

Y SE FUERON. LICENCIAS PARA NAVEGAR A LAS INDIAS OTORGADAS POR MUJERES A SUS ESPOSOS

María del Mar Barrientos Márquez*
Universidad de Cádiz, España

Resumen: A través de las licencias para navegar a las Indias firmadas en las notarías gaditanas de 1765 a 1793 se analiza quiénes fueron los hombres que las solicitaron, sus vidas e intenciones. Las otorgantes de estas licencias, las mujeres, también tienen su espacio de análisis; quiénes eran, qué papel jugaron y si participaron en la decisión del esposo de marchar hacia el Nuevo Mundo. Asimismo, también es objeto del estudio si dichas licencias constituyeron un instrumento de control hacia sus parejas, una herramienta que les permitió formular el discurrir de la familia.

Palabras claves: licencia para embarcar, permisos, Leyes de Libre Comercio, historia de las mujeres, Cádiz, instrumentos de control.

Cómo citar este artículo: Barrientos Márquez, María del Mar. «Y se fueron. Licencias para navegar a las Indias otorgadas por mujeres a sus esposos». *Boletín Americanista*, LXXII.2/85, 2022, págs. 123-144, DOI: <https://doi.org/10.1344/BA2022.85.1017>.

1. Introducción

La licencia para pasar a las Indias es un documento cuya aparición tiene lugar en los primeros años de la colonización y fue exigido a todas aquellas personas que quisieron pasar al Nuevo Mundo.¹ Fueron varios los documentos que se requirieron para la obtención del permiso: fe de bautismo, limpieza de sangre, etc., pero entre ellos en concreto, hubo uno que se solicitó a todos los hombres casados: el permiso para embarcar que la esposa debía concederle.

En este trabajo partimos de la hipótesis de que el estudio de estas licencias constituye un instrumento de gran valor para el conocimiento no solo de la vida de aquellas personas a quienes les fueron otorgadas, sino también, y de forma más amplia, para el análisis de la sociedad de la época, de sus mujeres, de las

* mar.barrientos@uca.es | <https://orcid.org/0000-0002-1578-3787>

1. Real Provisión de 3 de septiembre de 1501, Fernández de Navarrete, 1954: 456.

relaciones entre los cónyuges en ausencia del marido, de las estrategias de supervivencia de estas mujeres y sus familias y otros datos de fundamental importancia para el dibujo de la vida familiar y social en aquellos tiempos.

Para ello en primer lugar, a través de las *licencias para embarcar a las Indias* firmadas en las notarías gaditanas entre 1765 a 1778, se aborda el estudio de cuántos hombres marcharon a América, quiénes eran estas personas, sus esposas y familias, qué razones les motivaron para marchar, dónde fueron y por cuánto tiempo se les concedieron las licencias. En segundo lugar, se ha profundizado en algunos perfiles de las mujeres que entregaron los permisos, el papel de las esposas ante la firma de estas licencias y la marcha de los maridos. Se ha querido saber si ellas formaron parte del plan prefijado por la pareja, si se tuvieron en consideración ante la toma de la decisión de marchar durante largas temporadas, si se mantuvieron los lazos conyugales y en qué situación quedaron ellas y los hijos. Y el tercer objetivo apunta a conocer el valor legal de estas licencias como medio de control respecto al marido.

La razón de la elección de estos años —de 1765 a 1793— se debe a que es en este espacio de tiempo cuando se publicaron las leyes de libre comercio.² No cabe duda de que estos cambios tuvieron consecuencias en el trasiego del puerto gaditano, y es en este sentido donde también apunta este estudio. Durante este período pensamos que se produjeron cambios en el flujo de personas que marcharon a las Indias; variaciones que iban en función de los años en los que se publicaron las distintas leyes y del contexto internacional y que incidieron tanto en el número, como en el móvil de la marcha.

La ciudad de Cádiz es el escenario del que partirán estos hombres. Desde el Descubrimiento, la Corona organizó las relaciones entre los territorios americanos y la Península, sobre todo en el terreno económico, y ello incidió de forma decisiva en el devenir de la ciudad gaditana. Con el paso de los años se irá configurando un modelo de ciudad portuaria en el conjunto del sistema atlántico para acabar convirtiéndose en uno de los centros europeos más dinámicos e importantes de la Edad moderna. El Cádiz del XVIII era una ciudad radiante. Viajeros y comerciantes que la visitaban la describían como una urbe cosmopolita, espléndida, rica, «se convertiría en un eslabón de la llamada economía mundo, puente y centro de distribución y almacén de mercancías» que llegaban y salían para todos los lugares del mundo.³ La liberalización del comercio con las leyes de 1765 y 1778 por las que se habilitaban otros puertos peninsulares inauguraba un cambio en las relaciones entre las dos orillas, el monopolio comercial de Cádiz con América había finalizado.

2. Las reformas que afectaban al comercio colonial que se inician con el Decreto y Real Instrucción de 1765 se completaron con la promulgación del Reglamento de Libre Comercio de 1778 y la ampliación del comercio libre a México en 1789. Se acababa así con el sistema de flota y con el monopolio del puerto de Cádiz, habilitándose otros puertos tanto en la Península como en América. En cuanto estudios que se han hechos sobre estas leyes en el contexto de las reformas borbónicas y su vinculación con Cádiz ver los trabajos de García Baquero, 1995; Fisher, 1996; Bernal, 1987; Bustos Rodríguez, 2005, 2008, 201 y Barrientos, 2001.

3. Bustos Rodríguez, 2005: 37-60.

La aplicación de las Leyes reveló ciertos cambios en los patrones de comercio, que ya venían mostrándose con anterioridad:

[...] su percepción más llamativa se observa en la mayor frecuencia y flexibilidad de intercambios; el paso de ser un comercio mayorista a tener un marcado carácter minorista; la entrada en escena de comerciantes de menores caudales y el incremento de la competencia comercial que implicaba un mayor y mejor conocimiento de la demanda del consumidor.⁴

Pese a ello, las infraestructuras que se habían ido configurando en esta ciudad portuaria, cabecera del monopolio comercial desde 1717,⁵ las firmas comerciales establecidas, una población volcada al mar y la experiencia acumulada de tantos años en la actividad mercantil con los territorios de ultramar hicieron que parte de la actividad se siguiese realizando desde el puerto gaditano durante este tiempo.⁶ Los resultados de la aplicación del Reglamento del Libre Comercio fueron de generalmente positivos para la ciudad y las localidades de su entorno: La Isla, Puerto Real, El Puerto de Santa María y Rota.

La fuente principal utilizada para este trabajo han sido las licencias para navegar a las Indias localizadas en los legajos de los protocolos notariales de Cádiz, del Archivo Histórico Provincial de esta ciudad. El movimiento y la ebullición comercial que sufrió Cádiz a lo largo del siglo XVIII provocó que aflorasen numerosas notarías. Así, por ejemplo, para 1765 localizamos 29, dos menos que para 1780 que suman un total de 31 notarías.⁷

De todo el espacio de tiempo indicado, desde 1765 a 1793, un total de treinta y ocho años, se ha realizado una cata cada tres años, y de los años seleccionados se ha hecho un barrido de búsqueda de licencias de embarque en todas las notarías gaditanas existentes para ese año.

Al mismo tiempo, todas las otorgantes de estas licencias y sus esposos han sido objeto de otra búsqueda, se ha rastreado la posibilidad de que alguno de los cónyuges hubiese redactado otro tipo de escritura pública, fundamentalmente de últimas voluntades: testamentos, poderes para testar, o codicilos, documentos complementarios que han aportado gran información sobre el tema en cuestión. Estas fuentes son excelentes y de gran riqueza para estudiar la vida de estas personas al informarnos sobre aspectos de la vida cotidiana, familiar, eco-

4. Barrientos Márquez, 2001: 446.

5. No será hasta 1717 cuando se ordena el traslado de la Casa de la Contratación y el Consulado de comerciantes a Cádiz, aunque en la práctica el control de la actividad mercantil con las colonias ya se venía haciendo desde hacía tiempo.

6. Prueba de ello se observa en el ritmo de crecimiento de la población, ya que lejos de estancarse, mantiene su evolución, para 1760 la ciudad alcanzaba 60.000 habitantes, ascendiendo a 77.500 en 1791, Bustos Rodríguez, 2005: 37, 498-506 y García Baquero, 1988: 210.

