

**EL TRÁFICO DE NEGROS HACIA  
AMÉRICA**

**\*\*\***

*LUTGARDO GARCÍA FUENTES*

## ÍNDICE

<b>1.- LA TRATA: ORÍGENES, ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO .....</b>	<b>1</b>
<b>2.- LAS LICENCIAS .....</b>	<b>18</b>
<b>3.- LOS ASIENTOS PORTUGUESES .....</b>	<b>25</b>
<b>4.- LOS HOLANDESES.....</b>	<b>29</b>
<b>5.- EL ASIEN TO DE GRILLO Y LOMELÍN (1663-1674) .....</b>	<b>33</b>
<b>6.- ASIEN TO S POSTERIORES A 1673.....</b>	<b>35</b>
<b>7.- EL ASIEN TO FRANCÉS.....</b>	<b>40</b>
<b>8.- EL ASIEN TO INGLÉS.....</b>	<b>42</b>
<b>9.- LOS ASIEN TO S PARCIALES .....</b>	<b>46</b>
<b>10.- EL FINAL DE LA TRATA .....</b>	<b>52</b>
<b>11.- BALANCE FINAL .....</b>	<b>59</b>

## 1.- LA TRATA: ORÍGENES, ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO

Antes de entrar de lleno en la cuestión del tráfico de esclavos, lo primero sería definir qué entendemos por esclavismo. Para nosotros es un sistema económico que se caracteriza por la presencia en los procesos de producción de fuerzas de trabajo no retribuidas sino con su manutención. Este sistema tuvo su mayor expresión en la antigüedad, muy especialmente en el Imperio Romano. Y la segunda cuestión que hemos de afrontar es tratar de averiguar si “el ser humano poseído por otro individuo, cuyo trabajo tenía un valor económico y su persona un valor de mercado, fue una institución africana o importada de Europa”<sup>1</sup>. Tenemos constancia de que la mayor parte del mundo tuvo esclavos. Contados pueblos pueden presumir de no haber tenido en su historia social y laboral el sistema esclavista. Los orígenes de la esclavitud son casi tan antiguos como los de la misma humanidad. Esta institución probablemente nació ligada a la gran revolución que tuvo lugar en el neolítico, cuando el hombre dejó de vagar, se hizo sedentario y comenzó a labrar la tierra. La sequía o el agotamiento de las tierras podía inducir a una tribu o grupo humano al abandono del lugar para intentar la búsqueda de mejores tierras. En el éxodo la tribu podía decidir la ocupación de un espacio geográfico perteneciente a otra tribu; en tal caso, ésta procedía a la defensa de su territorio por la vía de las armas. He aquí la que puede ser la causa más antigua de las guerras: la defensa del límite. El poblado vencido quedaba sometido a los vencedores, quienes podían decidir la suerte de los vencidos. El sostenimiento de estos conlleva problemas de alojamiento, alimentación, vestidos y demás; se hacía necesario buscar la fórmula para que los vencidos pudieran desenvolverse en el poblado y que, al mismo tiempo, fueran útiles a la comunidad. La solución encontrada no fue otra que la esclavitud, por lo cual el cautivo perdía su derecho a la libertad. Desde ese momento el retener prisioneros había dejado de ser un inconveniente para convertirse en un posible objetivo. Los esclavos vinieron a resolver el problema de la mano de obra en trabajos de especial dureza como la minería y la agricultura; eran la fuerza laboral de mayor movilidad. Los esclavos han desempeñado sin embargo todo tipo de tarea, pero la forma que más proliferó fue la de esclavitud doméstica.

