas y galeones, estaban prácticamente excluidos de las rutas comerciales de Nueva España y Tierra Firme. Los navíos de registros obtenían permisos para comerciar con América, generalmente a puertos secundarios, a cambio de que la Corona obtuviese algún beneficio económico. García-Baquero recoge una muestra fiscal de 1642, gracias a la que podemos saber que navegaban a Buenos Aires, Caracas (La Guaira), Campeche, Cumaná, Gibraltar (golfo de Maracaibo), La Habana, Honduras, Margarita, Nueva Córdoba, Puerto rico, Río Hacha, Santa Marta, Santo Domingo, Tabasco y Trinidad²⁴. Como vemos, los puertos de destino estaban alejados de los dos principales puertos americanos situados en Nueva España y Tierra firme, por lo que no suponían una amenaza para el nudo principal del monopolio organizado en torno a Sevilla y Cádiz.

A pesar de ello, ya hemos señalado las deficiencias, cada vez mayores, del sistema de flotas, por lo que las reformas se antojaban necesarias. Una vez más, fue la nueva dinastía la que trató de reformar el problema, aunque no con demasiado éxito. Es más, en principio, ésta se mostró partidaria de mantener el viejo sistema de “flotas y galeones”, prueba de ello son el *Proyecto de Galeones* de 1720, el reglamento elaborado por el Consejo de Indias en 1725 o la Real Cédula de 1735. Las nuevas fórmulas no lograron solventar los viejos vicios del sistema. En 1739 tuvo lugar el inicio de una guerra con Inglaterra, que se prolongó engarzando con la guerra de Sucesión Austríaca (1740-1748). Durante el periodo de conflicto, debido al dominio inglés de los mares, se acabó por utilizar de manera generalizada los registros sueltos, ya que las flotas estaban sujetas a determinadas fechas y a navegar en agrupación, fácilmente localizable por el enemigo. El nuevo sistema resultó ser más eficiente que el anterior, permitiendo una mayor regularidad de los viajes. A pesar de ello, aun se decidió regresar al sistema de flotas para el virreinato novohispano (no para el caso de Perú), que se mantuvo hasta 1789, ya en

²² PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el Siglo XVI*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2010, p. 129.

²³ HARING, Clarence, *Opus cit.*, p. 262.

²⁴ GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *La Carrera de Indias...*, p. 105.

pleno momento del Libre comercio o monopolio múltiple²⁵. Es decir, al no existir un único puerto para las relaciones con Indias, no tenía sentido seguir manteniendo el sistema de flotas, más aun si se tiene en cuenta la efectividad de los registros sueltos.

Estas dos posibilidades de navegación hemos de tenerla en cuenta a la hora de entender el viaje de los pasajeros a Indias. No obstante, también hay que señalar la existencia de otras posibilidades que podían servir para el traslado puntual de personas de un continente a otro, como son los correos marítimos, los navíos de aviso y los de azogue.

Otra cuestión que debemos tratar es el viaje que realizaban aquellos que se sentían con ganas de buscar una nueva vida en América o que simplemente se veían arrastrados al otro continente. En este sentido, Elliott comienza uno de sus libros recogiendo testimonios que nos hablan de las dificultades que podía suponer el viaje trasatlántico: “Cierta pensamos- escribía María Díaz en 1577 desde la ciudad de México a su hija en Sevilla- perecer en la mar, porque fue tan grande la tempestad que quebró el mástel de la nao, pero con todos estos trabajos fue Dios servido de que llegásemos a puerto”²⁶. Se trata de una referencia al siglo XVI, pero las dificultades de un viaje tan largo, en embarcaciones de vela y durante varios meses puede ser extrapolado al siglo XVII y XVIII. Igualmente, era un viaje que no todos podían costearse. Algunos invirtieron sus ahorros; otros, por el contrario, recibieron ayuda de familiares que ya estaban asentados en América; otros, simplemente, no pudieron dar el paso a las Indias.

Para empezar, se necesitaba obtener una licencia regia, como ya se ha dicho, para demostrar que se cumplían con los requisitos exigidos. Los pasajeros tenían que abonar dos reales por la licencia, que tenían dos años de validez, y presentarlas ante el maestre de nao o capitán para demostrar la legalidad del viaje.²⁷ Si conseguían pasar este primer filtro, el siguiente paso consistía en encontrar un navío para cruzar el océano. Durán López ha realizado un estudio sobre las condiciones y precios del pasaje a Indias para principios del siglo XVIII. La “obligación de pasaje” se trataba de un contrato entre pasajero y responsable de la embarcación por el que se fija las condiciones referentes al precio y a la manutención y alojamiento. Para ello, el interesado se dirigiría al lugar donde se fletan y organizan las flotas o registros sueltos que, hasta el Libre Comercio, tendría lugar primero en Sevilla y luego en Cádiz. Una vez en el puerto de origen, se llegaba a un acuerdo con el propietario, capitán u oficial de un barco.²⁸ Por lo demás, las condiciones del viaje distaban mucho de ser idílicas, más aun si no se contaba con un capital elevado. El mismo autor refleja lo siguiente:

En efecto, los navíos destinados al tráfico comercial entre España y las Indias no reunían condiciones adecuadas para el tráfico de pasajeros, por considerarse éste, al parecer, un servicio adicional al transporte de mercancías y, por tanto, poco importante. Esta falta de infraestructura conllevaba una oferta insuficiente de camarotes, que obligaban a que buena parte del pasaje se acomodase cómo y dónde pudiera. De esta manera, los escasos camarotes que disponían los

²⁵ Ver en HARING, Clarence, *Comercio y navegación...*; GARCÍA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico...*; WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979.

²⁶ Citado en H. ELLIOTT, John, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Madrid, Taurus, 2011, p.11.

²⁷ DÍAZ-TRECHUELO Lourdes, *La emigración andaluza...*, p. 19.

²⁸ DURÁN LÓPEZ, Gonzalo, “Pasaje a Indias a principios del siglo XVIII: precios y condiciones”, en EIRAS ROEL, Antonio (Coord.), *La emigración española a ultramar (1492-1914)*, Asociación de Historia Moderna, Ediciones Tabapress, 1991, pp. 199-214.

navíos alcanzaban precios muy altos, que los situaban únicamente al alcance de individuos con una posición económica acomodada. Buena prueba de esa falta de espacio a que nos referimos es que llegan incluso a habilitarse camarotes en espacios del barco destinado a su defensa, por lo cual podemos encontrar piezas de artillería en el interior de algunos de ellos, pese a las prohibiciones existentes al respecto.²⁹

Como vemos, a veces los pasajeros tenían que buscarse algún hueco en partes del navío no precisamente destinadas a su alojamiento, conviviendo con piezas de artillería y, en cualquier caso, comprimidos en poco espacio. Esto da lugar a problemas de hacinamiento y muchas veces estaba acompañado de malas condiciones higiénicas, especialmente en el caso de los buques de guerra, donde, al ser las tripulaciones proporcionalmente mayores a los barcos mercantes, las condiciones solían ser peores. Otros de los peligros que debemos destacar son los naufragios, consecuencias del fuerte temporal, pero también podían estar relacionados con otra amenaza: los conflictos bélicos en alta mar. Del mismo modo, las condiciones de hacinamiento y las invernadas en los puertos dieron lugar, en ocasiones, a epidemias y enfermedades, que podían extenderse entre la tripulación y los pasajeros.³⁰

Por tanto, parece que el viaje no estaba libre de amenazas y no siempre se podía concluir con éxito. Las condiciones variaron según las circunstancias, pero, para aquellos que no gozaban de una renta sobrada, o que recibían ayudas o se hipotecaban para dar el salto a América, debieron contentarse con lo que les tocó.

En lo que se refiere a los precios, lo cierto es que estos fluctuaron a lo largo de los siglos. No obstante, los datos aportados por López Durán nos pueden servir para hacernos una idea. Según este autor, los precios variaban según los puertos de destino. La legislación no nos da información al respecto, solo señala el pago de 20 ducados para el impuesto de avería, que debieron de pagar aquellos que viajaban con barcos de guerra. Las condiciones de alojamiento, camarote y comida podían encarecer los precios. Parece ser que el viaje a Nueva España resultaba más barato, lógico si se tiene en cuenta la gran cantidad de barcos que zarpaban con dirección a Veracruz. Algo más caro podía ser el viaje a Tierra Firme. No obstante, fueron los viajes a los puertos menos concurridos por el tráfico naval los que mostraron unos precios más altos, como podía ser Buenos Aires. La menor frecuencia y número de barcos que iban destinados a estos lugares hacía que el precio subiese.³¹

A partir de estas nociones podemos imaginar las dificultades que entrañaba el viaje, en una época muy alejada de las derrotas de vapores que aparecerían siglos más tarde. La vela y la madera constituían las bases de estos barcos, y el viento era su principal motor. Todo ello, por supuesto, sujeto a los caprichos del mar y la meteorología. A continuación, nos ocuparemos del fenómeno de la emigración a Indias, para conocer cuáles fueron las diferentes tendencias, los principales destinos y los perfiles de los emigrantes andaluces, dentro de los cuales debemos considerar a los emigrados naturales de Olivares.

²⁹ *Ibidem*, pp. 200-201.

³⁰ PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana, “Los andaluces en la navegación trasatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII”, *Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Universidad de Santa María de la Rábida, marzo 1984, pp. 271-296.

³¹ DURÁN LÓPEZ, Gonzalo, *Opus cit.*, pp. 205-206.

