

Crónica
de **Córdoba**
y sus Pueblos

XI



Córdoba, 2005

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

de Crónica
Córdoba
y sus Pueblos

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Servicio de Publicaciones CajaSur y Servicio
de Publicaciones de la Diputación de Córdoba

Córdoba, 2005



Iltre. Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XI

Consejo de Redacción

Coordinadores

José Antonio Morena López
Miguel Ventura Gracia

Vocales

Enrique Garramiola Prieto
José Lucena LLamas
Juan Gregorio Nevado Calero
Pablo Moyano LLamas

Edita: Iltre. Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Foto Portada: *El Carpio en el siglo XVII, según Pier María Baldi (detalle).*

Imprime: Ediciones Gráficas Vistalegre
C/. Ingeniero Ribera, s/n. (Pol. Ind. Amargacena)
14013 Córdoba

ISSN: 1577-3418

Depósito Legal: Co-162-06

Presencia de carpeños en America Española: Inventario de carpeños que viajaron y vivieron en Indias de los siglos XVI al XIX.

Julián Hurtado de Molina Delgado
Cronista Oficial de El Carpio.

Han transcurrido mas de quinientos años desde que los españoles llegaron a América; desde aquel momento hasta la actualidad, España no ha dejado de proveer habitantes para el continente americano y de entre ellos, la población de El Carpio, ha aportado a lo largo de estos siglos su correspondiente cuota, gracias a los pasajeros que naturales o vecinos de esta población, viajaron a las Indias a "hacer la Américas". Ningún otro movimiento transoceánico ha durado cinco siglos. Desde luego, la continua atracción que estas tierras han ejercido sobre los españoles de todas las épocas ha generado un continuado y voluminoso flujo poblacional sin parangón en la historia de la Humanidad.

Hasta ahora, ha permanecido prácticamente inédito, o se ha conocido solo parcialmente, el nombre y demás datos de los carpeños que viajaron y se establecieron en la América colonial española durante tan dilatado número de siglos. Los historiadores que han estudiado la historia de El Carpio, apenas aluden a la contribución carpeña en esta labor.

Un movimiento migratorio, tan extenso en el tiempo, fue cambiado de modalidad y de forma, así procedencias, destinos, condiciones, motivos, marco legal, etc., son elementos que se han llenado de diferente significado a lo largo de un período tan extenso; por lo que al hablar de emigración española a América, y concretamente de la emigración carpeña, no hay más remedio que acotar períodos y etapas históricas, que permitan dar una cierta homogeneidad a los factores que se conjugaron, siempre diferentes según el momento histórico.

En este proceso de "larga duración", el profesor Sánchez Albornoz, establece seis etapas:

- 1.- La conquista.
- 2.- La colonización.
- 3.- La emancipación.
- 4.- La de la emigración masiva.
- 5.- La demigración selectiva.
 .a de la inversión de la tendencia secular.

En torno a las causas, que motivaron la emigración de carpeños en particular y españoles en general a las Indias, un estudio pormenorizado de cada una de esas épocas daría como resultado una gran variabilidad en cuanto a motivos, causas, desarrollo y consecuencias de esa emigración; más aún, creo que dentro de cada una de esas etapas habría que hacer otra periodización menor para explicar y comprender profundamente los factores que acabamos de citar, pero este trabajo desbordaría ampliamente los límites físicos e históricos de esta sencilla aportación a esta querida publicación de Crónica de Córdoba y sus Pueblos del curso 2004, por lo que nos centraremos en los aspectos mas relevantes dignos de tener en cuenta:

Hemos tomado como base de nuestras investigaciones, la documentación del Archivo General de Indias y los catálogos de pasajeros desde el siglo XVI al comenzar la conquista, hasta el siglo XIX en que las colonias americanas alcanzan su independencia.

Es necesario tener presente también que la emigración española al Nuevo Mundo fue un movimiento fundamentalmente voluntario, ya que en principio ningún español fue nunca forzado a dejar su patria por lo territorios de Ultramar; pero por otra parte se ha de tener en cuenta que algunos eran esclavos o criados de algún personaje y no tuvieron más remedio que marchar y que circunstancias de todo tipo (penurias económicas, persecución, guerras...) presionaron y finalmente obligaron más o menos subliminalmente a que muchos embarcasen hacia América.

¿Qué motivos tuvo una parte importante de la sociedad española para llegar a una decisión como la de marchar a unas tierras desconocidas? ¿Por qué a pesar de lo dificultoso del viaje, de los obstáculos legales y sobre todo económicos, unas gentes hacen el esfuerzo de dejar algunos sus bienes más o menos escasos, otros su familia, sus comodidades, su entorno... para lanzarse a lo imprevisto?

Es este un tema muy resbaladizo para un historiado, porque en él juegan numerosos factores, a veces tan poco mensurables y constatables como las íntimas razones de una persona; por eso, el análisis debe de afrontarse desde la perspectiva de un estudio general del comportamiento de las sociedades y mentalidades colectivas y enmarcarse en un completo análisis de las circunstancias de todo tipo que se dan en un lugar y momento determinados, sin olvidar, como punto de partida que el fenómeno de la emigración española al Nuevo Mundo en los siglos XVI a XVIII e incluso principios del XIX, tiene como telón de fondo muy violentas fluctuaciones, impuestas por la pesada combinación de pérdidas de cosechas, hambres y plagas.

Parece que es un hecho admitido que la peste del XIV diezmó la sociedad europea; este descenso de población hace que escasee la mano de obra y se imponga la necesidad de sustituir la energía humana por la originada en otras fuentes. En consecuencia se desarrollan nuevas tecnologías que aprovechan el viento y el agua, se perfeccionan las técnicas de navegación y surgen condiciones propicias para lanzarse a la conquista del océano. Si a todo ello se une la menor incidencia de la peste en España y Portugal se conjugan los dos factores fundamentales que permiten comprender porqué los descubrimientos se inician en esta parte de Europa. Ello corrobora la reciente aseveración del profesor Eiras: "Los últimos trabajos sobre la emigración a Indias vinculan el ritmo de ésta a las fases de crecimiento demográfico, lo que permite contemplar a la emigración como variable dependiente del crecimiento de la población y no inversa". No obstante, aunque se acepte que el nivel de población en la Península era alto y que, por tanto, existía un excedente que pudo constituir una de las causas fundamentales de la emigración, opino que la aventura ultramarina era tan peligrosa e incierta que tuvieron que darse otras causas, otras motivaciones para que el conjunto de una parte de esa sociedad se lanzase a tal aventura.

Desde este punto de vista, y siguiendo al profesor Moller, yo establecería dos grandes bloques de causas: uno, fuerzas de repulsión y dos, fuerzas de atracción.