Pero es conveniente no perder de vista que en la Antigüedad fueron los campesinos libres los que desempeñaron la mayor parte de los trabajos. No será hasta Grecia y el Imperio Romano cuando los esclavos vengán a suponer el núcleo central de la fuerza de trabajo; no será hasta entonces cuando desempeñen un papel fundamental en las transacciones locales e internacionales. Para el pensamiento griego las ideas de libertad corporal, de palabras y de pensamiento hacen que el hombre penetre en una concepción distinta del mundo. Para Platón, la esclavitud era una institución social de la vida, un mal necesario; y para Aristóteles el hombre era libre o esclavo por naturaleza. En Roma también los hombres se dividían en libres y esclavos. Estos carecían de libertad, estaban destinados desde su nacimiento a servir al hombre libre. La institución de la esclavitud en los comienzos de la historia de Roma fue muy distinta de como aparece posteriormente en tiempos de la República y sobre todo del Imperio. Los esclavos al principio eran muy escasos. La existencia de braceros y servidores en número suficiente no hizo apeteecer el número de esclavos que siglos después llenaron las ciudades y los campos de Roma. Sea como fuere lo cierto es que la economía romana significaba la apertura de un gran sistema de mercado. No es ahora cuando se produce su aparición por primera vez, pues como ya hemos visto, ésta había tenido lugar siglos atrás. Será en el Imperio Romano cuando

---

<sup>1</sup> C.Coquery-Vudrovitch, H. Moniot, *Africa negra de 1800 a nuestros días*, Barcelona, 1976, pág. 196.

alcance dimensiones inusitadas. Un sistema de mercado que tuvo que enfrentarse a una realidad ineludible: la escasez de mano de obra. Es decir, se daban todas las circunstancias favorables para la implantación y el desarrollo del esclavismo, un Imperio con la existencia de grandes urbes y mercados necesitados de cuantiosas cantidades de alimentos provenientes en su mayoría del ámbito rural. Imperio de grandes conquistas en las que se generaban contingentes muy elevados de prisioneros que terminaban según la costumbre de la época y las necesidades económicas engrosando la masa de esclavos. Sabemos que en Italia en los tiempos más esplendorosos del Imperio se albergaban de dos a tres millones de esclavos. Durante toda la existencia del Imperio hubo esclavitud. La trata, el comercio de esclavos, fue muy intenso. Tras las legiones iban los mangones o revendedores para comprar en los mismos campos de batalla los prisioneros. También acudían a los mercados más importantes del mundo. A partir del siglo III d. de C. el esclavismo agotó su capacidad productiva y no pudo hacer frente a la competencia del trabajo libre de los colonos, quienes poco a poco fueron desplazando a los esclavos de los grandes latifundios. Con ello se culminaba un proceso que se había iniciado en el siglo primero de nuestra era, cuando disminuyeron las guerras de conquista y comenzaron a escasear los esclavos.

La Edad Media significa la decadencia de las ciudades y de los mercados urbanos, la desaparición del comercio internacional, la conversión de la agricultura en explotaciones de subsistencia; toda la vida se ruraliza y la mano de obra esclava ya no se necesita. Los escasos esclavos que aún existían se integraron en los servicios domésticos. Las necesidades originadas por la defensa hizo aparecer una nueva mano de obra semiservil constituida por campesinos que renuncian a sus propiedades y a parte de su libertad a cambio de la protección del señor: estamos haciendo referencias al sistema feudal que durante varios siglos dominará en Europa. Solamente el tráfico del Báltico al Negro mantuvo el comercio de esclavos con elementos de origen eslavo.

El mundo mediterráneo experimentó un cierto renacimiento en los siglos VIII al XIII. La conquista de España por el Islam trajo consigo el empleo de mano de obra esclava en las plantaciones agrícolas y en la industria, y la trata de esclavos. Casi todos eran cristianos. Con las Cruzadas se produjo un hecho económico de consecuencias revolucionarias: el renacimiento de los mercados internacionales. Las poblaciones cristianas más activas del momento –genoveses, venecianos, florentinos, catalanes etc.- se incorporan a él. En el tráfico generado por la intensa actividad económica, cómo no, tuvo gran aceptación la compra-venta de esclavos. Por otra parte, los contactos con el mundo islámico dieron a conocer el cultivo de la caña de azúcar, planta que se adaptó perfectamente a las condiciones climáticas del sureste peninsular. La mano de obra esclava -sin ser la única- fue incorporada de forma decisiva. No obstante “en el Mediterráneo oriental nacieron en la baja Edad Media las técnicas de producción azucarera y la agricultura de plantación esclavista, desarrolladas después en las islas atlánticas y en el Nuevo Mundo”<sup>2</sup>.