III. LOS MOVIMIENTOS ULTRAMARINOS

III.1. La emigración andaluza a América como marco de referencia

Ciertamente, los movimientos migratorios han sido una constante en toda la historia del ser humano y, por supuesto, es un proceso apreciable hoy en día. La mayoría de historiadores, cuando van a tratar este tema, es decir, la emigración a Indias durante el Antiguo Régimen, suelen citar a Magnus Mörner y referirse a dos factores fundamentales que hacen hincapié en los movimientos humanos. Por una parte, hemos de referirnos a los factores de expulsión del lugar de origen, que lleva a determinados grupos sociales (normalmente los menos acomodados) a buscar nuevas tierras en las que asentarse. De otro lado, debemos hablar de los factores de atracción propios de los lugares de destino. Así, los emigrantes, que podían tratarse de personas jóvenes, sin gran formación cualificada y sin fuertes lazos que lo amarren a su lugar de origen, o bien familias enteras, buscarán en su nuevo hogar solventar las dificultades económicas que los habían arrastrado a emigrar, aunque también es posible que su carácter de inmigrantes pudiese causar conflictos en la nueva sociedad.³²

El paso al Nuevo Mundo de olivareños debemos de encuadrarlo dentro de un proceso de mayor magnitud, esto es, la emigración andaluza a América durante este periodo. El caso andaluz puede servirnos de referencia a la hora de aproximarnos a nuestro estudio.

Para empezar, podemos hacer una diferenciación que afectaría a los siglos XVI, XVII y XVIII, ya que la intensidad y volumen de los movimientos ultramarinos variaron a lo largo de estos siglos. Ya de entrada hay que distinguir entre la Andalucía occidental y la oriental, siendo la primera, volcada al Atlántico, y el lugar donde se concentra el eje monopolístico Sevilla-Cádiz, la que mayor incidencia tuvo en este fenómeno histórico.

Durante el siglo XVI, en general, podemos hablar de un periodo de crecimiento demográfico. Para este momento, América gozó de un gran atractivo a los ojos de los españoles, especialmente cuando se produjo el asentamiento en el continente, pues se veía como una oportunidad de promoción social y de mejorar el nivel de vida que se tenía en la península. De hecho, en el ideario colectivo estuvo presente la imagen del indiano enriquecido en el Nuevo Mundo que volvía a su tierra de origen con los bolsillos llenos. Algunos autores distinguen distintas etapas para el XVI: etapa antillana (1493-1519), etapa de conquista de México y Perú (1520-1539), etapa de 1560-1579 y etapa de 1580-1600.³³ Mientras que para las primeras etapas encontramos que el perfil predominante era el aventurero o conquistador, a medida que se consolidaba la ocupación encontramos ya pobladores propiamente dichos que van a asentarse en el territorio. Destacaron los andaluces y extremeños, procedentes de capas medias de la sociedad³⁴. Normalmente, se habla que el poblamiento español en América tuvo un carácter urbano, aunque no siempre podía ser así.

³² MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario, “La emigración española a América en la época del Comercio Libre (1765-1824)”, *Revista Complutense de Historia de América* Núm. 19 (1993), pp. 223-248. En este tipo de trabajos sobre la emigración a Hispanoamérica, se suele citar al ya clásico estudio de Magnus MÖRNER, Magnus, “La emigración española al nuevo mundo antes de 1810. Un informe del estado de la investigación”, *Anuario de Estudios Americanos*. Núm. 32 (1975), pp. 43-131.

³³ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, “Andalucía y Sevilla en la emigración española a Indias durante el siglo XVI”, *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, vol. 1, 1981, pp. 355-404.

³⁴ MARQUEZ MACÍAS, Rosario, *Opus cit.*, p. 237.

Los andaluces tuvieron un papel fundamental para este primer siglo, especialmente los procedentes de la parte occidental. Este predominio de los andaluces en la emigración a los reinos de Indias se mantuvo, aunque su peso relativo se vio disminuido en los dos siglos siguientes. La emigración a América iría en incremento durante todo el XVI y se mantendría hasta las primeras tres décadas del siglo XVII. El periodo de máximo esplendor lo encontraríamos entre 1550 y 1640³⁵. A partir de este momento, debemos hablar de un periodo de disminución en el volumen migratorio.

Tradicionalmente, la historiografía ha entendido el siglo XVII como un periodo de crisis, debido a las dificultades climatológicas, múltiples guerras, contracción económica, epidemias, descenso demográfico, etc. No obstante, es cierto que la visión catastrófica que durante mucho tiempo se tuvo ha sido matizada a la luz de recientes revisiones. Así, por ejemplo, si bien es cierto que en la Andalucía del siglo XVII hubo ciudades relevantes que perdieron un contingente de población importante como Sevilla (especialmente mortífera fue la peste de 1649), Córdoba o Jaén, hubo otras ciudades que aumentaron sus efectivos, tales como Cádiz, Puerto de Santa María³⁶, Málaga o Granada.³⁷

Ya hemos señalado como en el siglo XVII se produce una disminución del tráfico humano a América. No obstante, aun en las primeras décadas se mantendrían ritmos que se acercaban a los de la centuria anterior. De modo que los años de más movimiento son los que atañen a los que van de 1601 a 1610 cuando salen el 37,14% del total en el siglo; de 1611 a 1620 cuando sale el 19,90%; y de 1621-1630 con el 16,53%³⁸. Esto hace que el 73,20% de la emigración del siglo XVII se concentre en las primeras décadas. De nuevo, encontramos aquí el predominio de Andalucía occidental y, particularmente, de Sevilla, cuya condición de puerto único donde se aprestaban las flotas la colocaba en una posición estimulante para la emigración a Indias. Se puede colegir, a causa de los datos aportados por Díaz-Trechuelo, que las difíciles situaciones de epidemias o hambrunas de mediados de siglo no vinieron a aumentar el número de emigrantes a Indias.

Por su parte, durante la centuria ilustrada podemos hablar de una recuperación demográfica y económica, lo que ha llevado a que algunos autores subrayen los factores de atracción frente a los de expulsión como causa para la emigración. Serían, pues, las demandas de artesanos, las especulaciones comerciales o el cumplimiento de un cargo público los atractivos para cruzar el océano. A pesar de ello, la nueva dinastía instaurada en España para este siglo se mostró reacia a movimientos ultramarinos en masa, debido a la gran preocupación por mantener bien poblado el reino peninsular, algo que se entendía fundamental para la riqueza de un país en estos momentos³⁹. Debido a ello, el celo por el control de la emigración se vio incrementado en este siglo.

³⁵ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, "Andalucía y México. Emigración y mundo privado de los pobladores andaluces en Nueva España", *Aportes humanos, culturales y artísticos de Andalucía en México, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2006, pp. 19-192.

³⁶ Esto puede ser elocuente del mayor peso que van teniendo en la segunda mitad del XVII la plataforma de la bahía gaditana en la Carrera de Indias.

³⁷ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, *Opus cit.*, p. 31.

³⁸ DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes, "La emigración familiar andaluza en el siglo XVII", en EIRAS ROEL, Antonio (Coord.), *La emigración española a ultramar, 1492-1914*, Asociación de Historia Moderna, Ediciones Tabapress, 1991, pp. 189-198.

³⁹ MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario, "Embarcar para las Indias: la emigración en la etapa colonial (1493-1824)", *Andalucía en la Historia*, Núm. 46 (2014), pp. .8-11.

Para el XVIII, como para el XVII, las fuentes son más fragmentarias y existen problemas para su estudio⁴⁰. Durante este periodo, la emigración española desciende drásticamente en relación al siglo XVI. Por su parte, la emigración andaluza se ve disminuida y se percibe un aumento de los efectivos norteños, especialmente vascos y catalanes para el segundo tercio del siglo. Para el caso andaluz, siguen predominando los emigrantes procedentes de Sevilla y Cádiz, aunque, ahora, Cádiz se convertirá en la principal plataforma para el pase a América, una vez se asienten definitivamente en esta ciudad las instituciones rectoras de la Carrera de Indias⁴¹. Durante el periodo de Libre Comercio (1776-1824), la emigración andaluza no fue constante en su flujo y, partir de 1804, comienza a descender hasta casi desaparecer. Por su parte, los originarios de otras regiones del norte, como Asturias, Cataluña o País Vasco, aumentan al final del periodo. De este modo, las tendencias señaladas anteriormente se confirman para el último tramo de la emigración a América antes de la Independencia: la cornisa cantábrica y Cataluña configuraran el origen de la mayoría de los emigrados, quedando los andaluces en un segundo plano⁴².

De una manera global, según los datos aportados por Díaz-Trechuelo, las tendencias del flujo migratorio a Indias seguirían estas pautas: 19.108 pasajeros andaluces para el siglo XVI; 8.298 para el siglo XVII (ya hemos visto que más del 70% de la emigración se concentra en el primer tercio de la centuria); y 2.289 para el siglo XVIII. Por tanto, la gran época de emigración la constituye el siglo XVI, sumando casi el doble que los pasajeros registrados en los dos siglos siguientes, destacando su segunda mitad. Para el XVII, aun en la primera década se mantiene unas proporciones semejantes al siglo anterior, pero se va dando una disminución progresiva hasta los años 30. En el resto del Seiscientos, las cifras serán muy bajas, más que las recogidas para el siglo XVIII, que cierra el periodo con el menor número de pasajeros en relación a la totalidad.⁴³

Por su parte, se puede decir que la mayor parte de los que emigraron a Indias pertenecían al estado llano, aunque también encontramos las migraciones de algunos que se reconocen hidalgos y formarían parte del estrato más inferior de la nobleza. Ya para el siglo XVII el asentamiento en las Indias está completado y muchos pasan llamados por otros familiares. Si nos centramos en los oficios, para el XVII y XVIII destaca el número de criados y, de hecho, casi el 70% de los andaluces que marcharon a América en el Siglo de las Luces lo hicieron en calidad de criados. Para el XVII, los andaluces que marcharon con este oficio fueron de 38,97% del total. Bien es cierto, como ya hemos visto, que muchos de los que se declaraban criados en realidad no lo eran, simplemente se trataba de un ardid para pasar el control burocrático. A veces, desempeñan ese oficio solo durante la travesía. En cualquier caso, sí parece que la mayoría lo fueron realmente: virreyes, gobernadores, obispos, magistrados... acostumbraron a llevar un amplio séquito y, del mismo modo, otros viajeros ordinarios no renunciaban a llevar servidores. Seguido de estos encontramos a artesanos, universitarios (cuya presencia disminuye enormemente respecto al XVI), profesionales liberales, funcionarios, artistas, técnicos y miembros del ejército, la marina y tripulación de los barcos.⁴⁴ Ya hemos visto también como para el

⁴⁰ MARTÍNEZ DE SÁNCHEZ, Ana María, "Pasajeros a Indias en el Siglo XVIII", *Boletín de la ANABAD*, Núm. 42/2 (1992), pp. 31-39.