Para el mencionado autor, las primeras tiene sus procedencia en factores internos de la vieja patria y se constituyen sobre las condiciones socioeconómicas, políticas y religiosas del entorno vivencia del futuro emigrante. Una disposición generalizada a la emigración puede tener su detonante en una cierta presión demográfica, en las pérdidas de trabajo, de la tierra, en una epidemia, una hambruna o una guerra, incluso en la relajación legal o mayor facilidad económica que propicia la Corona en el viaje o la salida del país. El segundo bloque, fuerzas de atracción, predominaría sobre el primero, pero opino que siempre se pone en acción en un segundo momento; primero es necesario que el individuo esté dispuesto a emigrar (factores de repulsión) y luego que se decida a hacerlo; en este caso, oportunidades para el transporte, campañas de reclutamiento bien orquestada, la imagen popular más o menos idealizada del lugar de destino, la noticia de hallazgos de riqueza, la de una campaña de conquista exitosa, carta de unos parientes que viven en las nuevas tierras o simplemente la existencia de éstos allí, la llegada de un amigo o conocido contando maravillas... pueden hacer estragos en las gentes más o menos abiertas a la posibilidad de emigración, sobre todo en la elección de un determinado lugar de destino.

Uno y otro bloques de causas se conjugan y varían, como dije antes, según las épocas y coyunturas. Aceptando la periodización que en su momento hiciera Boyd-Bowman para la emigración española a Indias durante el siglo XVI, y que generalmente ha sido aceptada por la mayoría de los estudios -división, en mi opinión, totalmente arbitraria sobre todo a partir de la mitad del siglo-, durante las dos primeras etapas, entre 1492 y 1540, van a jugar un papel decisivo las noticias

de las grandes conquistas y de los hallazgos de grandes tesoros, mitificados hasta lo increíble, es decir, van a funcionar claramente los elementos de "atracción". Después del gran ciclo conquistador, los factores de "repulsión" y de "atracción" estarán mezclados y será más difícil deslindar sus umbrales.

Los tradicionales "mitos impulsores" se entrelazarán con la necesidad de colonizar, por parte de la Corona, grandes extensiones de tierras, la de controlarlas administrativamente y con el factor de repulsión que supondrá la fuerte presión fiscal que la política imperial impuso a Castilla.

El número de pasajeros a Indias, según los datos que nos aporta el Archivo General de Indias, correspondientes a la Casa de Contratación de Sevilla, nos indica que ya durante el siglo XVI se registran un total de 36.568 asientos, que podrían llegar a unos 40.000, dado que algunos asientos recogen varios pasajeros, aunque hemos de dejar constancia de las enormes lagunas que la documentación de la Casa de Contratación tenía con respecto a número de pasajeros que realmente pasaron a las Indias, así como que no todos los pasajeros que marcharon a Indias lo hicieron desde Sevilla, que hubo otros puertos de embarque y que, por supuesto, hubo una emigración "ilegal" no cuantificada.

Si aventuramos una cifra real podríamos acercarnos a los doscientos mil, por lo que los registrados supondrían tan solo un 20% del número real de pasajeros. Considerando estas cifras resultaría que, durante el período 1493-1600, a un promedio de 30 viajeros por barco, se necesitaron 6.666 viajes en 107 años, o sea, 62 viajes anuales que aportaron 1.869 pasajeros españoles y europeos por año. Es posible en consecuencia, establecer una cifra de pasajeros a las Indias durante el siglo XVI en torno a los doscientos cincuenta mil. Cifra que viene a ser muy parecida a las que establecen Rosemblat y Jublet como la de blancos que vivían en las Indias en torno a 1570. Para poder hacernos una idea de lo que supone esa cifra de población traigo a colocación las conclusiones de Domínguez Ortiz sobre las cifras de la población española según el cómputo de 1591. Para este autor, utilizando el índice multiplicador 5, sobre el número de hogares y vecinos, España tenía para esa fecha la cifra de 7.900.000 habitantes aproximadamente;

Al principio se es poco selectivo en cuanto a la "calidad" de los pasajeros, pero pronto la Corona, inicia una política para multiplicar los privilegios de los campesinos que pasen a América. Este, además de funcionarios reales, será el gran bloque de la emigración a Indias durante los primeros años; luego, más adentrados en el primer siglo de colonización, los artesanos, y, sobre todo la emigración centrarán los intereses preferentes de la Corona en esta asunto.

Esta política selectiva de la Corona en relación con los campesinos tropezará con los intereses de la nobleza, que no querrá verse desposeída de la mano de obra tradicional que mantenía su status social; pero al mismo tiempo se verá favorecida

por la situación, social y económica del campesinado español de fines del siglo XV y durante el XVI.

Es difícil el establecimiento de un patrón sobre el origen de la emigración española hacia las Indias desde los diferentes tipos de administración territorial existentes en la España del momento (señoríos civiles, eclesiástico, de órdenes militares o de realengo).

Según algunos investigadores y estudios de la América colonial española, parece como si las últimas investigaciones demostrasen que los deseos de emigrar por parte de las clases menos favorecidas (campesinos) hubieran dependido del grado de opresión social y económica a que estuvieron sometidas y hubieran sido mayores allí donde dicha opresión fue más fuerte; aunque, al mismo tiempo, precisamente esa opresión y ese control impidieron que la emigración fuese mayor. Todo lo cual no hace más que profundizar en la misma conclusión a que llegaban, hace años, otros estudios no tan recientes. De las cuatro jurisdicciones existentes, Noël Salomón opina que los campesinos estuvieron mucho más oprimidos bajo las jurisdicciones de realengo y de órdenes militares, ya que con los Reyes católicos las jurisdicciones de las órdenes pasa a la real y las condiciones campesinas en estas dos últimas fueron militares.

Según Mörner es sorprendente que las provincias en que vivían la mayoría de la población rural bajo el estricto control de la Corona y de las órdenes militares fueran las principales protagonistas de la emigración a ultramar. Se pregunta este autor si los gravámenes jugarían un papel trascendental como causa de la emigración; ciertamente los datos hablan de una muy onerosa tasación del diezmo en las mencionadas provincias, en comparación con la que los derechos señoriales eran insignificantes, como ocurría en el Señorío del El Carpio. ¿Había, pues, una relación causal entre señorío y emigración, en el sentido contrario al que uno se esperaba en principio? En vez de dejar sus tierras los campesinos de los señoríos civiles y eclesiásticos, como quizá deseaban hacerlo, fueron obligados más que los otros (de realengo y de órdenes) a quedarse en las tierras de sus señores; desde luego, si atendemos a las cifras de Boyd-Bowman, que señalan una emigración fundamentalmente urbana, un alto grado de señorío laico y eclesiástico no conduce a una más extensa emigración ultramarina. En consecuencia, creo atinada la conclusión del profesor Mörner sobre el hecho de que durante el XVI no se puede distinguir una clara relación entre estructura socio-económica y frecuencia de la emigración. Quizás por ello la emigración de carpeños a Indias fue escasa. La estabilidad de sus vidas y haciendas, no les impulsaba a abandonar sus casas y tierras para irse fuera de su población hacia un incierto futuro, por ello en El Carpio, solo criados, mercaderes y religiosos realizarán esta aventura colonial.