Hay autores como John Robert Fisher, 1981: 21-56 que sostienen que la ciudad siguió conservando su preeminencia, y mantuvo más del 76% de las exportaciones a América hasta final de la centuria, aunque estos datos han sido contrastados con los expuestos por otros historiadores que consideran que es una cifra elevada.

7. Sobre el papel desempeñado por Cádiz en las relaciones comerciales con América existen trabajos esenciales como García Baquero, 1988; Fisher, 1984; Alfonso Mola, 1997 y 2011; Carrasco González, 2000 y Bustos Rodríguez, 2005. Véase, también, Bartolomei, 2017.

nómica, religiosa o profesional. Todo ello nos ha posibilitado en muchas ocasiones un estudio de conjunto. Así, hemos podido investigar la vida de algunos de estos hombres que marcharon a las Indias y de sus esposas que quedaron en Cádiz, al igual que la relación que existía entre ellos, y conocer mejor la situación en la que ellas quedaban ante la posibilidad de que sus parejas no volviesen.⁸

2. Las licencias para embarcar

En cuanto al documento en sí, era un instrumento firmado ante notario, por el que la mujer concedía un permiso al marido para poder marchar a las Indias por un tiempo determinado con el fin de realizar una labor. La duración dependía del trabajo o el motivo por el que iban.

El documento podía aparecer con diferentes denominaciones como *licencia para navegar a las Indias*, *licencia para embarcar a las Indias*, *licencia para pasar a las Indias* o tan solo como *licencia*.⁹ A veces era muy escueto, de modo que el escribano tan solo recogía la información sobre los datos personales de la pareja, nombres y vecindad, el lugar de destino y el tiempo de duración por el que se otorgaba la licencia. La razón del permiso, aunque de manera muy general siempre solía indicarse con la frase, para el «beneficio y utilidad y [...] adquirir con su industria mayores facultades para la manutención de ambos»,¹⁰ refiriéndose al matrimonio y a veces, en el caso de que existieran hijos, para el bien de la familia. Seguidamente se exponía el motivo de la licencia acompañado de una súplica a las autoridades civiles y eclesiásticas para que dicho documento fuera admitido y no se le impidiera viajar ni residir en las Indias libremente. La licencia concluía con la firma de los testigos y de la esposa en el caso de que esta supiese hacerla.

Este documento podía enriquecerse con más datos, como la profesión del marido, sobre todo cuando era relevante, detalles sobre el trabajo que iba a ejercer, el número de descendientes e información sobre el barco y flota en la que iba. Respecto a la duración del permiso se indicaba en qué momento comenzaba a correr el tiempo; en ocasiones se hacía alusión a la legislación que estipulaba estas licencias y a veces también se incluía una cláusula sobre la libre voluntad de la otorgante, en la que se especificaba que no había sido forzada, ni violentada para la concesión del permiso.

Se han localizado un total de 325 *licencias para navegar a las Indias*,¹¹ de entre las cuales más de 50 son prórrogas a las licencias ya otorgadas con anteriori-

8. Para estudiar estos aspectos, y aunque no es el caso en el presente trabajo, no queremos dejar de citar las fuentes epistolares. Son numerosos los trabajos que se han hecho en este sentido y que pueden resultar de gran riqueza para analizar las relaciones y condiciones interpersonales. El trabajo de Palmira García Hidalgo recoge un estado de la cuestión de los estudios de la emigración a América, dedicando un apartado a las fuentes epistolares, García Hidalgo, 2019:17, 18.

9. Cursiva de la autora.

10. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante AHPC), Protocolos Cádiz, Legajo (en adelante Leg.) 917, año 1785.

11. Cursiva de la autora.

dad.¹² Además, hay que precisar que en el caso de 13 de ellas son segundas licencias, o sea, esposos a los que se les entrega dos licencias en el período cronológico estudiado. En estos casos casi siempre se trataba de personas dedicadas a la actividad comercial y cuya vida, por tanto, estaba organizada en torno a viajes transoceánicos.

Junto a las licencias y prórrogas, las escrituras de últimas voluntades, como ya se indicó, fueron esenciales para este estudio. Hemos encontrado este tipo de documentos para un grupo de 85 matrimonios, y aunque tan solo corresponde a una parte del total estudiado, han aportado una información de gran riqueza que en muchos casos consideramos que puede servir de modelo para otras parejas que carecen de esta.

En cuanto al tiempo por el que se concedían las licencias, siempre se indicaba en el documento, ya que, cumplido este, debían regresar a la Península junto a la esposa o bien esta debía marchar a tierras americanas a reunirse con él. Indudablemente, hubo algunos que intentaron quedarse o retrasar la vuelta. Este tema tan recurrente desde el principio de la conquista provocó que las autoridades tomaran cartas en el asunto.¹³ Desde el siglo XVI se fueron promulgando leyes en apoyo a las mujeres, muestra de ello es la legislación de Felipe II de 1565, 1569, o de Felipe III en 1618 y 1619. Las justicias civiles y eclesiásticas, apoyándose en el Concilio de Trento —en el que se dejaba claro que el contrato matrimonial suponía una vida en común, lecho, mesa y habitación—, señalaban que si el esposo lo incumplía la justicia intervenía para restaurar el orden y tenía potestad para apresar a aquellos que estuviesen en las Indias sin licencias y enviarlos a la Península:

Los casados o desposados en estos reinos y no habiendo llevado licencia para pasar a estas Indias, o siendo acabado el término de ella, los hagan luego embarcar en la primera ocasión con todos sus bienes y haciendas a hacer vida con sus mujeres e hijos.¹⁴

3. Número de licencias por años

Las licencias localizadas en las notarías gaditanas para el período trabajado son 325 y aunque este número no refleja el total,¹⁵ si puede resultar representativo y mostrar una aproximación de los años en los que marchó un mayor número.

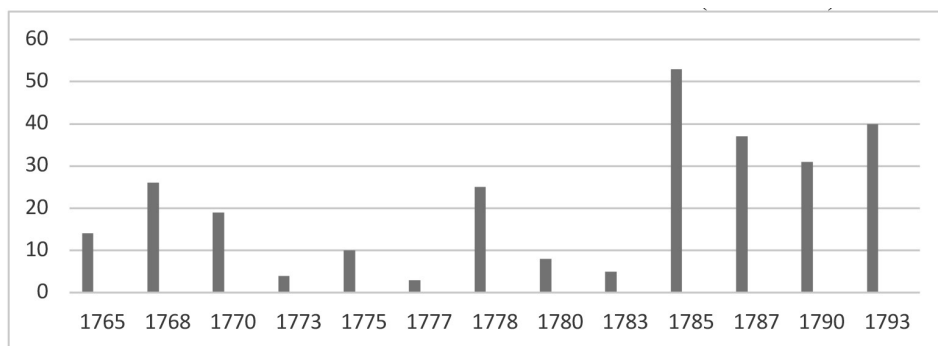
12. Han sido revisados más de 240 legajos de la sección de protocolos notariales de Cádiz. En el caso de algunos legajos que se encontraban en mal estado de conservación o faltaba los índices, la búsqueda de las licencias ha sido dificultosa.

13. Aranda Mendiáez, 2008: 213. Durante el antiguo régimen la norma jurídica no defiende en ninguna medida el papel importante que juega el mundo femenino dentro de la sociedad, aunque si se advierte una protección normativa al tratar aspectos vinculados con la esfera matrimonial.

14. Igualmente, la ley II de este título, hace referencia a que «ningún virrey, previamente de Audiencia o gobernador o justicia pueda dar nueva licencia o prórroga ya caducada a aquellos que permaneciesen en Indias salvo en caso de absoluta necesidad» *Recopilación*, tomo II, libro VII, título III, ley I.

15. Como se advirtió anteriormente trabajamos con catas de cada tres años.

Gráfico 1. Número de licencias localizadas (1765-1793).



Fuente: Elaboración de la autora a partir de los datos obtenidos de las licencias de embarque a las Indias.¹⁶

El primer año del estudio, 1765, aparecen localizadas 14 licencias y, posteriormente con mayor frecuencia, sobre todo a partir de 1768, en que se otorgaron 26. Desde aquí empieza un leve descenso, llegando a 1770 con 19, para posteriormente ir creciendo hasta 1778, en que se otorgaron 25 licencias. La década de los ochenta del siglo XVIII se inicia a la baja, así solo localizamos 5 permisos para 1783 y a partir de aquí comienzan de nuevo a subir, siendo 1785 el año con mayor número de permisos, en total 53, y 1793 con 40 licencias.