⁴¹ GRUPO INDIANO, "Cádiz: plataforma de emigración a Indias 1750-1760", *Trocadero. Revista de historia moderna y contemporánea*, Núm. 4 (1992), pp. 85-110.

⁴² MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario, *Opus cit.*, pp.240-442.

⁴³ DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes, *La emigración andaluza...*, p. 27.

⁴⁴ *Ibidem*, pp. 32-34.

siglo XVIII el control para pasar a Indias se hizo más minucioso, lo que por otra parte alienta el fraude, y como en su mayoría encontrábamos a funcionarios y criados para este siglo.

Uno de los destinos más frecuentes para el periodo colonial fue el de Nueva España. Los precios solían ser más caros para las zonas periféricas del imperio en América, y más baratos para lugares como Nueva España, pues el tráfico naval fue regular al tratarse de uno de los principales hitos del monopolio español y ser punto de destino de una de las dos flotas, que salían para Veracruz y Portobelo (Tierra Firme) respectivamente, desde Sevilla, Sanlúcar o Cádiz. Además, el sistema de flotas para Nueva España fue más longevo que el destinado a Tierra Firme, y no desapareció hasta 1789. Para nuestro caso, García-Abásolo hace un estudio de los pobladores de Nueva España y recoge la presencia de 122 naturales del Aljarafe sevillano⁴⁵.

Si bien en un principio las ansias de aventura predominaron en los primeros compases, poco a poco el aventurero va dando paso al poblador. Cuando alguien decidía emigrar a Indias, es porque pensaba que podía mejorar sus condiciones de vida, por ello encontramos entre los factores de expulsión el empobrecimiento del campesinado, la fuerte presión tributaria, las epidemias, las sucesivas levas, etc. Las cartas que llegaban desde el otro lado del Atlántico constituyeron un auténtico polo de atracción, por medio de las cuales se animaba a familiares, deudos o amigos a dar el salto a una vida mejor. Otras veces, los vínculos familiares eran el factor principal que influía en estas decisiones, el volver a reunirse en América. Para el XVIII, sin embargo, hay una inversión de los incentivos, tomando fuerza la demanda de la economía colonial de artesanos cualificados, la realización de especulaciones mercantiles o, simplemente, el desempeño de un cargo público.⁴⁶

Una vez revisada la emigración andaluza a América durante estos tres siglos, estamos en condición de aproximarnos al caso de la villa de Olivares y a su participación en el proceso y paso al otro continente. Para ello, haremos un recorrido a través de los tres siglos de presencia en América, deteniéndonos en distintos casos significativos de olivareños que protagonizaron viajes hacia el otro lado del atlántico. Finalmente, y en base a los casos recogidos, trataremos de sacar conclusiones al respecto.

III.4. La emigración de olivareños a Indias en el siglo XVI

El emigrante a Indias no dejaba nunca de albergar el deseo de volver a su tierra natal, si era posible, enriquecido. En muchos casos, el viaje era de ida y vuelta, pero, en otros, finalmente América acababa por considerarse un nuevo hogar. Esto es lógico teniendo en cuenta que no siempre los motivos de partida eran deseados: a veces, los vecinos o naturales de Olivares se vieron empujados en su suerte a realizar un viaje de estas dimensiones. Desde el descubrimiento, fueron muchos los que decidieron probar fortuna. Hemos decidido añadir, junto a los naturales de Olivares, a los que lo eran de Heliche, villa hoy desaparecida pero que se enmarcaría dentro de los límites geográficos del actual municipio. En el censo de 1534, el número de vecinos pecheros era de 67, es decir, que pagaban impuestos, más 16 viudas y 9 menores, mientras que para Heliche hablaríamos de 24 vecinos⁴⁷.

⁴⁵ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, *Opus cit.*, p.27.

⁴⁶ MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario, *Opus cit.*, pp. 237-238.

⁴⁷HERRERA GARCÍA, Antonio, *El siglo de don Pedro...*, p. 52.

Téngase en cuenta que para esta época el termino vecino se refería al cabeza de familia, puesto que la motivación de la realización de estos censos era de tipo tributario. El cabeza de familia era el que hacía frente al pago. Para conocer el número real de habitantes se suele utilizar un índice multiplicador que puede variar según el lugar y la época. Antonio Herrera habla de 350 o 400 habitantes para la villa de Olivares en el primer tercio del XVI. Para hacernos una idea de la evolución demográfica de la villa, hemos consultado el Catastro de Ensenada, realizado en el siglo XVIII por motivos impositivos, en el cual se recoge la cantidad de “cuatrocientos y cincuenta vecinos poco más o menos”⁴⁸. Si utilizamos el índice 4 o 4,5⁴⁹ para ese siglo obtendríamos un total de 1.800 o 2.025. Por su puesto, se tratan de estimaciones, no de cifras precisas, pero nos puede servir para llegar a una aproximación.

Hay que tener en cuenta que en adelante trabajaremos con aquellos pasajeros que fueron registrados por los oficiales de la Casa de la Contratación, seleccionando los casos más significativos. Es posible que hubiese algunos olivareños que dieran el salto a Indias de manera fraudulenta o clandestina, pero esto es bastante complicado de saber. En los primeros momentos del siglo XVI, la emigración es muy tímida. Basándonos en el trabajo de A. Herrera, cuya fuente son los volúmenes del *Catálogo de Pasajeros a Indias* del siglo XVI, encontramos a Pedro de Baena, vecino de Olivares, y Pedro de Peralta, vecino de Heliche, para los años de 1516 y 1517. En estos momentos la emigración aún se dirige a Las Antillas. Más adelante, una vez se configuran los virreinos de Nueva España y Perú, la emigración de olivareños incrementará en su aportación.

Así, para el periodo comprendido entre 1555 y 1570, podemos mencionar la presencia de hasta ocho pasajeros naturales de la villa: Alonso de Barrasa, que probablemente volvía de Cartagena de Indias para recoger a su mujer, Catalina Beltrán, para llevarla consigo a América y regresar al mismo lugar; Cristóbal de Olivares, quien fue hijo de Juan Olivares Daza y de Inés Paredes, y que marchaba a Nueva España; Francisco de la Fuente, hijo de Alonso de la Fuente, que también fue a Nueva España; Beatriz de Cárdenas, hija de Miguel Díaz y Juana Jiménez, con destino a Santo Domingo; Inés Sánchez, hija de Juan García, que fue a Nueva España como criada de un tal Hernán Mejía de Gormaz; Ana Ramos, hija de Gregorio Martín y Catalina González, para Nueva España; Catalina García, que marchaba a Nueva España como criada de doña Antonia de Castro para reunirse allí con su marido, Luis Mercado; y Juana de Morales, hija de Juan Rodríguez y Juana Martín, que iba al Perú para reunirse con García Hernández.

Para el último cuarto de siglo, el registro de personas de Olivares que van a Indias descende bastante. Aquí podemos referirnos a casos como el de María de la Barrera quien viajó al Nuevo Reino de León (al nordeste de Méjico) en 1580; Ana Beltrán, que viajó, junto con su madre y sus tres hijos para reunirse con su marido Juan Asencio, al Nuevo Reino de Granada (Colombia) en 1582; y Juan Alonso de Olivares, quien pasaría como criado de Juan Ampuero a Perú en 1598⁵⁰.

⁴⁸ AGS, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales, Leg. 562, fol. 899.

⁴⁹ Este índice ha sido tomado de PÉREZ, M. Encarnación, y PRIETO, Joaquín Octavio: “El señorío de Olivares según las respuestas generales del catastro de Ensenada”, *Actas VII jornadas de historia sobre la provincia de Sevilla. El aljarafe barroco* ASCIL, Sevilla, 2010, p 222.

⁵⁰ HERRERA GARCÍA, Antonio, *El siglo de don Pedro...*, pp. 52-53. Para el caso de Juan Alonso de Olivares se cuenta con su licencia de embarque en ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI), Contratación, 5258, N. 1, R. 33.

Como señala el mismo autor, es bastante probable que fueran más los olivareños que pasaron a Indias, pero que no quedaron registrados en la Casa de la Contratación. Prueba de ello es la presencia de personajes que ya estaban en América (con los que van a reunirse) o el regreso de algunos de ellos, como es el caso de Alonso de Barrasa, quien volvía para llevarse consigo a su mujer a Cartagena de Indias. No obstante, el historiador, una vez más, depende de las fuentes que nos han llegado al presente.

De hecho, además de los pasajeros registrados por Antonio Herrera y tomados del *Catálogo de Pasajeros*, podemos seguir la pista a otros olivareños que obtuvieron licencia de embarque. En estos casos, obtenemos mayor información sobre las personas, aunque es cierto que el hecho de obtener la licencia de embarque no significaba necesariamente que realizaran el viaje. En este sentido, traigo a colación el caso de María de Olivares, vecina de la villa, quien obtiene licencia para pasar a Guatemala, donde era mercader su marido Martín Ibáñez, en 1583⁵¹; y Alonso Gómez, hijo de Luis Gómez y Catalina Pérez, para Nueva España en 1591⁵². Merece la pena detenernos un momento para conocer la situación de ambos casos.