El carácter "distinto" que la empresa de Indias supuso para la Corona española hizo que las expediciones a ultramar nunca fueran meras conquistas militares; junto

a los soldados casi siempre marchaban sacerdotes, con frecuencia labradores y funcionarios, y además era normal la presencia de mujeres e incluso empresarios. Partiendo de los datos que se poseen es tarea muy complicada discernir claramente la extracción social de los pasajeros a Indias; sobre todo, porque los asientos y noticias que se poseen, en su mayoría, no recogen los datos profesionales; aproximadamente en los aportados por Boyd-Bowman, una sexta parte de los pasajeros muestran sus oficio o condición: marineros, colonos, clérigos, funcionarios, comerciantes o hidalgos y, a partir de 1540, uno de cada diez pasajeros, criado, lo que se aprecia claramente en la mayoría de los carpeños que viajan a las Indias, según la relación que incluimos más adelante. En el caso de los clérigos, las cifras del citado autor son ciertamente escasas (1.222), si se comparan con las que el profesor Borges establece para el siglo XVI. Según este autor son 5.428 misioneros los que marcharon a Indias. Estos datos los recoge Borges no de forma individualizada, sino a través de la relación de 415 expediciones que se mencionaron en los registros de la Casa de Contratación.

En cuanto al origen geográfico de la emigración española a Indias, la región española socio-económica y frecuencia de la emigración, que más viajeros aporta al poblamiento del Nuevo Mundo es Andalucía, con una cifra de 20.229 pasajeros que supone el 37,9% del total que pasaron a las Indias durante el siglo XVI; siguen Extremadura, Castilla la Nueva y Castilla la Vieja, con el 16,9%, el 16% y el 14,13% respectivamente. Las cuatro regiones aportan la cifra de 45.473 pasajeros que suponen el 85,2% del total de los que él ha registrado. El resto de provincias o reinos: León, Provincias Vascas, Galicia, Valencia, Cataluña, y Baleares, Aragón, Murcia, Navarra, Asturias y Canarias suman la cifra de 7.886 pasajeros, lo que supone un exiguo 14,8%.

Una última característica de la emigración española a Indias durante el siglo XVI es la del claro predominio de la emigración individual; conforme avanza el siglo, en cambio, irá en aumento el número de familias emigrantes hasta alcanzar en el XVII un elevado y significativo porcentaje.

Con el fin de hacer efectivo el control de la Corona española sobre los pasajeros y habitantes en Indias, a lo largo del período colonial la Corona utilizó diversas instituciones, entre las que cabe destacar la Casa de Contratación y el Consejo de Indias. La Casa de Contratación fue creada en 1503, como el "primer cuerpo administrativo" encargado del cuidado de todos los intereses de la Corona en las nuevas tierras, desde un principio, el mayor interés fue llevar a la práctica las disposiciones legales sobre emigración, para lo cual se creó un entramado burocrático, en cuyo vértice estaba la citada Casa. Entre sus muchas atribuciones estuvo el registro de todos los pasajeros y mercancías que atravesaban el Atlántico; no existió en la Casa de Contratación regla más antigua o que fuese mantenida más tiempo que la correspondiente al registro oficial de todos los argumentos y pasajeros que atravesaban el Atlántico.

Posteriormente, en 1523, se creó un órgano superior, "para entender en todos los asuntos relativos a Indias": el Real y Supremo Consejo de Indias; en adelante, mientras la Casa vigilaba el cumplimiento de la normativa migratoria, al Consejo le tocó legislar hasta llegar a abrogarse con el rey, cada vez más funciones, en la tarea del control de la emigración y colonización de los "nuevos reinos".

Tras la conquista de América, la preocupación fundamental de la Corona fue el poblamiento de las nuevas tierras; no obstante, los monarcas, en su afán de controlar aquéllas, impusieron una serie de restricciones mediante las cuales sólo marcharían a Indias personas libres de toda sospecha de hereje o judío, sin antecedentes de proceso inquisitorial y que fueran súbditos de la Corona de Castilla. A pesar de todo, durante los primeros viajes, debido a la incertidumbre y a las noticias poco agradables de la situación de los primeros viajeros, se potó en un primer momento por facilitar el viaje a los penados por la ley, así como a los condenados a destierro a cambio de la redención total o parcial de sus culpas. Dichas disposiciones iban a durar porco tiempo por su inconveniencia y poca efectividad.

El rey Fernando el Católico, ante la escasez de viajeros a Indias y siendo su expreso deseo ver pobladas las nuevas tierras, intentó aliviar los trámites exigidos por la Casa de Contratación, firmando un cédula el 9 de septiembre de 1511 en la que se ordenaba a los jueces y oficiales del citado organismo que:

*"(...) de aquí adelante puedan passar y
passen a las dichas Indias, Islas y Tierra Firme
del mar Océano todas las personas naturales
vecinos y morados destos Reynos señoríos
que quisieren, y pro bien tuvieren de por
vosotros ni por otra persona alguna se haga
alguna examinación ni información sobre ello,
salvo solamente que se escriba en essa casa
los nombres de los que passaren, para saberse
la gente que va (...).*

A partir de ese instante, y durante un corto período de tiempo, el control sobre la emigración fue mínimo y se consideró prioritaria la empresa de colonizar las nuevas tierras; "poblar era conquistar", ahora bien, esta permisividad pronto desaparecería en parte. Nuevas restricciones hicieron presencia a partir de 1552, con el fin de reglamentar la emigración. En 1552 se dispuso que todas las personas que desearan embarcar debían obtener licencia del rey o de la Casa de Contratación, ya fuesen naturales o extranjeros, y si no lo hacían así, inmediatamente serían expulsados de las colonias y perderían los bienes que adquiriesen en las nuevas tierras sobre los que no tendrían derecho sus herederos; dicha licencia, a lo largo de todo el siglo XVI, sólo tendría vigor durante los dos años siguientes a su promulgación.

Como se puede apreciar, en el ánimo de la Corona empieza a tomar forma otra serie de intereses que van a ser prioritarios; entre todos destacan las cuestiones religiosas, en un momento en que se intentaba preservar la fe católica de influencias herejes (judaísmo, islamismo, luteranismo) o perjudiciales a la estricta observancia católica. Era fundamental para que aquéllas no se infiltrasen en las Indias prohibir el paso a los convertidos del judaísmo e islamismo al cristianismo, así como a sus hijos. Tampoco obtenía licencia el reconciliado, así como los hijos y nietos de los sambenitos, condenados por herética pravedad y apostasía ya fuese por la línea masculina o femenina; si marchaban a India perderían todos sus bienes, serían desterrados de las nuevas tierras y si no tuviesen bienes se les castigaría con cien azotes.