En la Europa del interior, en la que no existía economía de mercado capaz de sostener el sistema de esclavos, estos apenas tuvieron importancia. Pero en la Europa mediterránea, económicamente más avanzada, sí se desarrolló la esclavitud. La España islámica durante los siglos VIII al X importó considerables cantidades de esclavos cristianos, pero nunca en las cantidades que lo había hecho Egipto, que en los siglos XIII y XIV llegó a introducir unos 10.000 esclavos al año. Al finalizar las Cruzadas se incrementó el tráfico de esclavos en manos de mercaderes berberiscos. Hay algo absolutamente cierto y

---

<sup>2</sup> Bonilla, Luis, *Historia de la esclavitud*, Madrid, 1961; Klein, Herbert S. *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, 1986, pág. 13 y ss.

es que al finalizar la Edad Media existía en Europa una gran variedad de regímenes de esclavos y que los más importantes eran los del área mediterránea. Y otra cuestión que también hemos de dejar claro es que el ascenso de la economías europea en esos siglos fue debido sobre todo al esfuerzo del campesinado libre o semilibre en desarrollo.

Muy poco sabemos del esclavismo en África en los tiempos anteriores al siglo XVI, aunque pensamos que fue una realidad. De lo que no tenemos la menor duda es de que en esos años la trata atlántica estaba plenamente extendida por toda África. En las zonas más evolucionadas del continente africano siempre existió la esclavitud doméstica y todo hace pensar que algunos reinos emplearon la mano de obra esclava en las industrias artesanales. En toda la Costa de Oro la esclavitud estaba presente. Y en años posteriores, exactamente a finales del siglo XVIII, sabemos que las tres cuartas partes de la población del Sahel sudanés era esclava, y gracias a dicha población esclava, el transporte de mercancías mediante caravas, estaría asegurado. En las distintas zonas de esta costa se compraba y vendían esclavos libremente y se exportaban. Entre los siglos del IX al XIV se produjo un tráfico internacional de esclavos muy importante, sobre todo de mujeres y de niños. Por otro lado, la guerra y el bandidaje permitían la captura de individuos que eran convertidos en esclavos-mercancía, dando origen a los reinos negreros; y, en el interior, gracias a la colaboración de los mercaderes, el esclavo-mercancía, convertido en esclavo-productor, era revendido en los mercados lejanos.

Hay quien ha calculado entre 5.000 y 10.000 los esclavos trasegados en cada año en esa época. Hubo lugares de África donde la esclavitud tuvo funciones de gran relevancia. Por ejemplo, en los reinos de la zona sahariana y subsahariana empleaban los esclavos como trabajadores agrícolas y como soldados, en el Sudán se emplearon en la extracción de la sal y en zonas del África Oriental en las plantaciones. De manera que tenemos absoluta constancia de que antes de la trata atlántica existió un animado tráfico de esclavo en las costas africanas. Antes de la llegada de los portugueses, sabemos que entre 3'5 y 10 millones de esclavos fueron enviados fuera de África e igualmente prosperó el tráfico local entre las distintas regiones africanas<sup>3</sup>.

La trata era otra forma de comercio cuya finalidad no era sino el intercambio de seres humanos, de negros. Esta actividad no encontró ninguna traba moral dado que los negros no eran cristianos y por tanto eran considerados como seres inferiores. Hasta el siglo XVIII a nadie se le ocurrió censurar ese singular comercio de hombres. La trata atlántica se desarrolló en los comienzos con relativa lentitud y no se inició de verdad hasta el establecimiento de los portugueses en las costas africanas. La llegada de los portugueses, apenas iniciado el siglo XV, alteró la historia de la esclavitud africana. Estos asentamientos, en un principio no tenían otra finalidad que la de arrebatarse a las tribus magrebíes del norte de África el control de las rutas de Indias. Era el oro, la pimienta, el marfil y, sobre todo, los esclavos con destino al mercado europeo, en general y, en particular, el peninsular, lo que interesaba. Por el tratado de Alcaçobas-Toledo, de 1479 la corona portuguesa reconoció el derecho de la de Castilla a las Canarias y a cambio la de Castilla reconoció el derecho de la de Portugal a la exclusiva explotación de las costas africanas así como el monopolio al tráfico de Guinea. El papado sancionó el acuerdo mediante la Bula Inter Coetera en 1493. Es a partir de entonces cuando Portugal inicia la construcción de fortalezas en las costas africanas, donde serán “almacenados” los esclavos para posteriormente ser trasladados a Portugal en los barcos negreros. Más tarde, por el tratado de Tordesillas (1494), África fue reservada a Portugal, al fijarse el meridiano de partición a 370 leguas al oeste de Cabo Verde. La Corona portuguesa poseía el monopolio