María de Olivares se dirigió al Consejo de Indias suplicando que se le diera licencia para pasar al reino de Guatemala. Este interés responde al hecho de que su marido, Martín Ibáñez, partió para Nueva España “abra mas de veynte años”, esto es, en torno a 1563. De allí, pasó al reino de Guatemala donde “trata de mercaderías y otras cosas”. No obstante, la mujer de Martín Ibáñez añade que este pasó a la Indias sin su “licencia ni consentimiento sino escondido”. Además, parece que el tal Martín no quiere regresar, según le escribe fray Juan, tío del mismo. Por ello, María de Olivares está dispuesta a pasar al reino de Guatemala para hacer vida con su marido y pide licencia para pasar a estos reinos y llevar dos mujeres más para su servicio⁵³. Llama la atención el gran periodo de tiempo que lleva en Indias Martín Ibáñez, más si se recuerda la estricta legislación del control para pasar a Indias referente a los casados, a los que se les obligaba a pasar con su mujer. Posiblemente, su marcha no quedó registrada o gozó de mayor libertad al dedicarse al oficio de comerciante. Además, de nuevo encontramos un caso en el que la emigración está incentivada por el deseo de reunirse con otra persona con la que mantiene una estrecha relación de familia, en este caso de pareja, y que ya había emigrado anteriormente a las Indias. La legislación siempre se mantuvo “favorable” en estos casos y hasta fomentaba la unión de mujeres y maridos, por lo que no ponían demasiadas trabas para la realización del viaje.

Por su parte, Alonso Gómez, vecino de la villa de Olivares, en ese momento era criado y agente del licenciado Pero Vázquez de Cearreta, el cual, a su vez, era hermano de Juan Vázquez de Cearreta, que había muerto en México “sin dexar hijos ni beneficiados ni otro pariente alguno que le pueda suceder abintestato sino al dicho licenciado Pero vazquez su hermano”. Aunque el tal Juan Vázquez de Cearreta también había dejado como heredera en su testamento a su mujer, Francisca de Cearreta, esta había fallecido años antes. Todas estas circunstancias estaban recogidas en los “papeles” y “recados” que el mismo Alonso aportaba para obtener la licencia. El difunto, Juan Vázquez de Cearreta,

⁵¹ AGI, Indiferente, 2061, n. 7.

⁵² AGI, Indiferente, 2065, n. 103.

⁵³ AGI, Indiferente, 2061, n.7, 1.

había sido secretario del virrey de Nueva España, Martín Enríquez (1568-1580)⁵⁴ y murió en 1589. Su hermano, clérigo, Pero Vázquez enviaba a Nueva España a Alonso Gómez a cobrar los bienes y hacienda que le habían quedado. Para ello, contaba con un plazo de tres años y, al estar casado, tuvo que recibir el consentimiento de su mujer.⁵⁵ Además, se le describe como hombre de cincuenta años, canoso. Así las cosas, Alonso Gómez debería embarcarse para Nueva España para cumplir con su cometido.

Varias cuestiones se podrían destacar a este respecto. En realidad, Alonso Gómez no marchó a las Indias con pretensión de asentarse en aquellas tierras, no era propiamente un emigrante, simplemente pasó como agente de Pero Vázquez para cobrar los bienes de su señor. El mismo hecho de que su mujer le de consentimiento refleja su obligación de volver. No obstante, esta operación no solo sería rentable para el hermano del que fue uno de los secretarios del virrey de Nueva España, sino que también tendría beneficios para el criado. Esto se aprecia cuando en el documento se hace referencia al consentimiento de su mujer y se recoge que “ella lo tiene por bien por convenirles a ambos y presenta consentimiento suyo que en ello recibiera merced”⁵⁶. La mujer esperaría el regreso de su marido y, de paso, obtener merced del ya citado Pero Vázquez.

III.5. La emigración de olivareños a Indias en el siglo XVII

Para el siglo XVII, contamos también con los nombres de algunos pasajeros que eran naturales de Olivares. En los primeros compases de siglo nos encontramos con Juan Gómez Fernández, de 28 años, vecino de la villa de Olivares e hijo de Francisco Gómez Fernández y María Calvo, que pasaría a Nueva Galicia en 1602. Juan Gómez pasaría en calidad de criado del oidor Gaspar de la Fuente⁵⁷. Con todo, aún podemos inferir algún dato más en base a su oficio como criado. Gaspar de la Fuente obtuvo licencia para pasar a Nueva España acompañado de ocho criados (entre los cuales se encontraría Juan Gómez Fernández) a los que se les eximió de dar información alguna. El permiso lo obtuvo en 1602 y es bastante probable que embarcase en la flota de Nueva España que zarpó el 15 de septiembre desde Sanlúcar de Barrameda, antepuerto natural de Sevilla y donde se terminaban de aprestar las flotas. Una vez llegado al puerto de Veracruz, en el virreinato novohispano, se dirigió a Guadalajara, en la jurisdicción de Nueva Galicia, donde tomó posesión de su cargo como oidor⁵⁸. Como criado del oidor, todo parece indicar que Juan Gómez Fernández seguiría este mismo itinerario.

Continuando con la primera década la centuria, encontramos a Juan Fernández Bejarano y a su mujer, Catalina Guillén, que fueron registrados en la relación de pasajeros con

⁵⁴ La relación entre Juan Vázquez de Cearreta y el virrey Martín Enríquez de Almansa puede apreciarse en De Icaza Difour, F, “Las escribanías mayores de la gobernación y guerra de Nueva España”, *Serie C. Estudios históricos-Instituto de investigaciones jurídicas*. UNAM Núm. 25 (1998), pp.545-561. En este artículo se cita una carta del Virrey Enríquez a Felipe II en la que le escribe “Mas no siendo V.M seruido que uno solo sirua este cargo, tendré yo por muy gran merced que V.M. se tuviese por seruido de nombrar a Juan Vázquez de Cearreta, secretario mio...”, pp. 549-550. Es decir, el virrey pide al monarca que nombre como su secretario a Juan Vázquez de Cearreta, algo que le haría gran merced, lo que denota la buena relación entre ambos.

⁵⁵ AGI, Indiferente, 2065, N. 103, 1-3.

⁵⁶ *Ibidem*, p.3.

⁵⁷ Nombrado en Díaz-Trechuelo, Lourdes, *La emigración andaluza...*, p. 222.; obtuvo licencia de embarque (AGI, Contratación, 5271, N. 6).

⁵⁸ Berthe, Jean-Pierre, Calvo, Thomas, y Jiménez Pelayo, Águeda, *Sociedades en construcción, la Nueva Galicia según las visitas de oidores. (1606-1616)*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2000, pp. 95-96.

destino al Nuevo reino de Granada, en 1608. Aquí encontramos un ejemplo de emigración familiar, pues según el documento en cuestión pasaron a Nueva Granada "... Juan fernandez bexarano n. de olivares y catalina guillen su mujer n. de olivares y francisco su hijo...sus criados (...)"⁵⁹. En efecto, pasaban como criados del oidor de la audiencia de Nueva Granada, a saber, el licenciado D. Francisco de Herrera Campuzano. Juan Fernández Bejarano, acompañado de mujer e hijo, viajó a bordo de la Armada de la Guardia de las Indias, capitaneada por el general Jerónimo de Portugal y Córdoba. Por ello, tuvo, además, que hacer frente al pago de la "avería"⁶⁰, impuesto que había que pagarse para costear los buques de guerra.

A partir de ahora, la información con la que contamos procede de las licencias de embarque. Aunque se han encontrado varios casos en los que se señala la naturaleza de Olivares, he descartado aquellos en los que no se especifica la pertenencia a la provincia de Sevilla, o donde haya indicios de que pueda tratarse de pueblos igualmente denominados como Olivares pero pertenecientes a otras provincias como Cuenca o Valladolid. Tras ello, los casos que recogemos son los que siguen más abajo.

Para encontrarnos con ejemplos claros de personas naturales de Olivares que partieron a Indias nos tenemos que remitir a los últimos veinte años del Seiscientos. Aquí hay que destacar la figura de religiosos, prácticamente obviadas en el periodo anterior. Por una parte, tenemos el caso de José Ortega, que pasaría a Guatemala en 1681. La Corona decidió que "en las naos que están de próximo para hazer el viage al Puerto de Honduras a cargo de D. Sancho Ordóñez baian a las provincias de Guatemala algunos religiosos de las ordenes de Santo Domingo, San Francisco y las Mercedes" a expensas de la Real Hacienda⁶¹. De esta manera, el monarca dio orden de la selección de religiosos de estas tres órdenes para la conversión de infieles en el reino de Indias, concretamente en Guatemala.

Ha de recordarse que una de las principales preocupaciones y obligaciones de los españoles desde el inicio del Descubrimiento, según las bulas alejandrinas, era el cuidado y conversión de los indígenas a la fe cristiana. Esto es algo que no pasaría por alto el Rey católico a lo largo de los tres siglos de presencia en América y que trató de solventar mediante el envío de religiosos al otro lado del Atlántico, encargados de la evangelización de los indios.

Para este caso, se dispuso que los oficiales de la Casa llegasen a un acuerdo con responsable de la flota con destino a Honduras para el flete y el mantenimiento de los religiosos a bordo, quien cobraría lo que le correspondiera al llegar a puerto. Allí, los oficiales reales se harían cargo de los gastos según la disposición realizada⁶².

Entre esos religiosos se encontraba fray Joseph de Ortega "corista de olibares en este arzobispado de edad de veinte y un años. Blanco. Una mancha en el pesquezo. Mediano de cuerpo"⁶³. Aun, en este momento, la Casa de la Contratación se encontraba en Sevilla, por eso aparece la fórmula "en este arzobispado", lo que no nos deja dudas acerca de la naturaleza del joven fray José de Ortega. Como vimos anteriormente, en el registro se

⁵⁹ AGI, Contratación, 5302, N. 75, fol. 3v.