La condición de esclavitud imposibilita el paso a las Indias, ya fuesen blancos, negros, loros, mulatos y berberisco, salvo si el rey expedía licencia, como en el caso de pertenecer al servicio de sus respectivos dueños. Los esclavos que estuviesen casados deberían ir con su mujer e hijos, si los tuviesen; de lo contrario, no podrían embarcar. Se hace especial mención de los esclavos negros sobre todo los de Levante, ya que podían haber recibido influencia musulmana; del mismo modo a los mulatos que eran englobados como esclavos en el grupo de los negros, no se les debía permitir el paso. Lo mismo ocurría con los gitanos, sus hijos y criados, a los que les estaba prohibido marchar a Indias, por ser considerados como extranjeros.

Los hombres casados no podían marchar sin sus mujeres y en caso de hacerlo debían hacerse con el consentimiento de ella y posterior aprobación del presidente y jueces de la Casa de Contratación; la cónyuge se reuniría con él cuando estuviese instalado en América. El peso de esta ley también recaía sobre los ministros de Guerra, Justicia y Hacienda, y sobre todos aquellos que fuesen a desempeñar cargos y oficios públicos, ya que de no ser acompañados de sus mujeres sólo podían ser dispensados por el rey.

La Corona entendió pronto que la consolidación y solidez en las nuevas tierras venía de manos del poblamiento con familias que colonizasen las Indias. Había hombres casados que no practicaban lo que dictaba la moral cristiana, amancebándose con Indias, llegando a contraer un segundo matrimonio, lo que de alguna manera suponía un grado de inestabilidad preocupante para los intereses de la metrópoli. La mujer era, pues una necesidad para que se cumpliera la frase "poblar es fundar"; ya que los asentamientos debían sostenerse con población fundamentalmente española, lo que, por otra parte, no fue obstáculo para que los hombres solteros se casasen con indígenas.

Los mercaderes casados, que marchaban sin sus mujeres, estaban sujetos a una ley de 16 de julio de 1550 por la que, sólo se les permitía estar en las Indias tres años como máximo, si antes de marchar se comprometían a volver por ellas antes de que expirase el plazo o bien a permitir que éstas hiciesen el viaje acompaña-

das de alguien en el que hubiesen depositado el encargo de tal misión; si esto no ocurría el mercader no podía emprender el viaje a las Indias, o se veía obligado a regresar.

La emigración de religiosos y clérigos no fue establecida en los mismo términos; existía diferencia entre unos y otros desde los comienzos de la conquista; los Reyes Católicos encomendaron la tarea evangelizadora a los primeros y excluyeron a los segundos; siendo así que, en la práctica, los clérigos estaban en mejores condiciones para difundir la doctrina cristiana. Desde el principio, los clérigos no disfrutarían del apoyo económico de la Real Hacienda para sufragar los gastos del viaje; cosa que no ocurrió con los religiosos. De igual modo, no se exigió al clero secular que estuviera en posesión de determinadas cualidades personales, que, por otra parte, sí se pedían a los religiosos para el desempeño de su misión: exentos "oficialmente" de dicha misión, las razones de los clérigos para marchar debían ser personales; de ahí que hicieran el viaje asiladamente y no en grupo como los misioneros. Debían además ubicar su destino sólo allá donde ya hubiesen dejado huella la cristianización y la anexión política.

Esta forma de entender la adjudicación de la empresa evangelizadora cristalizó en la legislación que reglamentaba el paso a las Indias de unos y otros; más exhaustiva y elitista de la de los religiosos, u en el caso de los clérigos, muy similar a la de los pasajeros comunes.

Los religiosos en principio para obtener la licencia, sólo necesitaron como requisito la aprobación de sus superior pero aunque posteriormente tampoco la Corona intervino oficial y directamente en la elección y supervisión de los que marchaban a América, en realidad siempre se ocupó del asunto, ya que se consideraba responsable de la evangelización de las Indias. Era ella la que enviaba misioneros a las zonas ya conquistadas y socorría económicamente a las expediciones que solicitan su ayuda para emprender nuevos viajes, todo ello a cargo de la Casa de Contratación y a cuenta de la Real Hacienda (téngase en cuenta que, a principio, hubo religiosos que marchaban por su cuenta y riesgo, incluso sin el permiso de su superior).

A partir de 1526, el rey comenzó a intervenir en "la selección y aprobación de los expedicionarios"; con cédula de 17 de noviembre de ese año, los religiosos y clérigos que marchasen con los conquistadores necesitaban la aprobación del Consejo de Indias.

En años sucesivos, las normas que prohibían el paso de ciertos religiosos sin licencia del rey se fueron complementando. Debido a la importancia que se dio a la labor que iban a desempeñar los religiosos se fueron dictando una serie de reglamentaciones para que sus actividades en las Indias no se distrajesen de los asuntos de la fe y de su principal y única misión: la propagación de la fe.

En el caso de los extranjeros, no podían pasar al Nuevo Mundo ni comerciar en él a no ser con licencia del monarca. En líneas generales eran considerados extranjeros: franceses, genoveses, portugueses, holandeses, zelandeses, alemanes, ingleses, italianos y lo denominados "Septentrionales", en el mismo concepto estaban incluidos los sicilianos, y napolitanos, a pesar de estar bajo el Gobierno de la Corona de Aragón. En el mismo caso estaban los gitanos, que, por cédula de 15 de julio de 1568 y otra de 15 de febrero de 1581, debían salir de las Indias tanto ellos como sus mujeres, hijos y criados, así como "las personas que anduviesen con su traje y usasen su lengua".

A pesar de lo dicho es preciso hacer matizaciones, pues el concepto de extranjero varió según la época; así, mientras vivió Isabel la Católica -1504-, la emigración se limitó a los vecinos de Castilla y León, ya que la reina pensaba que el peso del descubrimiento-conquista había recaído sobre "éstos sus súbditos". Los aragoneses no disfrutaron de los mismos privilegios en materia de emigración que sus vecinos, aunque Veitia Linage aduzca que desde principio fueron tratados como iguales en esta materia. Cuando la reina murió y Fernando actuó de regente, a sus súbditos aragoneses a y otros españoles les fue permitido el paso a las Indias, aunque no existe decreto que especifique tal cambio. Con la llegada de Carlos V los dominios de las Habsburgo también contribuyeron a la emigración: las concesiones de Carlos V a comerciantes y banqueros extranjeros estaban guiadas por la necesidad de atender los compromisos financieros a los que estaba ligado, aunque dichas concesiones duraron poco tiempo, ya que al final de su reinado el emperador restauró las limitaciones para comerciar y emigrar a extranjeros.