De modo general, podemos señalar una correspondencia entre el número de licencias otorgadas y el desarrollo del comercio gaditano vinculado a los distintos decretos de Libre Comercio y a la contienda contra Inglaterra de 1779-1783 (gráfico 1). Así, se observa que, en 1765, con la publicación del Decreto e Instrucción del 16 de octubre, se inicia un aumento de salidas que tiene su máximo en 1768, para luego comenzar un descenso que viene a coincidir con los resultados de los estudios del profesor Antonio Miguel Bernal.¹⁷ Este autor concluye

16. El gráfico 1 está elaborado basándose en los datos obtenidos en el AHPC en los siguientes protocolos notariales de Cádiz, legajos 32, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 44, 53, 67, 84, 384, 385, 401, 404, 405, 438, 765, 778, 790, 796, 800, 803, 900, 912, 917, 919, 920, 922, 928, 929, 946, 1034, 1049, 1050, 1055, 1062, 1064 1065, 1118, 1177, 1183, 1184, 1188, 1189, 1191, 1198, 1258, 1320, 1322, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1345, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1353, 1468, 1472, 1479, 1485, 1637 (II), 1640, 1644, 1648, 1653 (II), 1645, 1659, 1660, 1663 (I), 1670, 1673, 1674, 1675, 1684, 1685, 1699, 1742, 1856, 1859, 1869, 1875, 1880, 1866, 2188, 2194, 2204, 2207, 2208, 2216, 2217, 2224, 2226, 2233, 2235, 2460, 2467, 2476, 2479, 2485, 2491, 2492, 2496, 2552, 2555, 2569, 2577, 2561, 2564, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2763, 3139, 3140, 3141, 3142, 3144, 3145, 3147, 3641, 3642, 3649, 3646, 3660, 3783, 3785, 3791, 3792, 3793, 3795, 3796, 3799, 3844, 3846, 3848, 3857, 3860, 3918, 4271, 4284, 4290, 4438, 4489, 4506, 4508, 4518, 4520, 4523, 4526, 4530, 4538, 4971, 4975, 4977, 4984, 4987, 4988, 5098, 5107, 5108, 5116, 5118, 5172, 5176, 5177, 5182, 5184, 5185, 5190, 5220, 5354, 5357, 5359, 5373, 5375, 5377, 5378, 5550, 5555, 5569, 5571, 5779, 5757, 5759, 5762, 5769, 5572, 5774, 5781, 5784, 5793, 5905.

17. No podemos olvidar que el fin que perseguía estos decretos fue el de activar el comercio y proteger los productos españoles frente a la competencia extranjera, García-Baquero, 1992:135-137; Bernal, 1987.

que desde 1770 a 1778 se produjeron numerosas quiebras y pleitos por impago de casas comerciales, multiplicándose a partir de 1778 con las Leyes de Libre Comercio, el fin del monopolio comercial gaditano y la guerra contra Inglaterra 1779-83.¹⁸ Si trasladamos al marco de estas fechas los acontecimientos, se observa que es el período en el que se publican los decretos de libre comercio y años sucesivos, cuando constatamos un mayor número de permisos, para posteriormente iniciarse un descenso debido al enfrentamiento con Inglaterra 1779-1783. Ya finalizada la guerra en 1785, se contabiliza mayor número de licencias. El fin de la contienda marcaría la salida de un mayor número de hombres, con diferentes propósitos, la mayor parte para realizar algún tipo de actividad mercantil, y otro grupo iría enrolado con algún cometido en los barcos que zarpaban en dirección a las Indias.

4. Naturaleza y lugar de ida

Un alto porcentaje de los hombres a los que les fueron entregadas las licencias para navegar a las Indias dicen ser vecinos de Cádiz, lo que era lógico, ya que los documentos se tramitaron en alguna de las notarías gaditanas. Esto no significaba que fuesen naturales de esta ciudad; en efecto, se observa que otro grupo eran nacidos o residentes en otras localidades gaditanas como El Puerto de Santa María, Isla de León, Sanlúcar, etc., o en distintos lugares de la geografía peninsular —Villa de Orihuela, Ampudia—, pero sobre todo hay que señalar los que procedían del norte peninsular, de Tuy en Galicia, Muñas en Oviedo, de Santander, o del Señorío de Vizcaya, entre otros lugares. Tampoco faltaron los nacidos o residentes en algunas ciudades del continente americano, México, Oaxaca, Cartagena de Indias, entre las principales localidades. También hay que señalar que de muchos de ellos desconocemos este dato, puesto que no se expone en la documentación.

En el caso de las prórrogas, hay que tener presente que algunos vecinos de Cádiz dicen estar residiendo en algún lugar del nuevo continente; como ejemplo de ello se puede citar al sastre Pedro Delfino,¹⁹ quien, ejerciendo su oficio, llevaba tiempo residiendo en Veracruz. No obstante, los casos más comunes fueron los de aquellos que marcharon para realizar algún tipo de actividad mercantil y que sin concluirla solicitaron prorrogar su estancia.

En relación con las esposas, se cita siempre su vecindad, nunca su naturaleza. En función de lo dicho, también las mujeres son vecinas de Cádiz, o de localidades cercanas como la Isla de León o El Puerto de Santa María. En los casos en los que estas mujeres o sus esposos dictaron algún tipo de documento de últimas voluntades, sí se ha podido conocer su naturaleza porque se indica en dicho el documento: El Puerto de Santa María, Chiclana, Isla de León, San-

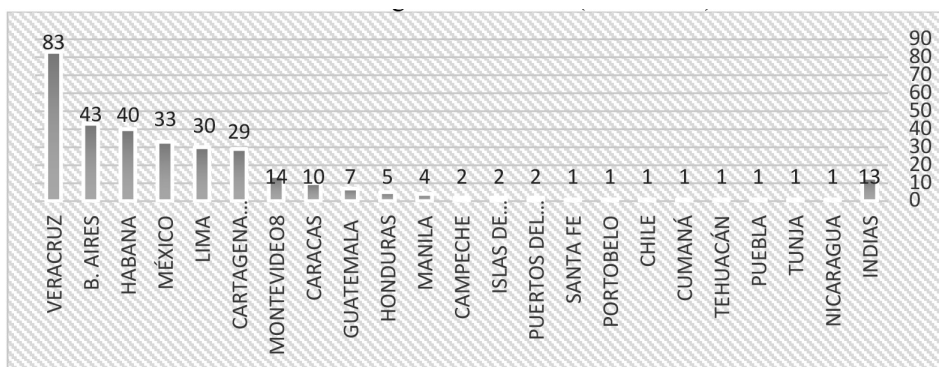
18. En cuanto a este planteamiento, queremos insistir en el papel que tuvieron los cambios en los patrones de comercio que se muestran con la aplicación de las leyes de libre comercio, aunque ya venían mostrándose con anterioridad (véase sección 1).

19. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 1477, 1770.

lúcar, Huelva, Granada. Incluso de lugares más lejanos como la ciudad de Génova, lugar de nacimiento de María Apolina Garibaldo, esposa del también genovés y vecino de Cádiz Agustín Iñeco,²⁰ o México de Ana María Colorado, mujer de Manuel Ubaldo de Laraviedra.²¹

En todas las licencias se indica el lugar al que se dirigía la persona a la que se le otorgaba. Casi siempre se concretaba la ciudad, aunque en ocasiones no se especificaba y tan solo se citaba Nueva España, Río de la Plata o las Indias de manera general (véase gráfico 2).

Gráfico 2. Lugares de destino (1765-1793).



Fuente. Elaboración de la autora a partir de los datos obtenidos de las licencias de embarque a las Indias.²²

Veracruz fue el destino principal, seguido de México, o alguna otra localidad novahispana como Campeche, Puebla y Tehuacán. Y es que el virreinato de Nueva España siempre atrajo al mayor número de hombres por varias razones, entre ellas el hecho de ser uno de los últimos territorios en aplicarse el decreto de Libre Comercio (1789) y el destino de las últimas flotas. Igualmente, huelga recordar que la tradición, el conocimiento y los muchos peninsulares instalados en este territorio fueron también elementos de atracción.²³ El Puerto de la Santísima Trinidad de Buenos Aires, junto con el de San Cristóbal de La Habana²⁴ son el segundo destino más concurrido por estos hombres. Para el caso del primero, hay que señalar que el sistema de registros sueltos que se utilizaba en el comercio va a proporcionarle un desarrollo económico y social que lo convierte

20. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 5762, 1768.

21. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 1343, 1780.