---

<sup>3</sup> Klein, op. cit. pág. 19

de la trata de esclavos, que confiaba a los contratadores o arrendatarios y estos a su vez a los poseedores de las licencias, mediante el pago de una determinada cantidad. En las tierras de Castilla se necesitaba la firma de un asiento o contrato entre el monarca y los arrendatarios. En cualquier caso, la Corona de Castilla dispuso que solamente se llevaran a las Indias esclavos negros procedentes de las tierras de Angola, Guinea, Cabo Verde e islas cercanas, pero los hombres de la trata obviaron todas las disposiciones y se introdujeron esclavos de todas las regiones africanas. Desde 1500 la trata portuguesa arroja un total aproximado de unos 2.000 esclavos anuales, que después de 1530 se embarcaban y se enviaban directamente con destino a las Indias. Sabemos que los primeros esclavos negros que llegaron a las Indias procedían de los puertos del sur de la Península.

Es relativamente complicado conocer el origen de los que fueron llevados a las Indias. A mediados del siglo XVI los esclavos preferidos eran los *biáfaras* y *bran* por su fama de trabajadores. También eran muy codiciados los procedentes de Cabo Verde, los cuales por esos años eran los más caros. Pero a partir de 1570 las regiones del Senegal, Gambia y Sierraleona fueron las principales suministradoras de esclavos de las Indias de Castilla. Los esclavos angoleños procedían de las tierras comprendidas entre los ríos Dande y Kwanzan y constituyeron mayoría tras la firmas de los asientos portugueses sobre todo en las islas del Caribe. Los denominados *bran* se extraían de la factoría de Elmina en la Costa del Oro, entre los ríos de Sierra Leona y el Volta. También hemos de mencionar los pertenecientes a las tribus *congós* y *zapés*; otros procedentes de Gambia, de las riberas de los ríos Cazamancia, Geba y Senegal, eran los *mandingas*, *biobo*, *bañol* y *jalofo*s. Estos últimos debidos a su fama de rebeldes y díscolos fueron prohibidos por orden de la Corona en las tierras de Castilla. Finalmente, podemos mencionar otras etnias como las de *basambos*, *ararás*, *berbesí*, *folupos*, *macambis*, etc. De todos ellos los más apreciados para el trabajo, como ya hemos señalado, eran los de Cabo Verde, Guinea, Angola y Mozambique. No obstante, según el trabajo de Arriaga Mesa<sup>4</sup>, los de la etnia *nalí* eran los más cotizados en el mercado. De cualquier modo los esclavos más valiosos en el mercado eran aquellos que llegaban precedidos de buena fama en cuanto a su productividad, a su carácter y habilidad para el trabajo en el que iban a ser aplicados. Éste era el caso de los de la etnia *biafara* y *bran*; en cambio los *mandingas* eran poco estimados. Todo cambió tras la firma del asiento de Pedro Gómez Reynel, pues desde ese momento los intereses se centraron fundamentalmente en Angola.

Según la investigadora Porrego Plá, en el siglo XVII en Cartagena de Indias, se clasificaban por castas, según la procedencia: arará (Dahomey), mina (factoría de San Jorge de Mina) y popo (los procedentes del Togo y también de Dahomey)<sup>5</sup>. Por otra parte, tenemos constancia de que hacia 1687, en la provincia de Cartagena había, entre criollos y bozales, casi seis mil negros empleados en los servicios domésticos y, sobre todo, en los trabajos rurales.