Sería con Felipe II cuando claramente se volvieron a dictar disposiciones que limitaban las licencias a extranjeros, tanto para emigrar como para comerciar; con lo que volvió el monopolio comercial a los naturales de España, pero ya fue inevitable la presencia de extranjeros en América, hasta el punto de que los propios monarcas practicaron el favoritismo con algunos, proporcionándole licencias para comerciar. En consecuencia, estas restricciones hicieron que la clandestinidad se convirtiera en una vía de emigración; el monopolio y las restricciones comerciales contribuyeron al crecimiento del contrabando, bien a través de Sevilla o Cádiz, bien desde los propios puertos americanos, comercio ilegal que se encargó de abastecer a las colonias de aquellos productos de los que eran deficitarias y de los que la metrópoli no les podía abastecer, bajo capa, de los funcionarios americanos.

Para cumplir con el requisito de "ser naturales de" se exigía haber nacido en Castilla, León, Aragón, Navarra, Cataluña o Valencia, o que el padre hubiese nacido en uno de estos lugares o haber vivido diez años en uno de estos reinos o en Indias o bien haberse casado con mujer natural de uno de aquellos reinos. Los extranjeros solteros no adquirieron la condición "de natural de" alguno de éstos reinos a pesar de haber vivido más de diez años en alguno de ellos. De los denominados como extranjeros había algunos que, por ser útiles y necesarios, eran aceptados:

banqueros que residían en Sevilla, gentes que se dedicaban a oficios mecánicos, oficiales y marineros en la flota.

Consignadas todas las informaciones sobre el pasajero, se obtenía la licencia oportuna válida durante un tiempo desde que se expedía; si transcurrido ese tiempo no se había embarcado era necesario comenzar de nuevos los trámites.

A pesar de existir esta, cada vez mayor, estricta reglamentación se encontraron resquicios para burlarla. Las propias leyes nos dan noticias de este hecho. A partir de 1549 se exigirá al pasajero que portase criados que lo llevara para su servicio personal pues se daba el caso de que muchos pasaban a las Indias como criado sin serlo (existían quienes disponían de licencias a título de criado y las vendían). La compra-venta de licencias permitía viajar con nombre o oficio falsos, por ejemplo, y se tiene constancia de que había personas que se dedicaban a venderlas. En otras ocasiones, eran lo propios criados quienes pagaban a sus amos para que éstos les proporcionasen una licencia como sirviente suyos. Hacia la mitad de la centuria se registra, de forma expresa, en las licencias que se expiden para los criados por la Casa de Contratación, que los dueños no han recibido dinero de sus criados para formalizarlas. A final de siglo esta práctica en formalización de las licencias persistió.

Los extranjeros también encontraban medios para poder embarcar evadiendo las leyes, bien fuese porque deseaban establecerse en América, bien por motivos comerciales; el procedimiento más usual fue comprar licencias expedidas por el rey. Esta realidad obligó al rey a dictar leyes para remediar dicha situación.

Las mujeres tanto solteras como casadas consiguieron pasar a América al margen de la ley: en el caso de ser solteras que deseaban emprender el viaje declaraban que eran casadas; las casadas que querían ir solas argüían que eran solteras y se cambiaban el nombre. Los hombres casados también eludieron los compromisos a los que le ligaba el matrimonio si deseaban emigrar, ya que algunos de ellos llevaban a otras mujeres haciéndolas pasar por sus esposas. Otros aducían condición de soltero no siéndolo. Estos incumplimientos de la ley eran penados con la vuelta a España, corriendo los gastos a cuenta de los infractores.

Como se ha podido comprobar, la política migratoria practicada por la Corona española no fue masiva; al contrario sujeta a una reglamentación que la hacía muy selectiva.

Toda persona que deseara emigrar a las Indias y la legislación no se lo prohibiese debía como requisito imprescindible, disponer de dinero para sufragar los gastos del viaje; de lo contrario, las posibilidades de marchar eran nulas. Para ello existían medios de conseguir los fondos necesarios: venta de propiedades, obtención de préstamos, petición de adelanto de herencias o donaciones que

podían ser de familiares que se hallaban en le Nuevo Mundo. Para quienes no disponían de ninguna clase de fondos y deseaba emigrar con la esperanza de ver mejoras su situación económica, el recurso más utilizado era pasar como criado de alguna persona que les costease los gastos del viaje-por ello la mayor parte de los carpeños que viajaron a Indias, tenía esta profesión- y, a cambio, cuando llegasen a América, se convertían en sus servidores por el tiempo estipulado en el contrato; pese a que, como dije anteriormente, esta práctica estaba prohibida, persistió, pues era una de las salidas para los más humildes.

Una vez solventadas las cuestiones económicas se iniciaban los preparativos del viaje, que comenzaban en el propio lugar de origen; la decisión de marchar llevaba consigo el alejamiento de las propiedades y tal vez la posibilidad de no volver a ver la familia. Tener conciencia de ello les llevaba a dejar arreglados los asuntos temporales, de ahí que una de las prácticas más usuales era hacer testamento para dejar fijada la distribución y administración de la herencia; ello respondía a una salvaguarda de los propios intereses, pero también a un deber moral para con la familia y amigos, ya que si moría en Indias o en el trayecto del viaje "ab intestato" se perjudicaba a los herederos, especialmente a la mujer y a los hijos si los había, que se verían obligados a iniciar trámites para reclamar lo que les pertenecía, pudiendo surgir pelitos entre los propios herederos debido a la confusión sobre los bienes que correspondían a cada posible beneficiario.

Aquellos que dejaban bienes materiales velaban por su buena administración, mediante la delegación de poderes a las personas que les eran más cercanas, como familiares o representantes de instituciones, sobre todo religiosas. Era frecuente que fuesen varios los receptores de atribuciones para que, en caso de que muriese el testador, sus bienes no se vieran abandonados, ya que un solo administrador podía excederse y con su gestión apropiarse de beneficios que no le correspondían. Tales personajes debían cuidar de los intereses que el emigrante dejaba, estuviese implicado (compra-venta de tierras, censo, representación en pleitos, cobro de representándole en cualquier asunto en el censos...). Junto a esta condiciones, que se estipulaban en el lugar de origen, podía desde América encomendarse a delegado/s con otra serie de encargos, como cobrar alguna herencia o cuidado del dinero que de le/s enviase desde América.

Aquellos que vivían bajo la potestad paterna y decidían emprender el viaje necesitaban los denominados "autos y poderes de emancipación", mediante los que podían obtener su independencia. Los futuros emigrantes solicitaban al jefe de familia la expedición de dichos documentos como paso previo para obtener la licencia de embarque.

Al margen de estos preparativos temporales estaban los "espirituales", no menos importantes, buena muestra de ello son los testamentos, en cuya estructura aparecen una serie de cláusulas piadosas encaminadas a "procurar por el alma". Se ordenaba que se dijese misas, que se pagase limosna a cofradías u obras

pías... y así toda una serie de peticiones en el mismo sentido. Una cuestión que preocupaba más que la propia muerte, esperaba como algo natural, era el lugar donde se iba a ser enterrado, pues de ello dependía que familiares y amigos fuesen al sepulcro a orar por el difunto.