⁶⁰ Impuesto que servía para pagar las armadas que protegían a la flota durante el trayecto desde la península a las Indias.

⁶¹ AGI, Contratación, 5444, N.27, fol. 6r.

⁶² *Ibidem*

⁶³ *Ibidem*, fol. 9r.

recogen las señas, que servían para poder identificar a los pasajeros. En el mismo documento, abajo y escorado a la izquierda, se señala que José de Ortega, que por cierto formaba parte de la orden de Nuestra Señora de las Mercedes, embarcaría en el navío *Nuestro Padre de Consolación*, siendo maestro don Pedro Dionisio Sesse. Parece ser que los religiosos elegidos fueron en su mayoría muy jóvenes, con menos de treinta años (salvo uno de ellos, que era octogenario). En total, fueron dieciséis los religiosos enviados a Guatemala.

Ya podemos adelantar que no fue el único religioso que dio la villa de Olivares y que cruzó el Atlántico, pero hasta ahora es el primer caso de religioso que hemos recogido, ya en el siglo XVII, justo en la misma centuria en la que la iglesia de la villa adquirió el rango de colegiata.

Tan solo un año más tarde recorrería el mismo camino otro religioso, aunque esta vez a Chiapa, en Nueva España. Nos referimos a Andrés de Ortiz⁶⁴. En esta ocasión, con motivo del nombramiento de fray Francisco Núñez como obispo de Chiapa, este solicitó al Rey llevar en su compañía a un religioso de su misma orden (la Orden de Predicadores), dos capellanes y siete criados. Ese religioso que debía acompañarlo era Andrés Ortiz. Finalmente, aunque dispuso de los criados, los capellanes no llegaron a tiempo para zarpar a América. Para los criados fue necesario hacer información de sus pueblos de origen para comprobar que no eran casados ni de los *prohibidos*. Esto no sería necesario para Andrés Ortiz.

El recién obispo electo tendría que presentar la cédula y el despacho correspondiente en Cádiz y, después, la expedición marcharía en la próxima flota que saliese para Nueva España. La Casa de la Contratación de Sevilla dio permiso para el pasaje de todas estas personas que acompañaron al obispo de Chiapa. De Andrés Ortiz se nos dice que tenía treinta y ocho años en el momento en que embarcaba, por lo que debió de nacer en torno a 1644. Además se informa de que es natural de la villa de Olivares y, al igual que José Ortega, era corista. Entre sus señas se destaca que era mediano de cuerpo y moreno, aunque ya algo canoso. Como ya se ha dicho, pasaría como compañero del maestro fray Francisco Núñez y pertenecía, como él, a la Orden de Predicadores.

Aquí ya podemos apreciar como Cádiz va ganando peso específico como plataforma de la Carrera. Aunque la Casa de la Contratación sigue en Sevilla y es allí donde se produce el registro.

III.6. La emigración de olivareños a Indias en el siglo XVIII

Durante el Setecientos, como ya se ha recogido más arriba, hubo una serie de cambios protagonizados por la nueva dinastía de los Borbones, que sustituyeron, después de la Guerra de Sucesión, a los Habsburgo. Para este periodo encontramos también pocos casos, aunque para algunos de ellos tenemos bastante información. El control fue mucho más minucioso y los incentivos habían cambiado con respecto a los dos siglos anteriores. Veamos quienes fueron los olivareños que viajaron a América en este siglo.

Un caso particular es el de Antonio Díaz de la Fuente, ya que para este caso contamos con otra fuente de información: los autos sobre bienes de difunto de este personaje⁶⁵. Este

⁶⁴ AGI, Contratación, 5445, N.2, R. 48.

⁶⁵ AGI, Contratación, 5605, N. 1.

tipo de documentos es bastante prolijo en detalles que nos pueden servir para conocer la vida de este olivareño, que no consiguió llegar a puerto.

Antonio Díaz de la Fuente se hallaba residente en Cádiz a la altura de 1748, cuando pasó a formar parte como capellán del navío *Nuestra Señora de la Concepción*, alias ‘San Francisco de Paula’. Como por entonces se encontraba enfermo, decidió hacer testamento, dejando como comisario testamentario, albacea y tenedor de los bienes a don Isidoro Comín, vecino de Cádiz, quien también hizo el viaje en el mismo navío. El *Nuestra Señora de la Concepción* iba con destino al puerto de Veracruz, en Nueva España, teniendo como maestro a Francisco Vizcay, y navegaba acompañado por un convoy de buques de guerra capitaneados por Juan de Eguas. No obstante, la enfermedad pudo con Antonio y la muerte lo encontró en alta mar, antes de llegar a puerto.

Antonio era hijo de Francisco Díaz de la Fuente y de Catalina Rosilla, ambos vecinos de la villa de Olivares, aunque esta última ya había fallecido. Su padre, sin embargo, aún vivía. El estado de salud de Antonio debía de estar ya muy mermado, y él mismo era consciente de que tal vez no llegase a Nueva España, por lo que encomendó al tal Isidoro Comín la tarea de cumplir con sus deudas y con lo concerniente a las exequias, misas por su alma, enterramiento y transmisión de sus bienes a sus herederos. Su enfermedad estaba tan avanzada que Rafael Ramos, capellán del navío *San José y San Antonio*, que navegaba en el mismo convoy, aunque con destino a Maracaibo, pasó a bordo del *Nuestra Señora de la Concepción* para administrar los últimos sacramentos a Antonio Díaz de la Fuente, que moría en sus manos la mañana del 25 de abril de 1748.

En su testamento, Antonio dejaba por escrito que “nombro por mi único y universal heredero en el remanente de todos mis bienes, caudal, derechos, y acciones, presentes y futuras al sobredicho Francisco Díaz de la Fuente mi padre y por su falta a los hermanos carnales que tengo o tuviere después del fallecimiento del dicho mi padre los cuales quedaban viviendo en la referida villa de Olivares al tiempo de mi embarque para que por iguales partes lo ayan, y gozen con la bendición de Dios, y la mia, y le ruego, y pido que me encomienden a Dios”⁶⁶. Antonio Díaz de la Fuente debía de llevar tiempo fuera de la villa, pues no sabe nada de hipotéticos hermanos a los que, en todo caso, incluye en su testamento por si su padre falleciera. Igualmente, se desprende la preocupación por su alma en su lecho de muerte, razón por la que se entiende que dejase como legado que le encomienden a Dios y pedía a su albacea que se encargase de todos los ritos religiosos póstumos.

A juzgar por su inventario, bastante completo, parece que don Antonio Díaz de la Fuente contaba con un número de bienes considerables para un capellán. En este caso, al fallecer en alta mar, el maestro tenía que hacerse cargo de los bienes y entregarlos a la Casa de la Contratación, además de ponerlo por inventario ante el escribano del navío, en este caso don Antonio Larrea. Por su parte, Isidoro Comín se encargaría de cumplir con todas las disposiciones dejadas por el difunto. El caso de Antonio Díaz de la Fuente no deja de ser significativo y su muerte, en plena travesía, ejerciendo como capellán de navío, lo privó de llegar a tierras americanas. Estas circunstancias nos recuerdan las dificultades del viaje, motivados por distintas causas. Muchos de ellos no pudieron regresar a su lugar de origen, donde dejaban su antigua vida y a sus familiares; otros ni siquiera llegaron a su destino. La siguiente cita es elocuente al respecto:

⁶⁶ *Ibidem*, fols. 5-6.

En el contexto socioeconómico andaluz de la época, el grupo humano que por vocación, necesidad, por intereses particulares, corría la aventura de la navegación a las Indias, tenía sus características propias. Sus formas de vida se adecuaban a riesgos y circunstancias no habituales, con experiencias distintas a las de quienes no ejercían ese oficio. Pensemos en sus sentimientos cuando les llegaba la muerte en pleno océano, o en los alejados puertos americanos, recordando a sus familiares, a las ciudades y pueblos de origen.⁶⁷

Por otra parte, en 1749 pasaba a las Indias Juan Cristóbal Romo como criado, acompañando a José de Cantos, que había sido designado alcalde mayor de la ciudad de Tabasco, en la provincia de Yucatán⁶⁸. El Rey, a la sazón Fernando VI, le da permiso para llevar a su mujer (de nuevo observamos como los casados, incluidos aquellos que van a desempeñar un cargo público, deben de llevar consigo a su mujer), sus pertenencias y a un criado y una criada. Al parecer, doña Josefa Moli López de Haro, esposa del nuevo alcalde mayor don José de Cantos, no estaba dispuesta a hacer este viaje y prefirió otorgar licencia para que fuese su marido sin ella a desempeñar el cargo de alcalde mayor durante los siguientes seis años.

Así, don José de Cantos propuso como criado a Juan Cristóbal Romo “de veinte y cinco años de edad natural de la villa de Heliche” y se continua diciendo que tiene “buen cuerpo recto, y moreno, christiano viejo soltero y no de los prohibidos a pasar a los de Yndias, seguro de justicia de las informaciones hechas en la dicha ciudad de Sevilla donde se ha criado el susodicho”⁶⁹. Este extracto es un resumen del tipo de información que se les pidió a los pasajeros. Estos debían de ser solteros y, sin son casados, llevar a su mujer; cristianos viejos y no de los prohibidos, es decir que no sea moro ni judío, ni converso, y, tampoco, procesado por la inquisición. Además, sabemos que, aunque nació en la villa de Heliche, Juan Cristóbal Romo se ha criado en Sevilla, por lo que habría crecido en esta ciudad y, acaso, hubiese entrado en el oficio de criado desde bien pronto. Para 1751, el año en el que se realiza las informaciones del catastro de Ensenada, Heliche tan solo contaba con dieciséis vecinos, por lo que estaba en un claro proceso de despoblamiento que culminará en el siglo XVIII. No es de extrañar, pues, que muchos abandonaran la villa en busca de mejor suerte, como es el caso de Juan Cristóbal Romo, quien marchó a Sevilla primero y, después, la vida le llevó a pisar un nuevo continente.