22. Para la obtención de datos, remítase a la nota 20.

23. Turiso Sebastián, 2019:1-3 y Delgado Ribas, 1982:125-128. El trabajo de Jesús Turiso, 2019 expone las ventajas de Nueva España, en concreto de Jalapa y Veracruz para los años trabajados, constatando que, durante estos, la región aumenta su protagonismo como receptora de emigrantes y centro mercantil.

24. Márquez Macías, 1999.

en un lugar atractivo donde invertir, realizar todo tipo de actividades mercantiles o emprender nuevos negocios. Le siguen Lima, Cartagena de Indias, Montevideo, Caracas, Guatemala, Honduras, Islas de Barlovento, Puertos del Mar del Sur, Cumaná, Santa Fe, Chile, Portobelo, Nicaragua, Tunja, e incluso Manila en las Filipinas; del resto no se especifica el lugar, tan solo se indica que salen para los Reinos de las Indias.

5. ¿Por cuánto tiempo eran concedidas las licencias para navegar a las Indias?

Las licencias para navegar a las Indias se entregaban por un período que oscilaba entre uno y ocho años, aunque en muchas ocasiones no se determinaba el tiempo, sino que se otorgaban por el espacio que fuese necesario para concluir la labor para la que se había solicitado. En ocasiones se indicaba el momento del inicio del permiso, bien cuando el barco izaba vela en la bahía gaditana hacia su destino, bien desde el momento en que la embarcación arribaba al puerto americano. El mayor número de las licencias trabajadas son por un período de tres años.²⁵ Le siguen aquellas que no especifican concretamente el tiempo. En estos casos, la mayoría de las veces se trata de permisos otorgados a maridos que van a realizar algún tipo de actividad mercantil o un negocio en concreto. Igualmente, son también los hombres con profesiones dedicadas al mar a los que se les solía dar este tipo de licencias, venga el caso de José García del Barco, piloto del registro con destino a la Habana en 1793, a quien su esposa Juana Fornier le entrega una licencia por el tiempo que necesite «sin tener que hacer una nueva licencia [...] pues siendo el referido mi marido individuo en la clase de piloto no tiene otro destino que el de la navegación»,²⁶ o simplemente se indicaba que la licencia era para hacer viaje de *ida, estada y vuelta*, o *viaje redondo*.²⁷

En esta línea son asimismo interesantes otras licencias que no especifican el tiempo del permiso porque son entregadas a esposos que parten a las Indias con la misión de ocupar un cargo público en la Administración americana.

A veces estas licencias se veían alargadas en el tiempo mediante prórrogas, que también han sido muy numerosas las concedidas y que se han localizado en los legajos consultados. Casi siempre su propósito fue permitir a los esposos que ya estaban en territorio americano alargar el tiempo para concluir el negocio o la actividad para la que marcharon y que, en definitiva, suponía consolidar los bienes que sustentaban a la familia; de ahí que estas prórrogas se otorgaran por períodos que oscilaban entre uno y seis años, o por el tiempo necesario para finiquitar la labor. Un caso interesante es el de Jacinto de Herrera,²⁸

25. En el caso de los mercaderes, la Casa de la Contratación comenzó a conceder licencias por un período de tres años, al término del cual debían volver, Fernández López, 2018:183.

26. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 39, 1793.

27. Cursiva de la autora.

28. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 1685, 1790 (II).

quien llevaba veintidós años residiendo en Veracruz, ciudad en la que tenía una botica. Pues bien, a pesar de esta larga estancia fuera de su hogar, su esposa Francisca Díaz le amplía dos años más el permiso de estancia, pero con el ultimátum de que debe finiquitar el negocio, e incluso le amenaza con negarle la prórroga si no le llega la asignación mensual.

El estudio de estas prórrogas permite comprobar que algunos de estos hombres llevaban largos períodos ausentes de sus hogares y hacían y tenían sus vidas al otro lado del Atlántico, pero, aun así, seguían dependiendo de las esposas para poder continuar permaneciendo en esas tierras legalmente. Es preciso recordar, tal como se señaló en el apartado 3,²⁹ el problema que suponía para los maridos ausentes estar sin licencia o con esta caducada: la denuncia ante las autoridades por parte de la esposa provocaría que fuesen apresados y embarcados de regreso con destino a la Península, siendo esta la razón por la que los hombres insistiesen en sus peticiones. Eran ellas las que de alguna manera mantenían cierto control sobre los esposos a través de la concesión de las licencias y prórrogas. Casos que ilustran lo dicho son los de Miguel Monasterio y de Antonio Alba. El primero residía en Montevideo, donde trabajaba en las «labores de esteras».³⁰ Miguel había abierto en la ciudad varias tiendas de este género, y para regentarlas contaba con la ayuda de sus dos hijos, Antonio y Alfonso, que al parecer vivían con él hacía varios años. Sin embargo, y a pesar de que este hombre tenía organizada la vida en esa ciudad, seguía necesitando el permiso de su esposa, y no podía cortar los hilos de unión con su anterior vida, de ahí que, de nuevo, vuelva a solicitar una prórroga a la licencia. Aunque quizá más representativa por la dureza y tristeza resulta la historia de Antonio Alba.³¹ Agustina Huerta, su esposa, declara en la prórroga que le concede que su marido hacía más de doce años que residía en Buenos Aires y que por las cartas que recibía le confesaba que se encontraba débil de salud para aventurarse a un viaje de regreso a la Península, motivo por el que le solicitaba la prórroga. No obstante, en esta ocasión la situación fue muy distinta, ya que es ella la que ahora no solo controla el futuro de Antonio, sino que además tiene el propósito de romper esa unión. Con esa intención declara que ella también padece enfermedades tal como lo expresan sus médicos, y por ello ha decidido ingresar en un convento de religiosas y tomar los hábitos como seglar. En consecuencia, Agustina le otorga una prórroga perpetua, así le concede «su remota y absoluta licencia para que pueda subsistir en dicho puerto o en otro paraje de América que le sea oportuno o favorable para su salud». Es evidente que el tiempo de separación había condicionado los afectos entre ambos, si es que alguna vez existieron, y el desinterés por volver a reagrupar el núcleo familiar; probablemente ella también había organizado y rehecho su vida sin la presencia del esposo y encuentra esta salida para darle fin a esta unión.

29. Cursiva de la autora.

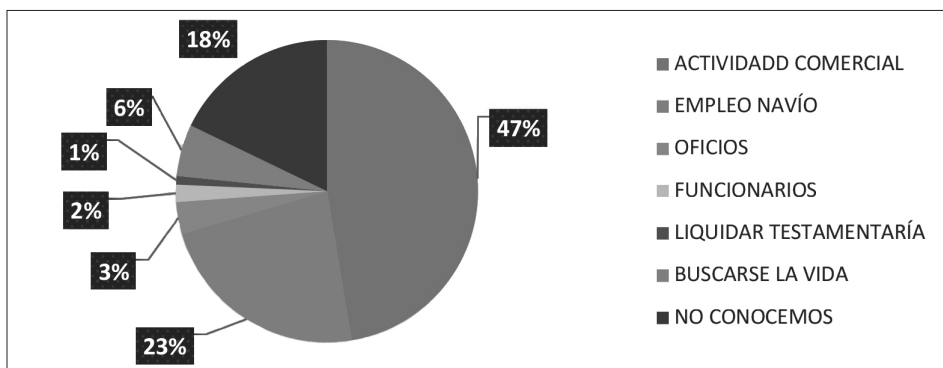
30. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 35, 1773.

31. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 3141, 1774.

6. Actividades para las que se solicitaban las licencias

La documentación trabajada nos ha permitido conocer la ocupación de la mayoría de estos hombres a los que les fueron otorgadas las licencias. La diversidad de actividades es tan amplia que para poder trabajarlas con mayor claridad las hemos agrupado en diferentes ítems que aparecen en el gráfico número 3.

Gráfico 3: Relación de actividades a las que se dedican los esposos (1765-1793).