Realizadas las anteriores diligencias había que emprender viaje hacia Sevilla. El camino por recorrer. Como es obvio, dependía de la distancia al puerto de embarque; si se disponía de carretas, caballos, mula o asnos, el tiempo era menor a razón de unos 30 a 40 Km. al día, que si se hacía a pié, que era de 20 a 30 Km. al día. Como es natural, todo dependía de las posibilidades económicas de cada uno, porque el viaje llevaba aparejados otros gastos como hospedaje, comida, pagos de peaje en los ríos, etc.

Ya en Sevilla y obtenida la licencia para viajar a las Indias, los futuros pasajeros debían suscribir un contrato de pasaje con el dueño, capitán o maestre de la embarcación que les iba a transportar; este contrato podía realizarse mediante documento notarial o de manera particular. Lo primero se hacía cuando el pasaje incluía camarote o cámara: en el segundo no se fijaba espacio para instalarse. El contrato se comprometía a llevar al contratante al lugar de destino, proporcionándole alojamiento en la nave y alimentos, según se hubiese acordado. En cuanto a los bastimentos existían diferencias entre nao mercante y de guerra; si bien la primera, por cédula de 1534, el maestre debía llevar provisiones para los pasajeros, en la segunda no existía obligación. En la praxis, sin embargo, no se daba una estricta observancia en la reglamentación, que no presentaba diferencias entre ambas modalidades.

Los religiosos también debían de concertar sus pasajes, aunque de ello se encargaba la Casa de Contratación. El pago efectivo lo realizaban las cajas reales del punto de destino, al presentar la documentación de la Casa de Contratación.

El precio del pasaje no estaba estipulado por la legislación española, pues los encargados de realizar el transporte de lo emigrantes eran armadores privados, que consideraban este trabajo como algo adicional y no muy relevante.

En el precio del pasaje iba incluido el transporte del matalotaje. Los pasajes de los religiosos tenían un precio inferior al de los demás pasajeros, tal vez, como apunta J. L. Martínez, "por razones piadosas". La inexistencia de ley y reglamentación sobre los precios tropezaba, en primer lugar, con una legislación muy precisa en cuanto a migración; en segundo lugar, con la importancia dada al poblamiento de las nuevas tierras.

Los futuros pasajeros debían pagar el flete y transporte de su equipaje, el coste dependería de lo que cada uno llevase, entre lo que se podía encontrar, animales, vestuario, libros, utilidades, etc.: es decir, cuanto se quisiese llevar consigo.

Los pasajeros debían pagar además el impuesto de avería a partir de 1521; este impuesto se destinaba a la subvención de una armada -Armada de Avería- creada para proteger el sistema de flotas de los ataques corsarios. La nueva carga impositiva recaía tanto en las mercancías procedentes de América como las enviadas desde la metrópoli. Los viajeros que iban en naos de guerra también debían de hacer efectivo el importe de la avería, "veinte ducados de plata de cada pasajero", ó esclavo, que se embarcase en Galeones, Capitanía y Almiranta de Flota, ó Pataches. Nadie estaba excluido de dicho pago, ni siquiera los hijosdalgo; sólo quedaban exentas limosnas, cosas sagradas y religiosas.

Nadie olvidada que el viaje era muy largo y que debía aprovisionarse de todo lo necesario para la travesía -el matalotaje-, en que entraban alimentos, utensilio de cocina, vestuario, ajuar para dormir, medicinas, es decir, todo lo que les hiciera confortable o mejor -teniendo en cuenta la época- soportable el viaje. Tal aprovisionamiento era necesario, pues las naos -tanto de guerra como mercantes- sólo proporcionan a los pasajeros agua.

La existencia de listas de bastimentos permite conocer cuáles eran los víveres de los que se proveían los pasajeros. Voy a señalar unos ejemplos que permiten hacerse una idea de cuáles eran los productos alimenticios clave. Para el viaje a Sevilla a La Española -dos meses aproximadamente- que realizó el padre Fr. Antonio de Jaén con ocho frailes y un seglar se le concedieron en 1508 los siguientes alimentos: 13 quintales de bizcocho, 58 arrobas de vino, 114 libras de vaca, 71 libra de puerco, un barril de carne envasada, 15 maravedíes de sal, 2 tocinos, tollo, almendras, habas, garbanzos, azúcar, arroz, quesos, aceite, pasas, ajos.

Teniendo en cuenta, que el viaje era largo, había que llevar alimentos que se pudiesen conservar; por ello, alimentos frescos como la fruta y verdura eran escasos y de llevarlos se consumían en los primeros días del trayecto. No faltan en cambio frutas secas, así como carnes (carnero, ternero y puerco, fundamentalmente), pescados salados, legumbres para ser guisadas en el barco y condimentos para sazonar las comidas como el ajo, azafrán o mostaza. El queso debió ser alimento corriente, pues aparece en los tres casos que nos han servido de ejemplo; es un dato curioso que las únicas bebidas sean el agua y el vino, y que no aparezcan la leche u otras bebidas como la infusiones, que podían complementar las deficiencias de las dos primeras. La grasa necesaria para el organismo la proporcionaba especialmente el tocino (animal), el aceite de oliva (vegetal), la sal, elemento imprescindible en la alimentación, no fue muy común en los viajes.

También se acarreaban animales vivos vacas y gallinas para poder comer carne fresca y, en el caso de vacas, cabras u ovejas, hasta que no se les mataba, para beber su leche; esto obligaba a llevar comida para los animales; no sólo para los destinados a la olla, sino para los que se llevaban a las nuevas tierras con otros fines. De lo dicho se deduce que la dieta durante el viaje era absolutamente monótona, a pesar de que existían algunas diferencias de calidad en el menú de los

pasajeros y marineros con respecto al de los oficiales del barco. Así, por ejemplo, mientras que el menú ordinario el bizcocho era moreno, en le especial era blanco realizado con harina de mejor calidad y con mayor proceso de elaboración. Igual ocurría con el vino -normal de Jerez- o el jamón en lugar del puerco. La mejor comida se reservaba para los oficiales y no disfrutaban de ella los marineros ni los pasajeros, que, en caso de querer disfrutar de una dieta suntuosa, debían querer disfrutar de una dieta suntuosa, debían adquirirla por su cuenta.

Provistos ya de alimentos habían que llevar los necesario para conservarlos y cocinarlos en el fogón del barco, así como los instrumentos necesarios para poder comerlos, por lo que entraban en matalotaje: sartenes, ollas, cuchillos, cucharas, platos, hachas, asadores, jarros, escudillas... tampoco se podía olvidar el vestuario, que debía tener unas características especiales; eran aconsejables la ropa recia que abrigase y protegiese del calor y el calzado adecuado, especialmente botas; todo ello en función de una mayor comodidad y desenvoltura en el reducido espacio del barco.

El contrato del pasaje sólo incluía sitio para dormir, pero no las cosas necesarias para ello, y como el lugar asignado para descansar no era muy grande, se hacía imprescindible llevar los necesario, no lo superfluo.