Muy poco varió la procedencia de los esclavos negros en los siglos XVIII y XIX. Gracias a los trabajos de Fernando Ortiz sabemos que en Cuba el número de esclavos criollos no sobrepasó nunca el número de los procedentes de África. Así en Batabó en 1820 de un total de 1.483 esclavos negros, más de 1363 eran bozales y el resto criollos. En Güines, en 1817, de 6.650, la mayoría eran bozales (5.391). En cuanto a las distintas etnias y razas, a la vista de los componentes de varios ingenios y cafetales los más numerosos eran los congós y carabalis; le seguían los criollos, mandingas, gangas, lucumis, minas y otras

---

<sup>4</sup> Arriaga Mesa, Marcos D. "Un acercamiento al comportamiento del precio de los esclavos en la Habana en la segunda mitad del siglo XVI" en el *Anuario de Estudios Americanos (AEA)*, t.LVI, 1999

<sup>5</sup> Borrego Plá, M<sup>a</sup> Carmen *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*, Sevilla, 1973.

razas. Tenemos total constancia de que los propietarios de los esclavos preferían los de raza congo.

Se capturaban directamente en los primeros tiempos, pero muy pronto este sistema desapareció. Lo más frecuente era la negociación con el jefe de los indígenas. Gran parte de los esclavos procedía de las guerras interiores o de deudas contraídas. Ello explica que los negreros parecieran muy interesados en fomentar las discordias y guerras entre las tribus. Los vencidos, si no habían muerto, terminaban siendo vendidos. Había otras muchas formas de provocar la situación de prisión y esclavitud. Los negreros cambiaban armas, hierro, cobre, textiles, bebidas alcohólicas, sebo, textiles de algodón, tabaco, quincallería, cuentas de vidrio, etc. Pasado el invierno (a veces más tiempo), conseguido el rescate, se ponía proa a América, no sin antes ser visitado por el factor del contratador de la zona. Una cuestión que hay que desmitificar son los pretendidos intercambios ventajosos para los mercaderes europeos. Hoy sabemos que el mercado africano estaba bajo el control de comerciantes profesionales y que eran muy exigentes en cuanto a la calidad y cantidad de las mercancías tratadas. Los esclavos se intercambiaban, como hemos dicho, por tejidos y productos metálicos, es decir, por mercancías muy costosas.

Las compañías negreras desplazaban a África a sus “factores” que eran quienes compraban los esclavos a los jefes indígenas y traficantes locales. Ésta era la función que desempeñaban los hermanos Juan y Diego Enríquez en las tierras de Guinea y Cabo Verde<sup>6</sup>. Muy importante era el papel jugado por los reyezuelos y jefes indígenas; estos disponían del “material”, por lo general constituido por criminales y bandidos, personas secuestradas, prisioneros de las guerras indígenas o gente que se vendían por deudas etc. Tras lograr reunir el número de esclavos necesario, en lo que por lo general se tardaban varios meses, se marcaban los esclavos al fuego con las señas de la compañía. Tras ser conducidos al barco, obtenido el permiso de partida y tras la visita del factor, se iniciaba la ruta rumbo a América.

Este comercio necesitaba bases firmes en África, hacia donde se llevarían todos los materiales necesarios para los intercambios con los jefes indígenas. Tras la travesía del Atlántico se llegaba a África, cargaban los negros y tras otra travesía se llegaba a las Indias, donde se desembarcaban y se disponía para la recogida de plata y los productos de las Indias (azúcar, cacao, indigo, cochinilla, etc.). Estos serían llevados a los puertos europeos donde se venderían para, a su vez, comprar los artículos necesarios para los intercambios en África y comenzar otro ciclo. Era un negocio muy rentable que permitía la realización de diversas transacciones con una sola inversión de origen.