Fuente. Elaboración de la autora a partir de los datos obtenidos de las licencias de embarque a las Indias.³²

La actividad mercantil es la ocupación a la que se dedica el porcentaje más elevado. Estas transacciones abarcaban desde las más simples, como podía ser la venta de alguna mercancía que estos hombres llevaban consigo, de su propiedad, o encargos de otros, actuando en este caso como simples intermediarios, hasta las que practicaban los comerciantes de la Carrera de Indias, que, aunque no las detallaban, declaraban que eran numerosas pues «marchan a realizar las dependencias y negocios propios de su empleo».³³

En segundo lugar, se sitúan los que van ocupando diferentes empleos en los navíos en los que parten. Entre ellos señalamos a pilotos, capitanes y maestros: casi una veintena van ejerciendo el puesto de maestro, al que a veces también se le suma los ya citados, de capitán y piloto. Cocineros y reposteros³⁴ le siguen en número, además de despenseros o maestro de víveres, aunque el colectivo que destaca por su elevado número es el de los panaderos. Un total de diez hombres marchan ocupando plaza de primero o segundo panadero en los navíos y a todos se les entrega licencia por un período de dos o tres años, o de

32. Para la obtención de datos, remítase a la nota 20.

33. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 2467, 1772.

34. La razón de la inclusión de estos dos colectivos en este grupo de «empleos en navío» se debe a que marchan ocupando plaza de su oficio en las embarcaciones. Al estar la ciudad de Cádiz dedicada principalmente al comercio marítimo, mucho de estos trabajadores se empleaban en los navíos de las flotas de las Indias, Rodríguez Díaz, 2021:12.

ida, estada y vuelta, a la que en ocasiones, además se le añade por «el tiempo que necesite para evacuar sus negocios», «para hacer trabajo [...] para la utilidad de los dos».³⁵

Los escribanos y mayordomos³⁶ también conforman un grupo numeroso. De los nueve escribanos localizados, ocho de ellos iban ocupando la plaza en el navío en el que parten, y tan solo uno tiene como destino la Real Audiencia de México. En la misma línea, reiteramos como carácter complementario el comercial en todos los grupos sociales, ya que también en este caso todos los escribanos de los navíos manifiestan que van a comerciar, o realizar algún tipo de negocios. Por supuesto, no faltaron cirujanos ni boticarios entre estos hombres.

El tercer grupo estaba conformado por hombres dedicados a ejercer diferentes oficios. El auge de la ciudad gaditana en el siglo XVIII, reforzado más tarde con el control del monopolio comercial, la convirtió en foco de atracción para muchos artesanos, no solo por la diversidad y capacidad económica de sus habitantes, sino también por las posibilidades del comercio americano.³⁷ Entre ellos enumeramos a albañiles, trabajadores de esteras, abaniqueros, maestros plateros, o sastres.

Un colectivo muy interesante son los que van a tomar posesión como funcionarios de la Corona en algún lugar del continente americano. La mayoría comparten dos rasgos característicos en sus licencias. Primero que les son otorgadas por el tiempo que necesiten para ejercer el cargo y segundo que en el texto de la licencia se añade una pequeña aclaración en la que se insiste en que las esposas deben reunirse con sus maridos en cuanto tuviesen posibilidad, con el fin de continuar la vida marital. Ya para 1530 se prohibía la emigración de los casados que no fuesen con sus mujeres; restricción que afectaba también a los funcionarios.³⁸ Al ser trabajos oficiales, se comprendía que el traslado al lugar de destino era no solo del funcionario, sino de toda la unidad familiar. Esta situación se comprueba en las licencias concedidas a Vicente Josef Ubiella³⁹ y a Bernardo José de Beza.⁴⁰ En la primera, Vicente solicita permiso para marchar a México a ocupar su plaza de escribano de la Real Audiencia en dicha ciudad y su esposa Josepha Rodríguez Pérez se lo entrega por el plazo de tres años, y explica que, por temas de guerra y salud, ella y sus hijos no le acompañarían, sino que lo harían más tarde, aunque le exige a su marido el envío de la manutención. Tal es

35. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 5373, 1785.

36. Esta profesión de mayordomo no se señala en las tripulaciones de los navíos de la Real Armada; tampoco la localizamos en los mercantes, por lo que sospechamos que su función equivaldría a la de asistentes de otras personas, asistir a alguno de los oficiales o personas importantes que marcharon en los navíos. *Ordenanzas de Su Magestad para su Real Armada. Ordenanzas de 1748. Tratado sexto. Título II* (De la gratificación de mesa y criados) y *Ordenanzas Generales de la Armada Naval. Parte primera. Tomo II. Y Ordenanzas de 1793. Tratado Sexto, título VI* (De la gratificación de mesa y salario para criados a bordo).

37. Rodríguez Díaz, 2021:10.

38. Esta prohibición englobaba también a los funcionarios, virreyes, gobernadores o funcionarios de justicias, militares, etc., tal como se expresa en la Ley xxviii, título xxvi, del libro ix de la *Recompilación*, Fernández López, 2018:199.

39. AHPC, Protocolos Cádiz. Leg. 36, 1781.

40. AHPC, Protocolos Cádiz. Leg. 1062, 1787.

esta condición que en el mismo documento aparece una obligación a un comerciante amigo de ambos de pasarle mensualmente una cuota de 35 pesos hasta que el esposo no le enviase la asignación o ella marchase en su compañía. Una situación parecida es la que se observa en la prórroga que se le entrega a Bernardo José de Beza, teniente alcalde mayor de Tehuacán de las Granadas, un pueblo de la jurisdicción del Reino de México, donde residía desde hacía varios años. Pues bien, su esposa, Felipa Barba, expone en el documento que, aunque en las cartas que recibe de su marido, este le pide que vaya a reunirse con él, no puede hacerlo porque se encuentra enferma y para demostrarlo, junto a la licencia le envía el justificante del médico y le reitera la promesa de que ella partirá a reunirse con él en cuanto mejore su estado. Además, añade un párrafo muy significativo, donde señala una condición para otorgarle la prórroga que consistía en que debería seguir enviándole medios para subsistir, al igual que había estado haciendo hasta ese momento. Estas cláusulas nos llevan a pensar que tanto Felipa como Josepha no tenían en proyecto pasar a las Indias, cuestión a la que se habían obligado,⁴¹ bien por miedo al viaje, bien por otras razones y presentan la enfermedad como justificación. No obstante, manifiestan su propósito de marchar para ajustarse al marco legal al que se habían comprometido, pero evidentemente tenían una segunda intención, como era la de asegurarse la ayuda económica del esposo.

Esta actitud nos lleva a pensar que la relación de muchas de estas parejas no se fundamentaba en el afecto, sino en la necesidad del sostenimiento económico y social, tema que se corrobora al comprobar que los dos cónyuges seguían manteniendo contacto en la distancia a través de las misivas, posiblemente por el interés de ambos para conseguir el permiso y la manutención familiar respectivamente.⁴²

Tan solo tres hombres marchan con permiso para liquidar la testamentaría de algún familiar, o persona de confianza. Sabemos por el codicilo que María Apolonia Garivaldo Traverso hace constar en 1787,⁴³ que su esposo en 1768 marchó a Cartagena para gestionar la testamentaría de un gran amigo con quien compartía ciertos negocios y del que era albacea, y hasta esa fecha no había regresado. Él llevaba residiendo allá casi dos décadas, durante las cuales María Apolonia había permanecido sola en la ciudad de Cádiz, ya que la única hija que tuvo murió a corta edad. El interés del codicilo que dicta esta mujer reside en las donaciones que dispone destinadas a varias mujeres, entre ellas a dos viudas, apostillando que se les entregasen cuanto antes. Esta actuación dibuja las

41. No hay que olvidar que el contrato matrimonial, siguiendo la normativa tridentina, suponía una vida en común lecho, mesa y habitación, había que mantener la unidad familiar y eran las autoridades eclesiásticas las encargadas de velar por su cumplimiento.

42. Sostenemos que estas mujeres no tenían intención de marchar, y si se indica en las licencias era porque se les requería el mantenimiento de la unidad familiar, y a la vez con la concesión del permiso se aseguraban su subsistencia. Es evidente que estas mujeres, esposas de funcionarios y que, por tanto, tenían cierto nivel social contaría con mayor libertad para moverse en la ciudad de Cádiz, a la vez que con medios económicos para subsistir.

43. Codicilo de María Polonia Garivaldo Traverso. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 2485, Folios: 311-313, 1787.

estrategias de ayuda que pusieron en marcha muchas de estas mujeres que quedaron solas durante años, a veces en situaciones muy difíciles.

El resto de los titulares de las licencias no exponen el motivo para el que marchan, algunos indican tan solo que salen en busca de fortuna o para subsistir.