Ya estaba todo listo, hombres y cosas, para poder embarcar en una nave de no más de 200 toneladas la mayoría, en las que todo, incluso los pasajeros, se "apuñalaban" en espacios muy reducidos. Se iniciaba así toda una aventura hasta llegar al punto de destino. Para empezar había que buscar acomodo tanto al equipaje como a los pasajeros, en un barco que no había sido diseñado para estos menesteres, sino para fines militares y mercantiles. Estos nuevos elementos hubieron de acoplarse en los espacios que quedaban vacíos y que no debieron ser muchos tras estar instalados los utillajes de navegación, los víveres, la tripulación y otras cosas necesarias en un barco. Había algunos que podían acomodarse en cámaras que habilitaban para tal fin y que era de tres tipos: la ordinaria, en la que se albergaba a seis personas en un espacio aproximadamente de 3 por 2 metro; la doble, con cabida para doce, y la media, para tres. Eran muy reducidas, pero no había más espacio; si se quería algo de intimidad había que acostumbrarse a las estrecheces, a los religiosos se les proporcionaba un de las de seis.

Si viajaba algún personaje privilegiado alquilaba la cámara del capitán, y los que no disponían de ningún lugar dormían en cubierta acomodándose en hamacas; la cubierta era el lugar escogido por los marineros y por algunos pasajeros, ya que, a pesar del continuo movimiento, el ambiente en ella era más saludable. En definitiva, con una media de pasajeros, que oscilaban entre veinte o treinta, no había casi nunca espacio para habilitar cámaras suficientes para todos; cada uno debía buscar unos centímetros allí donde sobrasen, la bodega, por ejemplo junto a los víveres, o incluso junto a los animales. Así no es de extrañar se creara un ambiente insalubre que era ideal para la aparición de enfermedades.

A bordo del barco y en las condiciones descritas, la vida del pasajero cambiaba por completo, debía adaptarse a un estilo de vida totalmente desconocido, en el que los demás eran vistos a menudo como la fuente de su incomodidad. El acontecer diario lo marcan los rutinarios trabajos del barco; debían subordinarse a ello y llegaban incluso, en la mayoría de los casos, en convertirse en un estrobo para el trabajo de los marineros. Si por fortuna no iban muchos pasajeros, las condiciones no eran tan extremas e incluso el viaje podía ser agradable; pero esto no era frecuente y el hacinamiento se convertía en pábulo para la insociabilidad. Las penalidades se acumulaban: había que cuidar continuamente las propias pertenencias para que no las robasen o no fueran pasto de las ratas; para poder comer caliente había que estar a expensas del único fogón existente y se hacía difícil encontrar un hueco para la propia olla, no se podía comer en la mesa de los oficiales; los mareos eran frecuentes; al no haber agua para poder asearse y lavar la ropas, los piojos y pulgas lo infectaban todo, aunque existía la posibilidad, de vez en cuando, de darse un baño si el mar estaba en calma.

Las necesidades físicas más perentorias debían hacerse incómodamente en proa o popa sin que fuera posible ninguna intimidad; cuando llovía se mojaba y era difícil que se secase, pues el fogón sólo se encendía para cocinar debido a la peligrosidad de encender fuego a bordo; únase a esto que, en caso de tormenta, al tener que refugiarse en la bodega y cerrar las escotillas, se formaba un ambiente infesto en el interior del barco.

A pesar de todo lo dicho el hombre puede llegar a ser increíble en su capacidad de adaptación- se disfrutaba de momentos gratos que proporcionaban los entretenimientos: carreras de animales, los juegos de azar, la celebración de fiestas religiosas como el día del Corpus o la representación de pequeñas obras de teatro... se contaban historia y experiencias vividas por marineros que habían recorrido los mares y compartían así sus aventuras; se leían libros para entretener a los que escuchaban; se practicaba la pesca que proporcionaba recreo y, si había suerte, pescado para completar la dieta... la práctica de este último "deporte" tenía su riesgo.

Ya hemos dicho que para estos viajes tripulación y pasajeros se pertrechaban bien y hasta renovaban, cuando era posible, algunos víveres en los puertos de escala como Canarias y otros, pero factores adversos como tormentas, accidentes y desvíos de la ruta podían hacer que los víveres escasearan, con lo que el hambre y la sed se convertían en verdadero problema.

La rotura de un barco podía tener graves consecuencias para los bastimentos, pues si entraba agua se echaban a perder. La falta de agua se convertía en una cuestión vital. Como solución extrema podía beberse agua salada en pocas cantidades, y así cubrir una necesidad urgente. Cuando, por el hambre, ya se había comido todo lo disponible -incluso los animales que llevaba el barco sin excepción de las ratas- se recurría a comer cualquier cosa, como cueros.

Hambre y sed solían ir acompañados de enfermedades; la más grave de todas era el escorbuto, sobre todo porque no se conocía remedio. Fue en el siglo XVIII cuando se averiguó que la consumición de frutas y verduras frescas (vitamina C) constituía un eficaz remedio y prevenía su aparición: la falta de estas vitaminas se podía suplir con frutos secos y confituras, pero su consumición era un lujo para la mayor parte de la tripulación y pasajeros, pues de estos productos sólo disponían los "privilegiados" del barco como oficiales e importantes pasajeros.

Eran numerosas las enfermedades pudiendo presentar el tifus, el reumatismo causado por la constante humedad del barco y afecciones estomacales e intestinales debidas a las malas condiciones de comida y bebida. La presencia de animales era un constante foco de infección que repercutía en los hombres y el hacinamiento en los barcos una causa no pequeña del contagio de enfermedades. También hacían presencia las plagas de ratas que se comían los víveres y echaban a perder el agua, llegando incluso a atacar a los hombres y transmitirles enfermedades.

Por último, si acaso no bastase con lo dicho, existía el peligro constante de naufragio. Los barcos que hacía la Carrera de Indias no eran muy apropiados para atravesar el Atlántico y tener que enfrentarse a tempestades o cualquier otra dificultad como una rotura o entrada de agua. Por otro lado, la tripulación -en su mayoría poco adecuada, pues se reclutaban gentes de toda condición- aprovechaba el viaje para quedarse en las Indias, con lo que, sus conocimientos no estaban a la altura de lo que la empresa exigía.

En otras ocasiones era la codicia de los encargados del barco la que hacía que se cargase más peso del aconsejado, causando así la inestabilidad de la nave. Los puertos tampoco ofrecían buen refugio para los barcos; así, por ejemplo, el puerto de Veracruz en las Indias, como el de Sanlúcar y Cádiz en la Península, no reunía óptimas características, dejando a las naves que en ellos anclaban a merced de tempestades y tormentas. Añádase por fin, a este rosario de desventuras el desconocimiento de las costas y mares objeto de conquista, a causa de la ausencia de cartas marinas o la inexactitud de las existentes.