Uno de los trabajos más complicado era el transporte de los esclavos desde África a América. En los inicios de la colonización, el viaje se iniciaba en Sevilla en su primera etapa, hasta las costas africanas. Antes de zarpar el navío era inspeccionado por los oficiales reales. Igualmente se comprobaba previamente que los navíos negreros iban provistos de la documentación oficial, tal como la concesión del registro debidamente autorizado por la Casa de la Contratación. Sabemos que la segunda etapa del viaje, desde África a las costas portuguesas de Pernanbuco, duraba 35 días, y 50 a Río. Siempre que las circunstancias fuesen normales y se gozase de vientos favorables, pues cuando se producían las calmas acuatoriales el viaje podía prolongarse hasta 50 días. Ésta es una cuestión que últimamente se ha puesto en tela de juicio. Nos estamos refiriendo al diseño de tráfico triangular: Sevilla-costas africanas-las Indias. Algunos historiadores han rebatido con firmeza esta afirmación. A nuestro modo de ver, es absolutamente cierto que no necesariamente los navíos negreros regresaban a los puertos portugueses, pues lo que nosotros hemos podido comprobar es

---

<sup>6</sup> Archivo de Protocolos de Sevilla (APS), leg. 9960, fol. 321.

que hasta casi los dos últimos decenios del siglo XVI, los barcos con licencia oficial de la Corona, partían del complejo andaluz, se dirigían a las costas africanas, cargaban los negros tras realizar los intercambios, y zarpaban con el cargamento hacia las Indias, desde donde, una vez realizadas las ventas, regresaban a España<sup>7</sup>. Otra cosa diferente es lo que sucedió a partir de los asientos portugueses.

El tráfico negrero tuvo un cierto carácter estacional, tanto por su dependencia de las condiciones de navegación -corrientes marinas y los vientos- como de las necesidades de la demanda. Había dos circuitos diferentes, uno de ellos partía de la costa occidental de la Península y terminaba en cabo Verde y Santo Tomé. Tras cargar la mercancía se buscaba la corriente nord-ecuatorial y ésta los depositaba bajo el impulso de flujo marítimo en la costa de América del Norte. El otro viaje en realidad era una derivación o complicación tras cruzar el ecuador; es decir, había que llegar a Angola donde todo el mecanismo de las corrientes cambiaba, ahora dominaba la corriente surecuatorial. El piloto estaba obligado a conocer bien los vientos, las corrientes y las técnicas de navegación como la “bolina”, es decir, había que ser tan experto como para navegar de forma que la dirección y la quilla habrían de formar con el viento el menor ángulo posible. Por ello, más largo y penoso era el viaje desde Angola, en el que había que luchar con el viento en contra, bordeando el anticiclón de Capricornio. En cualquier caso, el periplo completo, desde Sevilla, duraba como mínimo año y medio; pero la mayoría de las veces se prolongaba hasta cuatro años.

A principios del siglo XVII (1604) tuvo lugar un cambio trascendental en la ruta del comercio de esclavos: las Antillas, Margarita, Caracas y otros lugares tradicionales fueron separados de la ruta tradicional. Santo Domingo, por ejemplo, en 1607 solicitó de la Corona autorización para que los barcos que zarpasen con destino a Guinea a o cualquier otro sitio a rescatar negros, se pudiesen desviar hasta la Española. Peticiones de este tipo comenzaron a producirse con gran frecuencia<sup>8</sup>. Unos años después, durante el asiento de Grillo y Lomelín, volvió a cambiarse la ruta: los navíos, tras recibir la autorización de la Casa de la Contratación, partían desde Cádiz con destino señalado ex profeso a las Indias. Los destinos eran Curazao, Jamaica o Barbados, lugares donde recibían la mercancía humana. Tras lo cual el navío zarpaba con rumbo a su lugar de destino que legalmente no podía ser otro que Cartagena, Veracruz o Portobelo. Una vez alcanzado dicho destino los barcos del asiento, por lo general emprendían otros viajes para cargar negros a los lugares mencionados. Cuando al representante de los Grillo le parecía oportuno ordenaba el regreso a España.