Evidentemente la actividad o empleo que desarrollasen los esposos en sus viajes o estancias en las Indias repercutiría directamente en la situación económica y social de la esposa que quedaba en la Península. Esto nos puede indicar la situación y estatus del resto de la familia, aunque como bien sabemos no siempre ocurrió así: en ocasiones los esposos se olvidaron de los que quedaron en la Península por unas u otras razones, y era aquí cuando entraba en juego el uso de la licencia como instrumento de control, estabilidad y seguridad de la familia.

7. Las otorgantes de las licencias

Es también de gran interés conocer cómo eran aquellas mujeres que otorgaron las licencias y destacar las características comunes de este grupo con el propósito de mostrar una imagen más general que las describa. Con este objetivo vamos a tratar cuestiones como el momento cuando solían entregar la licencia, algunos rasgos culturales, los objetivos e intenciones de estas mujeres y el uso de las licencias como instrumentos de control.

Una cuestión que tuvimos en cuenta fue conocer en qué momento de la vida marital solían otorgarse las licencias. Esta información no aparece en el documento, aunque en ocasiones contamos con otras fuentes como son las disposiciones de última voluntad que aportan detalles sobre algún momento de sus vidas y nos orientan sobre cómo podía ser esta dinámica. Muchos de estos hombres solían marchar tras contraer matrimonio, o conocer el embarazo de la esposa con el fin de buscar un medio de vida. La mayoría de las veces optaban por realizar algún tipo de actividad comercial, se enrolaban en las tripulaciones de los navíos o ejercían otras actividades. Por ejemplo, Teresa Gaona⁴⁴ ordena su testamento tras haber dado a luz a su segundo hijo y encontrarse gravemente enferma en el posparto. Esta mujer confiesa que llevaba tres años casada y su marido, Juan Palacio, con plaza de sobrecargo en la fragata *Nuestra Señora La Purísima Concepción y San Cayetano*, había partido hacia Buenos Aires y Cartagena, y sigue declarando que era esa ciudad a la que había viajado ya varias veces desde que tomó estado.

A modo general, las licencias eran otorgadas en fechas muy tempranas con posterioridad a la boda y estas se iban repitiendo a lo largo de toda la vida del matrimonio.

En lo referente al nivel cultural de este colectivo femenino contamos con una información muy interesante, ya que conocemos si sabían o no firmar. Hay que tener en cuenta que todas las licencias debían ser firmadas por la otorgante, la

44. Testamento de Teresa Gaona Banfi. AHPC, Protocolos Cádiz, Leg. 0401, Folios: 165-166, 1790.

esposa, y en el caso de que esta no supiese o pudiese, el escribano lo indicaba.⁴⁵ En este sentido, es sorprendente⁴⁶ que más de la mitad de las licencias cuentan con la rúbrica de la esposa; así, en total, 173 mujeres firman las licencias. Ello no indica que todas supiesen escribir y leer, pero al menos sí firmar, no podemos olvidar que el alfabetismo no es una situación homogénea, sino que comprende varios niveles que han de ser matizados.⁴⁷

Al hilo de lo dicho, hay que precisar que la sociedad a la que pertenecen estas mujeres es una sociedad estamental, con unos valores tradicionales, en los que la mujer tenía su lugar impuesto por la posición que los hombres de la familia ocuparan, padres o esposos.⁴⁸ Sin embargo, en el Cádiz de la época esta situación era algo diferente.⁴⁹ Una población masculina muy vinculada al comercio americano y a las actividades relacionadas con los viajes transoceánicos, dio lugar a que muchas de estas esposas pasasen largos períodos solas y como consecuencia fueron familiarizándose y asumiendo algunos roles que hasta el momento habían pertenecido a los maridos. Por las disposiciones de última voluntad encontramos a algunas de ellas realizando gestiones comerciales; el espíritu comercial de la ciudad también les afectaría a ellas, haciéndolas partícipes del comercio americano. De esta situación ya se han hecho eco algunas investigadoras como Paloma Fernández o Gloria Zarza Rendón,⁵⁰ sacando a la luz trabajos muy interesantes.

Otro tema que hay que señalar, aunque pueda parecer obvio, es la intención y sentimientos que estas mujeres suelen expresar en los documentos de últimas voluntades en cuanto a cuidar y salvaguardar los intereses de los hijos, sentimientos e intenciones que también compartían los esposos. Y en este sentido se podrían entender los numerosos poderes recíprocos para testar que se han localizado, porque es a este tipo documental al que más recurren y que podría traducirse como la confianza que la pareja tenía puesta entre ellos, lo que significaba que los asuntos sobre el futuro de los hijos, la gestión de los bienes o las disposiciones religiosas para después de la muerte estaban habladas y acorda-

45. Este es un criterio importante para conocer el nivel cultural de estas mujeres, ya que para el siglo XVIII el saber firmar o escribir era asumible para las mujeres gaditanas que pertenecían a determinados grupos sociales y no para las mujeres del pueblo.

46. El nivel cultural y la vida pública que llegaron a alcanzar las mujeres gaditanas del último cuarto del XVIII dio lugar a las constantes denuncias por parte de la Iglesia y de los sectores tradicionales de la sociedad, Fernández Pérez, 1997: 56-57.

47. Ciscar Pallarés, 1995: 37-42; Soubeyroux, 1995: 226-229. En cuanto a los criterios utilizados para analizar el nivel de alfabetización de una población, hay que señalar que, hasta principios de la década de los ochenta del siglo XX, el indicador utilizado para conocer este nivel era el saber o no firmar, o sea, nos referimos a aquellas personas que eran capaces de escribir su nombre, Cipolla, 1970:11. No obstante, a partir de esa fecha contamos con numerosos trabajos en los que se emplean otros criterios, pasando de lo cuantitativo a cualitativo y otras metodologías distintas (diferenciación entre hombre y mujer, tipo de grafías, diferenciación social y o profesional) que proporcionan unos resultados más precisos y cercanos a la realidad.

48. Fernández Mayo, 2004.

49. Este hecho fue compartido por las ciudades marítimas vinculadas al comercio marítimo y a la constante emigración masculina, Zarza Rendón, 2012: 193.

50. Podemos apuntar las próximas investigaciones que sobre esta temática pronto saldrán a la luz de las historiadoras Lola Lozano Salado y Guadalupe Carrasco González.

das por el matrimonio con el objeto de asegurar la subsistencia y la salvación familiar.

Pero, por desgracia, no siempre fue así. Hubo hombres que marcharon con sus licencias, que incluso llevaron consigo todos los recursos económicos de la familia para intentar obtener los mayores beneficios posible que permitiese un futuro más prometedor, pero que por diferentes causas no regresaron. Los motivos principalmente fueron que no finiquitaron los negocios para los que partieron y comenzaron a encadenar prórrogas a las licencias, o que emprendieron otra vida, olvidando a la familia que quedó atrás a veces en una situación de pobreza sin medios para sobrevivir.

Temiendo al futuro y a la situación en la que algunas mujeres quedaban tras la marcha de sus esposos, no era extraño que las licencias fuesen obtenidas tras episodios de violencia.⁵¹

En este contexto, no se puede obviar una cláusula que comienza a aparecer casi habitualmente en los documentos a partir de 1775, en la que la otorgante dice haber dado la licencia libremente y porque es su voluntad:

Sin recibir paliza alguna [...] o [...] sin haber sido inducida ni atemorizada por su marido ni otra persona en su nombre, pues la otorga y concede de su libre y espontánea voluntad por convenirle en su efecto en su propia utilidad.⁵²

A través de las disposiciones testamentarias, algunas mujeres confiesan encontrarse en una situación económica paupérrima y en la necesidad de pedir auxilio, declarando quiénes son sus bienhechores, que en muchas ocasiones también suelen ser mujeres. Laurencia Dávila y Lobillo⁵³ queda viuda tras fallecer su esposo en Manila, donde comerciaba. Los bienes del finado quedan en manos de su albacea, que comienza a gestionarlos; sin embargo y a pesar de la situación desahogada en la que vivía la familia, la circunstancia económica comienza a complicarse y es declarada *pobre de solemnidad*.⁵⁴ A partir de aquí, Laurencia comienza a recibir ayuda económica de amigos y vecinos, aunque en su testamento ella destaca la que le concedió otra viuda que se hizo cargo del pago del alquiler donde vivía.

Al hilo de lo expuesto, además de las ayudas por parte de familiares y amigos, hay una costumbre que está presente entre estas mujeres que quedan en una situación paupérrima y es la red de solidaridad que se construye entre ellas.⁵⁵ No cabe duda de que, en el caso de aquellas esposas pertenecientes a familias de mayor poder económico y nivel social, el marido, al partir, acostum-

51. Estas historias de violencia son muchas veces narradas en las denuncias impuestas ante las justicias eclesiásticas por algunas de las mujeres que son abandonadas. Una fuente de primer orden para su estudio son las Requisitorias General de Guía trabajadas por De la Pascua, 1993-1994.

52. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 1684.

53. Codicilo de Laurencia Dávila Lovillo. Natural de Cádiz, AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 2208, Folios: 309-310, 1785; Testamento de Laurencia Dávila Lovillo. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 2207, Folios: 2571-2574, 1784.

54. Cursiva de la autora.

55. De la Pascua, 1995: 278-279.

braba a dejar los medios suficientes para la subsistencia, proporcionando una asignación periódica cuya entrega encargaba a familiares o amigos de confianza. Y eso es lo que hace Baltasar Jaubert⁵⁶ antes de zarpar para Guatemala. Baltasar estaba casado con Inés Morales, con quien tenía ocho hijos y su intención es dejar a la familia cubierta ante cualquier situación. Baltasar declara que tenía una botica en la ciudad, y aunque marcha con la intención de comerciar, en esta ocasión iba ocupando plaza de escribano en el navío *Santa Bárbara*. Antes de marchar encarga a un vecino y amigo de confianza la entrega periódica de una asignación que asegurase la manutención de todos. Igualmente declara que su esposa es poseedora de algunas cantidades procedentes de rentas, pero además de todo lo dicho, deja escrito que en el caso de que le ocurriese una desgracia durante el viaje su suegro sería nombrado albacea.

Llegado a este punto, creemos oportuno hacer la siguiente pregunta: ¿se convirtieron las licencias y prórrogas en un instrumento de control a los esposos que a la vez permitió a las mujeres asegurar su subsistencia y la de la prole?

Aunque la respuesta a esta cuestión en ningún caso es taxativa, creemos que con la información que nos ofrecen algunos documentos trabajados podemos ir aproximándonos a dar una respuesta al tema planteado.

No son muchas las mujeres que informan si hicieron uso de los permisos como medio de control, ya que hay que tener en cuenta que la mayoría de los esposos regresarían a sus hogares tras finalizar la actividad para la que marcharon. Además, hay que señalar que los datos con los que se ha trabajado este tema son los que aparecen en las escrituras de última voluntad y que, como es obvio, muchas de ellas no dictaron disposiciones, e incluso en el caso de que las ordenasen tampoco exponían muchos detalles. Aun así, hemos comprobado una veintena de casos en los que se confirma que la justicia tuvo que actuar. Al hilo de lo expuesto, y como una aportación significativa al tema en cuestión, podemos citar los trabajos De la Pascua,⁵⁷ relevantes por la documentación que se analiza, las Requisitorias.⁵⁸ En ellas se localizan denuncias hechas ante las autoridades eclesiásticas por mujeres abandonadas, distintas situaciones de ilegalidades y algunas en relación con las licencias. En este sentido podemos destacar dos historias que ilustran este tema: son la de Isabel Pérez y Alcalá y la de Juana Hinestrosa. Isabel, protagonista de la primera historia de vida, concedió en 1765 a su esposo Román Lorenzo un permiso de tres años para que marchase a Nueva España y, como no regresó en el plazo acordado, fue denunciado. Después de quince años le vuelve a solicitar una prórroga; el motivo en esta ocasión es que se encuentra encarcelado en San Juan de Ulúa ya que «su mujer lo denunció por la demora en regresar»⁵⁹ y además alega que el fruto de sus

56. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 2555, 1767; Testamento en virtud de poder de Baltasar Dionisio Jaubert Donado. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 3139, Folios: 32-34, 1767.

57. De la Pascua, 1993-1994.

58. Nos referimos concretamente a los expedientes que se abrían por un escrito de súplica de una mujer ante el juez eclesiástico de un obispado solicitando la restitución de un derecho, que en el caso de las mujeres abandonadas lo que pretendían era la vuelta del esposo al hogar.

59. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 36, 1781.

negocios durante estos años revertía en el bien de ambos. Finalmente, Isabel le prorroga tres años más el permiso. En definitiva, si hacemos un cálculo aproximado del tiempo que Román llevaba ausente, contabilizamos diecisiete años.

En esta misma línea tenemos la segunda historia: Lorenzo Bazarra⁶⁰ partió con licencia y llevaba dieciséis años residiendo en La Habana dedicado a comerciar. En estos momentos solicita una prórroga de dos años a su esposa Juana Hinestrosa, ya que había sido detenido por no tener licencia de su mujer. Este caso confirma que las autoridades actuaban y exigían los documentos.

Igualmente, otro ejemplo que refuerza la importancia de las licencias es que en más de un caso son los maridos las que las solicitan antes de que se cumplan los plazos para evitar problemas con las justicias. Analizando estas historias, consideramos que las licencias para embarcar cumplieron con su finalidad y en manos de las esposas pudieron llegar a convertirse en ocasiones en un instrumento de control.

8. Reflexiones finales

Por último y a modo de conclusión, hemos de destacar que son en los años de la publicación de las leyes de libre comercio y finalización de la guerra contra Inglaterra cuando se otorga el mayor número de licencias para embarcar a las Indias. Esto es lógico, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los individuos que las solicitaban estaban dedicados a actividades comerciales o a profesiones relacionadas con las flotas y en estos momentos se daban las circunstancias propicias para marchar.

En relación con las licencias y prórrogas, los tiempos oscilaron entre uno y ocho años, siendo lo más frecuente los permisos de tres años. Hemos comprobado que era habitual que estos hombres fuesen sumando prórrogas a sus licencias y que muchos de ellos permanecieran durante años ausentes de sus hogares. Las esposas, mientras tanto, se encargaron de asegurar el sostenimiento propio y de los hijos. Con este fin aprendieron a gestionar las asignaciones que hubiesen dispuesto los maridos, en el caso de que las hubieran realizado y, si no, buscaron los medios a través de peticiones de ayudas a familiares y amigos, que en algunos casos fueron también las esposas de otros ausentes en las Indias.

A pesar de los casos en los que hemos constatado que los varones se olvidaron o abandonaron a su familia en la Península, en otras ocasiones son evidentes los lazos afectivos existentes entre estas parejas. Las escrituras de última voluntad han aportado una información valiosa para ir esbozando las relaciones entre los cónyuges no solo desde la perspectiva oficial, sino también desde la personal.

También hemos comprobado que las licencias para embarcar se convirtieron, algunas veces, en un instrumento o arma de control de la mujer hacia el esposo y que haciendo uso del marco legal de este permiso tuvieron la posibilidad

60. AHPC. Protocolos Cádiz, Leg. 4975, 1770.

de participar de la decisión del futuro familiar. Oficialmente, aunque no siempre en la práctica, tuvieron en sus manos la herramienta que permitió formular el discurso de la familia, participando en la decisión de que el esposo zarpara al Nuevo Mundo. En esas circunstancias la mujer asumió legalmente el control y recurrió a diferentes estrategias para asegurar el sostenimiento económico de ella y de sus hijos. Huelga decir que las vidas de estas esposas pudieron ser muy diferentes al común, en que la pobreza y la presión, en un mundo regido por hombres siempre estuvo presente.