Pues bien, en estas condiciones, la documentación que atesora el Archivo General de Indias, nos permite aportar un primer inventario y relación de naturales o vecinos de El Carpio que embarcaron a América a lo largo de la etapa colonial y a continuación detallo con indicación de los correspondientes datos de sus expediente, cuanto en su caso ello es posible, así como la fecha de embarque o contratación y lugar de destino.

AÑO 1535

JUAN LÓPEZ PÁEZ

Hijo de Pedro Páez y María Ximénez, vecino de El Carpio. Con destino Veragua, el 8 de abril de 1535.

AÑO 1538

GREGORIO DE SEPÚLVEDA

Hijo de Gonzalo Rodríguez y Leonor del Corral, vecino de El Carpio. Con destino a Santo Domingo, el 25 de junio de 1538.

AÑO 1566

SANCHO TOFIÑO

Se realiza información de los méritos de Sancho Tofiño, natural de la Villa de El Carpio, que sirvió en la pacificación de la provincia de Jalisco en Nueva España y conquista de Tierra Firme y después en Perú contra Gonzalo de Pizarro y sus secuaces. Dicen los testigos en sus declaraciones, que fue el primero que descubrió las Minas de oro y plata de Cuzco.

AÑO 1570

DIEGO RODRÍGUEZ

Hijo de Diego Rodríguez y Catalina de Céspedes. Vecino de El Carpio. Se le concede licencia para pasar a Nueva España.

AÑO 1572

JUAN DOMÍNGUEZ

Se dicta Real Cédula de fecha 24 de marzo de 1572 al presidente y Oidores de la Audiencia de Panamá, a instancias de dicho Juan Domínguez, vecino de El Carpio, para que se informen de los bienes que dejó al morir Francisco Ramos, clérigo que falleció en Panamá, del que era albacea testamentario su hermano Pablo Domínguez, clérigo igualmente, que falleció en Guatemala, y que junto con su testamento y cualquier otra escritura tocante a los mismos, lo envié a la Casa de Contratación.

AÑO 1574

ANTONIO TOFIÑO

Posiblemente de profesión militar. Se dirigía a Nueva España.

AÑO 1591

DIEGO DE ESPIGA

Vecino de El Carpio, hijo de Francisco de Espiga y Ana Sánchez. Viaja con su esposa María Pérez, hija de Agustín Pérez y María Álvarez, y sus hijos Diego, María, Francisca, Agustín, Ana, Juan Beatriz, y Catalina, naturales de Sevilla, a Nueva España, el 2 de noviembre de 1591.

AÑO 1613

PEDRO DE TORRES VALDELOMAR

Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Pedro de Torres, natural de El Carpio y vecino de Sevilla; hijo de Antonio Jiménez Valdelomar y María de Torres. Viaja con su esposa Isabel de Ribera, natural de Sevilla, hija de Hernando de Rivera y de Luisa Hernández, junto con sus hijos Isabel, Francisca,

María y Roque, todos naturales de Sevilla.

Embarcan el 6 de junio de 1613, con destino a Nueva España

AÑO 1619

MARÍA DE LA PAZ Y PEDRO PACHECO PORTOCARRERO

Autos judiciales de Bienes de difuntos de la primera, vecina de Cholula, donde murió y del segundo, su hijo inquisidor en Valencia, donde murió con testamento de fundación de aniversario en la Villa de El Carpio (Córdoba) de donde sus antepasados eran naturales.

AÑO 1627

DIEGO DE BÉJAR VALDELOMAR

Expediente de información y Licencia de pasajero a Indias del Licenciado Agustín Calderón, fiscal de la Real Audiencia de Charcas, con el que viaja como criado entre otras personas Diego de Béjar Valdelomar, soltero, natural de EL Carpio, hijo de Ruy López de Béjar y Juana Martínez (la cana). Embarcan el 3 de abril de 1627 con destino a Charcas. (actual Bolivia)

PEDRO GÓMEZ DE RONDA

Natural de El Carpio (Córdoba), hijo de Antonio Gómez de Ronda y Juana Martín, viaja a Nueva España como criado de Alonso de Rodríguez, el 1 de junio de 1627.

AÑO 1680

JOSÉ CLEMENTE

Natural de El Carpio, reino de Córdoba, soltero, hijo de José Clemente y María González. Viaja a Tucumán. Como criado del gobernador Don Fernando de Mendoza.

AÑO 1682

ANTONIO SÁNCHEZ DE LOS REYES

Natural de El Carpio, soltero, hijo de Francisco de los Reyes y de Luisa María Adonis, viaja a Yucatán, como criado de Juan Bruno Tello de Guzmán, según expediente de información y licencia de 7 de julio de 1682.

AÑO 1780

FRAY FRANCISCO JURADO

Natural de El Carpio (Córdoba), franciscano, predicador apostólico en la provincia de Granada de Indias. Viaja a la mismas según expedición de información y licencia de pasajero de 4 de abril de 1780.

AÑO 1789

FRANCISCO JURADO DE LAYNEZ

Natural de El Carpio, hijo de Antonio de Laynez y de Francisca Días de Rojas. Viaja como criado de José de Aguirre Irisarri el 2 de septiembre de 1789, según expediente de información y licencia de pasajero a indias.

JUAN JOSÉ BONETO

Natural de El Carpio, hijo de Juan Boneto, viaja a Guayaquil como criado de José de Aguirre Irisarri el 2 de septiembre de 1789 según el mismo expediente.

AÑO 1807

JUAN JURADO DE LAYNEZ

Natural de El Carpio. Oidor de la Audiencia de Caracas. Viaja a la misma, según el expediente de pasajero correspondiente, para tomar posesión y ejercicio de su cargo en la misma.

Del examen del inventario anterior, se extraen interesantes datos, que nos confirman que, al menos en forma oficial, los trabajadores agrícolas, artesanos de los diferentes gremios y otros miembros de los sectores productivos del señorío de El Carpio, no sienten necesidad de emigrar a Indias, siendo tan solo el sector servicio y concretamente el doméstico el que aporta efectivos humanos a la carrera de Indias, aunque bien sabemos ya que no siempre se trata realmente de criados, sino que a veces significa una forma de poder viajar a América para hacer fortuna. Véase el caso de los Jurado de Laynez.

Igualmente descubrimos personajes, hasta ahora desconocidos por los investigadores que han tratado sobre los diversos aspectos de la amplia historiografía carpeña, que viajaron y desempeñaron destacados puestos en América, como son en el campo militar el descubridor Sancho Tofiño, o en el religioso, el franciscano Fray Francisco Jurado o finalmente en el campo de derecho el Oidor Juan Jurado de Laynez.

Sirva este conciso estudio para ofrecer un primer y básico conocimiento a los carpeños de hoy, de tan ilustres hijos de la Villa que en sus respectivos momentos históricos levaron el nombre de El Carpio allende los mares.



**Il. Asoc. Provincial Cordobesa
de Cronistas Oficiales**



**Diputación
de Córdoba**