Finalmente, el nuevo alcalde mayor de Tabasco fue solo acompañado del natural de Heliche. Aquí ya no se hace referencia a las flotas, sino que se insta a que se viaje en registros que zarpen de Cádiz con bandera española y que se dirijan a Nueva España. Téngase en cuenta la fecha en la que nos encontramos, 1749. Desde 1739, cuando se inició la guerra del Asiento o de la oreja de Jenkins con los ingleses, se generalizó el uso de los navíos sueltos frente al sistema de flotas, que no volvió para Nueva España hasta 1754.

Por otra parte, más distintos fueron los casos de Gregorio Martín y Saturnino San Miguel y Villegas, ambos en el año de 1758. En principio, cada uno de ellos iba a pasar como criados de personajes nombrados para cargos públicos. Gregorio Martín recibió licencia

⁶⁷ PÉREZ-MALLAÍNA, Pedro Emilio, GIL-BERMEJO, Juana, “Los andaluces en la navegación...”, p. 296.

⁶⁸ Situada en Nueva España, en la actualidad en México.

⁶⁹ AGI, Contratación, 5490, N.1, R. 45, fol. 5r.

para pasar a Quito junto con Juan Manuel Gil de Valenzuela, que había sido nombrado corregidor de Otavalo. En el expediente se indica su naturaleza en la villa de Olivares, en el arzobispado de Sevilla, y que cumplía con los requisitos exigidos para no ser de los prohibidos, así como su edad, de treinta y dos años⁷⁰. Juan Manuel Gil de Valenzuela obtuvo el permiso para pasar con dos criados, tanto el ya mencionado Gregorio Martín, como María Antonia González de Ávila. Poco más se nos informa, salvo que se dio licencia a Valenzuela para embarcar en el paquebote *San Francisco Javier* en septiembre de 1758. En realidad, no tenemos certeza de que Gregorio Martín se embarcase finalmente, aunque a priori estaba en condiciones de hacerlo.

No obstante, sí que tenemos certezas para saber que Saturnino San Miguel y Villegas no realizó el viaje. En principio, iba a acompañar a Francisco Javier Moreno de Mendoza, nombrado gobernador de la provincia de Maracaibo. Este había pedido licencia al Consejo de Indias para “embarcarse con su muger seis hijos tres criados seis criadas, y las armas, y equipaje correspondiente” ... aunque finalmente el Consejo dictaminase que “he venido concedérsela con solo dos criadas y dos criados”⁷¹. De entre esos dos criados estaba Saturnino de treinta y ocho años, que era natural de Olivares e hijo de Cristóbal de San Miguel y Villegas y Juliana Díaz, también naturales de la villa. Sin embargo, Saturnino se había criado en El Puerto de Santa María, de donde era vecino. Esta condición hizo que se le pidiera información de su villa de origen para constatar que la información dada era verdadera y que, efectivamente, no era de los prohibidos para pasar a América. Además, también se contó con el testimonio del alcalde de la villa de El Puerto de Santa María.

Al parecer, estas diligencias tenían que ser efectuadas por el propio Saturnino, quien se mostró excesivamente pasivo y los documentos no fueron recibidos por el fiscal de la casa. De modo que se expresaba del siguiente modo:

Y con efecto de fuerza de lo que expone se sirvió de proveer se librase el despacho que pedi para el dicho fin cometido a el Señor D. Manuel de Antunez y Castro del Consejo de su Magestad y al alcalde Mayor de la dicha Ciudad con sitacion del Abogado fiscal, y echa la viese y mediante aquí el dicho despacho lo remiti mi parte a el don Saturnino para que practicase las diligencias que en el se ordenaban, las que no ha hecho y le a devuelto el mencionado despacho lo devuelvo y desde luego no iva ni parte de a facultad de llevar dicho criado, y si protesta, usar de otro si le combiniese⁷²

Después de esto, el Consejo de Indias solo permitió que le acompañaran dos criadas y un criado, por lo que Saturnino no zarparía de Cádiz. La actitud de Saturnino puede ser elocuente de su negativa a querer emprender el viaje a las Indias. Por ello, es posible que, al estar asentado en El Puerto, confiara en encontrar otro señor al que servir sin tener que salir de la península, ya que, desde el traslado del centro neurálgico del comercio con Indias, la bahía gaditana había experimentado un brillante crecimiento y una prosperidad económica⁷³. Lo que sí parece claro es que era reacio a ir a Maracaibo. El caso de Saturnino es un claro ejemplo de que no siempre se pudo obtener licencia para pasar a Indias, o que no siempre el viaje se realizaba con gusto y, a veces, el criado simplemente

⁷⁰ AGI, Contratación, 5501, N. 2, R. 16, fol. 1r.

⁷¹ AGI, Contratación, 5501, N. 2, R. 12, fol. 1r.

⁷² *Ibidem*, fol. 8r.

⁷³ Véase IGLESIAS RODRÍGUEZ, *Opus cit.*

se resignaba a seguir a su señor, cuya carrera profesional le podía llevar a las posesiones americanas del imperio.

En última instancia, merece la pena extenderse en el último ejemplo que traemos a colación de olivareños que fueron a Indias. De nuevo encontramos un nombre que debió de ser común en la villa, José de Ortega. Ya hemos visto como su homónimo olivareño había acabado en América en el siglo anterior. Sin embargo, el caso de este fraile del siglo XVIII fue excepcional.

José de Ortega debió nacer en la villa de Olivares entre 1716 y 1717. En algún momento decidió hacerse religioso y entró en la orden de San Agustín, orden a la que acabaría ligando su vida. Hemos visto como no todas las órdenes pudieron pasar a América. Desde 1601 se prohibió que las órdenes que no estaban asentadas en Indias para ese momento no pudieran extenderse a estos territorios. Por ejemplo, los carmelitas calzados no pudieron enviar religiosos. Sin embargo, la orden de San Agustín sí que pudo establecerse desde bien pronto en Nueva España y, después de franciscanos y dominicos, fue la tercera orden mendicante en mandar religiosos para este territorio. Los primeros llegarían en 1534⁷⁴. Por tanto, la presencia agustina en el Nuevo Mundo puede datarse desde el segundo tercio del siglo XVI.

El envío de religiosos sería una constante desde ese momento y poco a poco la orden fue extendiéndose por los distintos territorios de Indias en aras de su misión evangelizadora. De hecho, esta rápida expansión no solo se debió el engrose de las filas de religiosos procedentes de la península, sino que hubo un buen número de criollos que acabaron arribando a la orden. La autora Figueroa Zamudio nos cuenta que este fenómeno se debía a la exclusividad del mayorazgo, que hacía que los segundones optaran por la vida conventual, ya que por medio de los lazos de parentesco determinadas familias podían detentar el poder económico, político y religioso en las colonias⁷⁵. Esta circunstancia llevó a fricciones entre peninsulares y criollos, lo que supuso la división de la provincia en dos: la nueva provincia de San Nicolás de Tolentino en Michoacán, en manos de una mayoría de peninsulares, partidarios de la división, y la provincia del Santísimo nombre de Jesús de México. Ambas fueron reconocidas en 1617 y 1629.

Estas relaciones con América de la orden agustina llevaron a José de Ortega a ser enviado a la provincia de Michoacán. Este primer viaje es evidente, pues, aunque no quedó registrado oficialmente, se hace alusión en las licencias e informaciones posteriores. En este primer momento, José de Ortega llegó en una coyuntura complicada. Al parecer, los agustinos de San Nicolás de Michoacán habían aprovechado la larga presencia en Nueva España para hacerse con grandes propiedades rurales, convertidas en ranchos y haciendas, algo que no pasó inadvertido y fue objeto de protestas. Todo ello hacía que los agustinos peninsulares gozaran de gran poder, generando disputas con los agustinos criollos, que recelaban de esa situación de privilegio. Esta escalada de tensiones tuvo su máximo apogeo con la llegada de los Borbones, quienes iniciaron una política de secularización en las posesiones americanas de la monarquía⁷⁶. Ya Felipe V envió a gobernadores de origen francés que chocaron con el poderío tradicional de la iglesia en Indias. En realidad,

⁷⁴ FIGUEROA ZAMUDIO, Silvia, “Los agustinos de Michoacán frente a las reformas Borbónicas. El caso de Yuririapundaro (1753-1761)”, *Tzintzun: Revista de Estudios Históricos*, Núm. 12 (1988), pp. 23-32.

⁷⁵ *Ibidem*, p.26. De hecho, la información que sigue a esta nota procede de la misma fuente.

⁷⁶ Este proceso ya se inició con Felipe II, si bien es cierto que con los Borbones se le dota de un nuevo impulso.

esto respondía a la nueva política de la dinastía, que consistió en asegurar un mayor control de la Iglesia, en su faceta espiritual y temporal, por parte de la Corona ⁷⁷.

Con todo este bagaje, José de Ortega se encontraba en suelo americano, en San Nicolás de Tolentino de Michoacán, en un momento complicado para la orden. Para colmo, Fernando VI había dictado una serie de cédulas orientadas a aminorar el poder de las órdenes religiosas en América, las cuales habían llegado a generar gran influencia en la población. El rey mandaba que los religiosos “volviesen a los claustros dejando en manos del prelado diocesano los curatos vacantes o que vacaren...”. Los curatos o parroquias abarcaban ranchos, haciendas y pueblos de una misma jurisdicción, por lo que su privación a las órdenes les restaba influencia y poder⁷⁸. A cambio, estos pasarían al clero secular, mucho más sujeto a los intereses de la Corona.