Bibliografía

- ALFONSO MOLA, Marina (1997). *La flota gaditana del libre comercio (1778-1828)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2011). «Puerta de América. Cádiz en el siglo XVIII». *La Aventura de la historia*, 155, págs. 40-45.
- ARANDA MENDÍAZ, Manuel (2008). *La mujer en la España del Antiguo Régimen: historia de género y fuentes jurídicas*. Las Palmas de Gran Canarias.
- BARRIENTOS MÁRQUEZ, María del Mar (2001). «Cádiz, su puerto y su bahía: la aplicación de las Leyes de Libre Comercio». *Trocadero*, 21 y 22, págs. 233-246.
- BARTOLOMEI, Arnaud (2021). «Nueva España, el último bastión del comercio imperial español en el proceso de apertura de la Carrera de Indias (1815-1825)». *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, 23, págs. 99-126.
- BERNAL, Antonio Miguel (coord.) (1987). *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior de España.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2004). «Cádiz entre dos siglos (XVIII-XIX): el testimonio de sus hombres de negocio». En: RAMOS SANTANA, Alberto; GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BUTRÓN PRIDA, Gonzalo (coords.). *Trafalgar y el mundo atlántico*. Madrid: Marcial Pons, págs. 299-320.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2005). *Cádiz en el sistema Atlántico*. Cádiz: Sílex.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2008). «Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen estado de la cuestión y perspectivas». *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, págs. 43-76.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2017). *El consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*. Cádiz: Editorial UCA.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2018). «Política y comercio en el siglo XVIII, sus efectos sobre las ciudades de la Bahía de Cádiz». En: TORRES SÁNCHEZ, Rafael (ed.). *Studium, magisterium et amicitia: homenaje al profesor Agustín González Enciso*. Pamplona: Eunat, págs. 301-309.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (2000). «Comercio, negocios y comerciantes en Cádiz a finales del siglo XVIII». En: TORRES SÁNCHEZ, Rafael (coord.). *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*. Navarra: Universidad de Navarra, págs. 107-140.
- CERVANTES CORTÉS, José Luis, (2021). «Por necesidad y solidaridad: las agrupaciones de solterones en la ciudad de México a finales del siglo XVIII». *Naveg@merica*, 26, págs. 1-33.
- CIPOLLA, Carlos María (1983). *Educación y desarrollo en Occidente*. Barcelona: Ariel.
- CISCAR PALLARÉS, Eugenio (1995). «Cruz o firma en la práctica procesal (contribución a la medición de la alfabetización en el Reino de Valencia, siglos XVI-XVIII)». *Estudis: Revista de historia moderna*, 24, págs. 37-62.

- DELGADO RIBAS, Josep M. (1982). «La emigración española a América Latina durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán». *Boletín Americanista*, 32, págs. 115-137.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1954). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, volumen I.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco (2018). *La Casa de la Contratación de Indias una oficina de expedición documental 1503-1717*. Sevilla: Colegio de Michoacán y Editorial Universidad de Sevilla.
- FERNÁNDEZ MAYO, Manuela, (2004). *El impacto del comercio americano en la estructura demográfica, social, y urbana de Cádiz a mediados del siglo XVIII*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma (1997). *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz 1700-1812*. Madrid: Editorial Siglo XXI.
- FISHER, John Robert (1981). «Imperial Free Trade and the Hispanic Economy, 1778-1796». *Journal of Latin American Studies*, 13, págs. 21-56.
- FISHER, John Robert (1985). «Comercio libre entre Andalucía y América, 1778-1796». *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida, 1, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), págs. 37-58.
- FISHER, John Robert (1987). «El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII». En: Bernal Rodríguez, Antonio Miguel (coord). *El comercio Libre entre España y América (1765-1724)*. Madrid: Fundación Banco Exterior, págs. 29-38.
- FISHER, John Robert (1996). «Estructuras comerciales en el mundo hispánico y el reformismo borbónico». En: GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.). *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*. Madrid: Alianza, págs.109-122.
- GÁLVEZ RUÍZ, María Ángeles (1997). «Emigración a Indias y fracaso conyugal». *Chronica Nova*, 24, págs. 79-102.
- GÁLVEZ RUÍZ, María Ángeles (2004). «Las parejas imperfectas: Viajes a Ultramar y ausencias de la vida maridada. Siglo XVII». En: DÁVILA MENDOZA, Dora (coord.). *Historia, género y familia en Iberoamérica, siglos XVI-XX*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, págs. 67-101.
- GARCÍA BAQUERO, Antonio (1988). *Cádiz y el Atlántico: 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- GARCÍA BAQUERO, Antonio (1992). *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocio*. Sevilla: Algaida.
- GARCÍA BAQUERO, Antonio (1995). «Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial». *Chronica Nova*, 22, págs. 105-140.
- GARCÍA HIDALGO, Palmira (2019). «La emigración española a América en la época moderna. Un acercamiento al estado de la cuestión». *Naveg@mérica*, 23, págs. 2-48.
- GUTIÉRREZ AGUILERA, Selina (2010). «Las mujeres jefas del hogar en el Buenos Aires colonial». *Temas Americanistas*, 25, págs. 26-64.
- MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario (1995). *La emigración española a América 1765-1824*, Oviedo: Universidad de Oviedo.
- MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario (1999). «A contribución migratoria española ás Antillas entre 1765 e 1824». *Estudios Migratorios*, 7-8, págs. 155-176.
- ORDENANZAS DE SU Magestad para su Real Armada. ORDENANZAS DE 1748. TRATADO SEXTO. TÍTULO II (De la gratificación de mesa y criados). Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/cesia/2-Historia/ordenanzasarmada2.pdf> (consultado en 2/11/2021).

- Ordenanzas Generales de la Armada Naval. Parte primera. Tomo II. Ordenanzas de 1793. Tratado Sexo, Título VI* (De la gratificación de mesa y salario para criados abordo). Disponible en: <https://armada.defensa.gob.es/archivo/cesia/2-Historia/ordenanzas-generalesarmada.pdf> (consultado en 2/11/2021).
- PASCUA SÁNCHEZ, M.^a José de la (1993-1994). «La cara oculta del sueño indiano: Mujeres abandonadas en el Cádiz de la Carrera de Indias». *Chronica Nova*, 21, págs. 441-468.
- PASCUA SÁNCHEZ, M.^a José de la (1995). *Mujeres solas: historia de amor y de abandono en el mundo hispánico*. Málaga: Diputación de Málaga.
- PASCUA SÁNCHEZ, M.^a José de la (2016). «A la sombra de hombres ausentes. Mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos». *Studia Historica*, 38 (2), págs. 237-285.
- Recopilación de las Leyes de Indias que fueron mandadas a imprimir por S.M. Católica el Rey D. Carlos II* (1841) (5^a ed.). Madrid. Disponible en: <https://play.google.com/books/reader?id=soBTAACAAJ&pg=GBS.RA2-PA246&hl=es> (consultado en 2/11/2021).
- SOUBEYROUX, Jacques. «La alfabetización en la España del siglo XVIII». *Historia de la Educación. Revista interuniversitaria*, 14-15, págs. 199-233.
- TURISO SEBASTIÁN, Jesús (2019). «Emigración, comerciantes y comercio en la región de Veracruz entre 1778-1822». *Navea@merica*, 22, págs.1-25.
- ZARZA RENDÓN, Gloria (2011). «Historia de la vida privada entre dos siglos: testamentos de hispanoamericanas en Cádiz». *Trocadero*, 23, págs. 303-317.
- ZARZA RENDÓN, Gloria (2012). «Mujer y comercio americano en el Cádiz a finales del siglo XVIII». *Revista Dos Puntas*, 6, págs.185-198.
- ZARZA RENDÓN, Gloria (2014). «Familias americanas en Cádiz: estructuras domésticas y redes sociales de reciprocidad». *Naveg@mérica*, 13, págs. 1-24.
- ZARZA RENDÓN, Gloria (2015). «Reflejos de poder y amparo femenino. Una reflexión en torno al papel de la mujer hispanoamericana en Cádiz a través de las disposiciones testamentarias (1752-1840)». *Revista Dos Puntas*, 11, págs. 205-222.

I se'n van anar. Llicències per navegar a les Índies atorgades per mullers als seus marits

Resum: Mitjançant les llicències per navegar a les Índies firmades a les notaries gaditanes de 1765 a 1793 s'analitza quins homes van sol·licitar-les, les seves vides i intencions. Les atorgants d'aquestes llicències, les seves dones, també s'estudien: qui eren, quin paper van tenir i si van participar en la decisió del seu marit de marxar cap al Nou Món. Així mateix, és objecte d'estudi, també, si les llicències van constituir un instrument de control envers les seves parelles, una eina que va permetre formular la trajectòria de les seves famílies.

Paraules clau: llicències per embarcar, permisos, lleis de lliure comerç, història de les dones, Cadis, instruments de control.

And they left. Licenses to sail to the Indies granted by women to their husbands.

Abstract: Through the licences to sail to the Indies signed in the Cádiz notaries' offices from 1765 to 1793, this paper analyses who were the men who applied for them, their lives and intentions. The grantors of these licences, their wives, are also analysed; who they were, what role they played and whether they participated in their husband's decision to sail to the New World. Likewise, it is also the object of the study whether these licences constituted an instrument of control towards their partners, a tool that allowed them to formulate the course of the family.

Keywords: license to embark, women, permissions, Free Trade Laws, women's history, Cádiz, instruments of control.

Fecha de recepció: 18 de novembre de 2021

Fecha de aceptació: 10 de mayo de 2022

Fecha de publicació: 22 de diciembre de 2022



Este documento está sujeto a la licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada de Creative Commons, cuyo texto está disponible en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.