No conocemos muy bien las características técnicas de los navíos de la trata. En los años de 1595 a 1640, es decir, en la época de los asientos portugueses, los navíos dedicados al tráfico negrero eran de modesta capacidad, por lo que el tonelaje predominante oscilaba entre 30 y 60 toneladas; si bien, en algunas ocasiones encontramos navíos de tonelaje superior, pero nunca pasaban de 200 toneladas. Tenemos gran certeza de que, al menos hasta 1665, los navíos del transporte de negros eran pequeños. La Casa de la Contratación intentó aumentar el tonelaje y para ello autorizó la carga de mercancías en los viajes de vuelta: sin embargo, tal medida no contribuyó a aumentar la carga. En los años comprendidos entre 1595 y 1640 se empleaban preferentemente carabelas y pataches de fabricación española; urcas y filibotes de fabricación holandesa.

---

<sup>7</sup> Son numerosos los testimonios disponibles que corroboran esta realidad. Véanse no obstante, por citar unos ejemplos, en el A.P.S. Oficio XIX año 1589, lib. 7, fol. 248; y Of XV, leg. 9267, fol. 265.

<sup>8</sup> Vila Vilar E. “La esclavitud en el Caribe, la Florida y la Luisiana: algunos datos generales para su estudio”, en el volumen *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Madrid, 1983, p. 118.



A finales del siglo XVI y durante la etapa de los asientos portugueses, sabemos que las continuas necesidades y grandes dificultades de la marina entorpecieron el tráfico negrero, sobre todo por la política de incautaciones aplicada. Al parecer, los barcos negreros portugueses no estaban del todo mal acondicionados, eran más pequeños que los de fabricación holandesa y reunían mejores condiciones de salubridad y en consecuencia solían transportar una carga superior (en torno a los 500 esclavos). Tampoco sabemos mucho del tipo de navío usado en la segunda mitad del siglo XVII. Hay algunas referencias del tiempo del asiento de Grillo y de Lomelín: eran navíos fabricados también ex profeso, es decir, destinados exclusivamente para este tipo de transporte. Sin embargo, sabemos que eran de menor capacidad que los fabricados en el siglo XVIII. En este siglo, al parecer, la tendencia era la uniformidad en cuanto al tonelaje. Casi todos estaban en torno a las doscientas toneladas.

Los navíos que navegaban a las costas de África a la búsqueda de negros lo hacían sueltos, es decir, no viajaban a su destino integrados en flotas. Para ello articulaban sus propias defensas que dependían de la envergadura del propio navío. En el caso de una pequeña embarcación, patache por ejemplo -cuya mejor defensa era la huida en caso de ataque- solía disponer de aproximadamente media docena de mosquetes con su munición y pólvora. Pero si se trataba de un barco de mayor arqueo solía llevar de acuerdo con su volumen, varias piezas de artillería con todos los servicios necesarios, munición, pólvora, etc. El utillaje necesario de jarcia, cable, timón de repuesto, velas, etc. Y la tripulación – normalmente mayor que la de un navío mercante ordinario- estaba compuesta, por lo general, de 15 a 20 marineros. A las necesidades ordinarias había que agregar las de guarda de los negros. En cuanto a los mandos del navío, toda la responsabilidad recaía en el piloto. Por otra parte estaba el maestro, responsable únicamente de la carga y de cumplir lo ordenado por la Casa de la Contratación, en los asuntos mercantiles.

Disponemos de numerosas relaciones que describen la extremada dureza de los viajes en un navío negrero, viajes que solían durar dos meses en condiciones infrahumanas. Por ejemplo, nos cuenta Barras y Prado<sup>9</sup> en sus memorias que

“Los sexos vienen mezclados a bordo en completo estado de desnudez, lo mismo que se si se tratara de un montón de animales ajenos a todo sentimiento racional, incluso al más elemental aseo, pues hacen sus necesidades sobre el mismo sitio de su estancia, llenándose de inmundicias, por cuya causa, para evitar que se inficione el aire en el buque, tienen los tripulantes que baldear a los negros dos o tres veces al día, arrojando sobre ellos gran número de cubos de agua del mar. Aparte de esto y aun estando limpios, despiden las negras un olor muy desagradable y a veces nauseabundo que no puede soportarse, el cual es propio de la raza”