Estas disposiciones del monarca fueron rechazadas por los agustinos, quienes comenzaron un pleito, que duró desde 1754 a 1802, para la defensa de sus intereses. Es en este contexto donde entra el olivareño, pues para lograr obtener una victoria en las disposiciones emitidas desde Madrid, se decidió enviar como procurador a fray José de Ortega en 1761, quien tendría que negociar en nombre de la orden en la corte ya de Carlos III. Fray José Ortega jugó bien su baza y, valiéndose hábilmente de las disposiciones de la legislación indiana, consiguió para la jurisdicción de la orden el convento de Yuririapundaro, con todos los bienes que eso significaba⁷⁹. En realidad, había conseguido una victoria, por lo que regresó a Nueva España para informar a las instituciones virreinales y al obispado de México de las nuevas disposiciones conseguidas en Madrid.

En efecto, para este año encontramos una licencia de embarque que nos da información sobre el agustino. En este documento se hace alusión a que el padre fray José de Ortega “vino a estos Reynos por procurador de su provincia de Mechoacan, en la Nueva España” y se le da licencia para que se restituya a ella con su compañero Fray Lucas Centeno. Además, se le permite pasar con “catorce cajones de libros, y reliquias, y las demás cosas de su uso”, aunque, eso sí, “sin que se le dé para ello cantidad alguna de la Real Hacienda”⁸⁰. En algunos casos, como hemos visto en los ejemplos de los frailes olivareños, la Real Hacienda se hizo cargo de los costes del viaje. Sin embargo, la excepcionalidad de este caso y la iniciativa propia de la orden de enviar un representante a la península no se haría a expensas de la monarquía.

La licencia fue aprobada sin problemas. A fray José de Ortega se le describió como “sacerdote, natural de la villa de Olivares en el Arzobispado de Sevilla, de quarenta y cinco años de edad, Pelo blanco, cerrado de barba, ojos y pelo negro”⁸¹. Su compañero, fray Lucas Centeno, era natural de Querétaro, en México. Así las cosas, el agustino partió de nuevo para las Indias después de cumplir con su cometido y para informar a las instancias correspondientes.

⁷⁷ En efecto, los Borbones llevaron a cabo un auténtico programa reformista que tenía como fin aumentar el poder de la corona y la centralización del estado. De hecho, en este trabajo ya hemos atisbado algunas de las mismas, como la centralización del poder por medio de los secretarios de estado y de despacho en detrimento de los consejos y la mayor sujeción a la Casa de la Contratación, con la creación de la intendencia general de la marina, puesto que iba unido al de presidente de la Casa. Además, ya hemos mencionado como el control para pasar a Indias fue más minucioso en este siglo.

⁷⁸ FIGUERO ZAMUDIO, Silvia, *Opus cit.*, p. 29.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 32.

⁸⁰ AGI, Contratación, 5505, N.1, R. 38, fol. 1r.

⁸¹ *Ibidem*, fol. 4v.

A pesar de todo, el pleito no terminó aquí. Aunque el virrey novohispano, a la sazón el marqués de Cruillas, no mostró objeción alguna, el obispo mexicano dictaminó que la Real Cédula de 3 de mayo de 1761, expedida por Carlos III y presentada por el procurador agustino, fray José de Ortega, debía obedecerse pero no cumplirse, pues, según entendían, violaba la legislación vigente⁸². Los agustinos no se rindieron y, al parecer, fray José de Ortega volvió a hacer el viaje de vuelta a la península.

Podemos seguirle el rastro gracias a la información de una nueva licencia que obtuvo en 1771⁸³. Según se infiere de la misma, el fraile natural de Olivares regresó a la península una vez más acompañado de fray Lucas de Centeno y de un criado indio llamado Sebastián Torres, a bordo del navío *El Aquiles*. Aunque no se menciona el año en el que volvió, es muy probable que se tratase de 1771, pues, efectivamente, *El Aquiles* echó amarra en el puerto de Cádiz ese mismo año, a manos del maestre Juan Miguel de Iriarte⁸⁴. El mismo maestre testificó ante escribano público para dar información sobre el indio Sebastián Torres. Este “vecino y del comercio de esta ciudad (Cádiz)” afirmó que fray José de Ortega había venido en calidad de pasajero en su buque y que había traído con él a un indio como criado.

El motivo que alegó fray José de Ortega para obtener la licencia fue su achacoso estado de salud. El agustino debía tener unos cincuenta y cinco años y él mismo relata que “comencé a experimentar que el estado de mi salud se menoscava, lo que hice presente a mi superior, y como por esta razón me llamase, me presente ante S.M. (que dios guarde) y sus señores de su Real Consejo de Yndias con producción de la licencia expresada...”⁸⁵. Ante un pleito que estaba lejos de concluir, una edad avanzada y un estado de salud frágil, José de Ortega vio como solución más factible regresar a Michoacán. El mismo Consejo de Indias recogió que al fraile agustino le había sentado mal el clima y había solicitado a su superior marcharse.

Obtuvo la licencia sin problemas y se embarcó en el navío del *Buen Consejo*, que estaba a la sazón próximo a partir al puerto de Veracruz. Para su cuidado llevó consigo al indio Sebastián, quien quizás le acompañó, precisamente, para velar por él ante su estado de salud. Probablemente, fray José de Ortega acabó sus días en la provincia de San Nicolás de Michoacán, habiendo dedicado su vida a servir a la orden agustina. Es la historia de otro olivareño al que los distintos avatares de su vida le llevaron a un continente distinto, lugar donde prefirió retirarse para pasar el resto de sus días cuando vio que su salud menguaba.

IV. CONCLUSIONES

Después de este recorrido a lo largo de los siglos en los que hemos echado una ojeada a los distintos casos de hombres y mujeres naturales de la villa de Olivares que emigraron a las Indias, podemos extraer algunas conclusiones. Para empezar, quizá debiéramos hacer algunas matizaciones. Es seguro que no hemos recogido los casos de todos los olivareños y olivareñas, pues, como se ha visto, estos movimientos ultramarinos no

⁸² FIGUERO ZAMUDIO, Silvia, *Opus cit.*, p. 32.

⁸³ AGI, Contratación, 5515, N. 1, R. 26.

⁸⁴ AGI, Contratación, 2923 donde se recoge que Miguel de Iriarte arribó a Cádiz como maestre del navío “San José y las ánimas”, alias “El Aquiles”.

⁸⁵ AGI, Contratación, 5515, N.1, R. 26, fol. 3r.

siempre dejan huella. El fraude y el embarque ilícito de personas, más que una práctica habitual, fue norma para este periodo. A pesar de los grandes esfuerzos de la monarquía, no fue posible controlar a todos los que pasaron a Indias. Ya hemos aludido como son varios los casos en los que los olivareños iban a reunirse con parientes que ya estaban asentados en territorio americano, pero que no habían sido registrados por la Casa de la Contratación. Igualmente, hemos visto casos de emigrados que regresaban a su tierra de origen para llevarse consigo a familiares o deudos a su nuevo hogar. Por lo tanto, pudieron ser más los que escaparon del control burocrático y que ni si quieren nos han dejado evidencias indirectas de ello. Aquí se ha trabajado con los naturales y vecinos de Olivares registrados documentalmente por la Casa de la Contratación que pudieran resultar de interés para nuestro estudio.

Por otro lado, no podemos llamar estrictamente emigrantes a todos aquellos olivareños que fueron a las Indias. En muchos casos, simplemente iban acompañando a algún cargo público cuya estancia era temporal, por lo que después de ejercer dicho cargo volvían a sus lugares de origen. Normalmente, para el funcionariado del Imperio español, las Indias era un lugar poco apetecido como destino y, en los casos en los que se aceptaba el empleo, era más un trampolín para poder dar el salto a la administración peninsular que para quedarse en estos territorios del imperio. Aun así, no fueron pocos los que debieron de encontrar acomodo en América y prefirieron quedarse a volver.

Por otra parte, está el caso de los religiosos, pues, aunque sí que realizaron el viaje y tuvieron un papel fundamental en la evangelización de aquellas tierras y en el poblamiento, lo cierto es que no son verdaderos pobladores, ya que, en teoría, al no reproducirse, no crearon familias que se consolidaran en los reinos de las Indias. En nuestros casos, marcharon cumpliendo con su deber como miembros de la orden religiosa a la que pertenecían, o bien como capellanes de navíos. Finalmente, el obtener licencia de embarque no siempre significaba que hicieran el viaje. En este trabajo hemos recogido casos en los que puede esgrimirse seriamente dudas sobre su paso a Indias y otros en los que, directamente, les fue rehusada la licencia, acaso porque el mismo interesado no lo estuviera tanto para abandonar sus tierras originales.

A partir de estos matices, sí que podemos interpretar lo que hemos ido desgranando en este estudio. Aunque hemos traído casos de pasajeros para los primeros momentos del descubrimiento, aun para la etapa antillana, el grueso del volumen de pasajeros a Indias los encontramos entre los años cincuenta y ochenta del siglo XVI. Es el periodo de mayor dinamismo en los movimientos ultramarinos de personas procedentes de Olivares con un 44% del total. El ritmo va decayendo paulatinamente para las décadas de los ochenta, noventa y primera del siglo XVII. Es posible que, como propone Antonio Herrera, esto se deba a la actividad impulsada por el segundo conde de Olivares, don Enrique de Guzmán, orientada a la explotación de las tierras de las villas de su estado (que no solo comprendía la villa de Olivares⁸⁶), la comercialización de los productos agropecuarios o las nuevas edificaciones, construcciones, obras, etc. Estas actividades supondrían una demanda de trabajo y, al mismo tiempo, un medio de vida para los vecinos de Olivares, opción mucho más segura que la de emprender un largo viaje lleno de complicaciones e incertidumbre⁸⁷. No obstante, el flujo es cada vez más débil y a partir de 1608 no

⁸⁶ Para un estudio del estado de Olivares es obligada la lectura de HERRERA GARCÍA, Antonio, *El estado de Olivares: origen, formación y desarrollo con los tres primeros condes (1535-1645)*, Sevilla, Diputación Provincial, 1990.

⁸⁷ HERRERA GARCÍA *El siglo de don Pedro...*, p. 54.

encontramos nuevos emigrantes para la mayor parte del siglo XVII, hasta la década de los ochenta.

Para esta segunda etapa podemos decir que cambian los incentivos y el perfil de aquellos que viajan a las Indias. El volumen del movimiento ultramarino, desde 1680 hasta 1771 es del 24%, mucho menor para un periodo más extenso. A partir de ahí, la emigración o pasaje a Indias de los olivareños desaparece y no encontramos ningún caso más para el XVIII.

En comparación con los flujos andaluces, el periodo más acentuado viene a coincidir con el momento de máximo esplendor de la emigración andaluza, que ocuparía la horquilla cronológica que va desde la segunda mitad del XVI hasta las primeras décadas del XVII, donde ya se aprecia una ligera caída que se acentúa a partir de 1630, autentico punto de inflexión. El vacío de mitad de siglo coincide con esa caída flagrante en el Seiscientos, y solo se atisban nuevos movimientos a partir de los años 80, aunque se tratan de religiosos. A pesar de que en el XVIII aparecen nuevos pasajeros, lo cierto es que no alcanzan las cifras de la segunda mitad del XVI. En esto habría cierta similitud con el caso andaluz, aunque con diferentes proporciones, como es evidente. Sin embargo, en el cómputo global, el número de pasajeros olivareños a Indias en el siglo XVIII es básicamente idéntico al XVII.

En cuanto a los perfiles sociales que encontramos, destacan los criados con un 32%. Luego están los que viajan llamados por familiares o para reunirse con ellos con un 20% del total. Los religiosos suponen religiosos el 16%. Para el resto no se especifican los motivos, aunque para el caso de las mujeres es muy posible que se trate de reuniones familiares o conyugales. De hecho, el número de mujeres que emigra no es nada desdeñable, el 40%.

Por otra parte, podemos diferenciar entre dos etapas: una primera, hasta 1608, donde encontramos emigrantes propiamente dichos. Otra, desde 1681 en la que, obviado el caso de Gregorio Martín (y este no es seguro que pasase a Indias) y Juan Cristóbal Romo, los que destacan son los religiosos.

En realidad, la muestra de olivareños estaba orientada a profundizar en los distintos casos de una óptica cualitativa. Aun así, su estudio debe insertarse dentro de un foco mayor, esto es, los aljarafeños que emigraron a América. Antes mencionamos como Abásolo recogía que solo para el virreinato de Nueva España contabilizó 122 pobladores procedentes del Aljarafe. Una cifra mucho más significativa y aun sin contar con las emigraciones a otros rincones del imperio. Una de las causas debe encontrarse en la cercanía geográfica de esta comarca, donde incluimos a Olivares, a la ciudad de Sevilla, *puerto y puerta* de Indias. Más aun, los estudios al respecto revelan la superioridad de la ciudad de Sevilla como plataforma que más efectivos aportó, solo superada por Cádiz cuando se produjo el traslado de las instituciones rectoras de la Carrera a esta ciudad. Si en el siglo XVIII la bahía gaditana se benefició de ello, se podía pensar lo mismo del entorno sevillano para los siglos anteriores, por lo que el Aljarafe estaría perfectamente situado para participar de las nuevas posibilidades que ofrecía las relaciones con Indias.

No obstante, no podemos pensar en las condiciones geográficas como los únicos factores que incidieron en el tráfico humano al Nuevo Mundo. Las condiciones socioeconómicas de los lugares de origen son fundamentales y, solo cuando las expectativas de promoción

social fueron elevadas en relación con la situación de origen, se completaba la migración. Ni que decir tiene que la imagen del indiano enriquecido que volvía a casa no siempre se cumplía, pero sí es cierto que las Indias españolas ofrecían la oportunidad de empezar de cero o de buscar nuevos medios para ganarse la vida.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivo General de Indias (AGI)

ALONSO DÍEZ, Carlos Simón, “El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz 1717”, *Revista da Faculdade de Letras. Historia*, Núm. 13 (1996), pp. 353-364.

BERTHE, Jean-Pierre, CALVO, Thomas, y JIMÉNEZ PELAYO, Águeda, *Sociedades en construcción, la Nueva Galicia según las visitas de oidores. (1606-1616)*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2000.

BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil*, Madrid, Sílex-Universidad de Cádiz, 2005.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, “Andalucía y Sevilla en la emigración española a Indias durante el siglo XVI”, *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, vol. 1, 1981, pp. 355-404.

CRESPO SOLANA, Ana, *La Casa de la contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz: Servicio de Publicaciones, 1996.

DE ICAZA DIFOUR, F, “Las escribanías mayores de la gobernación y guerra de Nueva España”, *Serie C. Estudios históricos-Instituto de investigaciones jurídicas. UNAM* Núm. 25 (1998), pp.545-561.

DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes, “La emigración familiar andaluza en el siglo XVII”, en Eiras Roel, Antonio (Coord.), *La emigración española a ultramar, 1492-1914*, Asociación de Historia Moderna, Ediciones Tabapress, 1991, pp. 189-198.

_____, *La emigración andaluza a América siglos XVII y XVIII*, Sevilla, Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1990.

DURÁN LÓPEZ, Gonzalo, “Pasaje a Indias a principios del siglo XVIII: precios y condiciones”, en EIRAS ROEL, Antonio (Coord.), *La emigración española a ultramar (1492-1914)*, Asociación de Historia Moderna, Ediciones Tabapress, 1991, pp. 199-214.

ELLIOTT, John, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Madrid, Taurus, 2011.

FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco, *La Casa de la Contratación de Indias: una oficina de expedición documental*, Sevilla, Tesis doctoral, Universidad de Sevilla Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, IDUS, 2016.

FIGUEROA ZAMUDIO, Silvia, “Los agustinos de Michoacán frente a las reformas Borbónicas. El caso de Yuririapundaro (1753-1761)” *Tzintzun: Revista de Estudios Históricos* Núm. 12 (1988), pp. 23-32.

GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, “Andalucía y México. Emigración y mundo privado de los pobladores andaluces en Nueva España”, *Aportes humanos, culturales y artísticos de*

Andalucía en México, siglos XVI-XVIII, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2006, pp. 19-192.

GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Diputación Provincial de Cádiz, 1988.

_____, *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*. Sevilla, Algaida, 1992.

GRUPO INDIANO, “Cádiz: plataforma de emigración a Indias 1750-1760”, *Trocadero. Revista de historia moderna y contemporánea* Núm. 4 (1992), pp. 85-110.

HARIING, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979.

HERRERA GARCÍA, Antonio, *El aljarafe sevillano durante el Antiguo Régimen: un estudio de su evolución socioeconómica en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, Diputación Provincial, 1980.

_____, *El estado de Olivares: origen, formación y desarrollo con los tres primeros condes (1535-1645)*, Sevilla, Diputación Provincial, 1990.

_____, *El siglo de Don Pedro de Guzmán: la Villa de Olivares, los Condes y el Condado en el siglo XVI*, Sevilla, Diputación Provincial: Ayuntamiento de Olivares, 2003.

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, *La villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*, Málaga, Fundación Unicaja, 2003.

_____, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: el Puerto de Santa María*, Brenes-Sevilla, Muñoz Moya y Montraveta, 1991.

MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario, “Embarcar para las Indias: la emigración en la etapa colonial (1493-1824)”, *Andalucía en la Historia* Núm. 46 (2014), pp. 8-11.

MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario, “La emigración española a América en la época del Comercio Libre (1765-1824)”, *Revista Complutense de Historia de América*, Núm. 19 (1993), pp. 223-248.

MARTÍNEZ DE SÁNCHEZ, Ana María, “Pasajeros a Indias en el Siglo XVIII”, *Boletín de la ANABAD*, Núm. 42/2 (1992), pp. 31-39.

MÖRNER, Magnus, “La emigración española al nuevo mundo antes de 1810. Un informe del estado de la investigación”, *Anuario de Estudios Americanos*, Núm. 32 (1975), pp. 43-131.

PÉREZ, M. Encarnación, y PRIETO, Joaquín Octavio: “El señorío de Olivares según las respuestas generales del catastro de Ensenada”, *Actas VII jornadas de historia sobre la provincia de Sevilla. El aljarafe barroco*, ASCIL, Sevilla, 2010.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el Siglo XVI*, Sevilla, Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, 2010.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana, “Los andaluces en la navegación trasatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII”, *Andalucía y América en el siglo XVIII: actas de las IV Jornadas de*

Andalucía y América, Universidad de Santa María de la Rábida, marzo 1984, pp. 271-296.

_____, Pablo Emilio, *La política naval en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1982.

SÁNCHEZ RUBIO, Rocío; TESTÓN NÚÑEZ, Isabel, “Fingiéndose llamarse... para no ser conocido. Cambios nominales y emigración a Indias, siglos XVI-XVIII”, *Norba. Revista de Historia*, Núm. 21 (2008), pp. 213-239.

SCHÄFER, Ernesto, *El Consejo Real y Supremo de Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura-Marcial Pons Historia, 2003.

SERRERA, Ramón M^a, *La América de los Habsburgo (1517-1700)*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2011.

VILA VILAR, Enriqueta, “La Casa de la Contratación: creación, evolución y extinción”, *Andalucía en la Historia*, Núm. 2 (2003), pp. 9-15.

WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979