El hacinamiento era uno de los grandes males del viaje. Por lo general los esclavos disponían de menos espacio en el navío del disponible para los pasajeros ordinarios. No tiene nada de extraño la terrible mortandad – a la que hemos aludido- que se producía en cada viaje. Muchos esclavos no podían resistir el calor y la fatiga y morían de agotamiento o víctimas de las epidemias<sup>10</sup>. Hay quien cuestiona los altos índices de mortalidad que según otros se producían en cada viaje. Estos sostienen que no era tan elevados como algunos han calculado: entre un veinte y un cuarenta por ciento; ni tan baja como lo han hecho otros. Las causas de la muerte fueron diversas, siendo las más frecuentes debidas a

---

<sup>9</sup> Barras y Prado Antonio de las, *La Habana a mediados del siglo XIX*, Madrid, 1926, pág.137.

<sup>10</sup> Mauró, F. *La expansión europea (1600-1870)*, Barcelona,1975; Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla, 1977, pág.144.

enfermedades altamente contagiosas que poco tenían que ver con las condiciones del viaje<sup>11</sup>.

Esta es una cuestión que ha despertado gran interés en los historiadores ingleses y norteamericanos. Recientes trabajos sobre la Royal African Company han venido a demostrar que no existen pruebas de una posible correlación entre las causas de mortalidad en los viajes y el número de esclavos transportados en cada viaje o con la capacidad del barco. Los registros de dicha compañía ponen de evidencia la preocupación existente por el número de esclavos que se transportaba y la conveniencia de que fuese el número adecuado para lograr la más alta supervivencia. Al parecer fueron los ingleses los primeros en incorporar un médico a la tripulación de los barcos negreros, pero esto, al parecer, no modificó en absoluto la morbilidad en los viajes.

Anteriormente hemos aludido al carácter estacional del tráfico de esclavos entre las costas africanas y las Indias. No era debido solo a las razones que imponían las corrientes y los vientos. Hoy sabemos que además se pretendía limitar la mortalidad de los esclavos: los viajes realizados en los meses de agosto a comienzos del invierno tenían una mayor incidencia de mortalidad por lo que las compañías dedicadas al tráfico los solían eludir. Al parecer, los meses correspondientes a las grandes lluvias tropicales eran más propicios a determinadas enfermedades.

Otro aspecto de sumo interés es el de la alimentación que se le suministraba a los esclavos. Se ha puesto en entredicho la severidad de las comidas de los esclavos durante el viaje. Recientes investigaciones han dejado en claro que su alimentación estaba compuesta fundamentalmente de bacalao, sardinas, bizcochos, leguminosas –habas y garbanzos– y arroz. Por supuesto la tripulación y oficialidad complementaba su dieta con raciones de carne y vino. Los resultados de estas últimas investigaciones han provocado ciertas consideraciones y reparos sobre la tan cacareada mortandad en los barcos negreros como consecuencia de la mala alimentación. F.P. Bowser sostiene que efectivamente la tasa de mortalidad en los barcos negreros era muy elevada, sobre todo en el trayecto de Panamá al Callao y que no podía ser achacada a los traficantes. Estos sabían perfectamente que una alimentación adecuada era absolutamente necesaria para mantener protegidas sus inversiones por lo que hacían todo lo posible por cuidar al máximo la salud de los esclavos. Algunos de los traficantes proporcionaban a sus esclavos dietas de carne de res y de cerdo, maíz, cebada, pan, pescado salado, huevos grasas y vinagre; incluso a los enfermos les suministraban una dieta especial en la que se incluía una porción de vino<sup>12</sup>. En cualquier caso, sí tenemos constancia de que los barcos negreros iban sobrecargados para compensar las pérdidas que se producían en el trayecto de travesía. Antes de 1700 se calculaba un 20 %; después, a finales del XVIII y comienzos del XIX, un 5%.

Tras la adquisición por parte del asentista de las licencias en número suficiente se procedía a la armazón del navío. Se firmaba un contrato en el que se estipulaba las cláusulas del acuerdo. La armazón de un navío requería un fuerte inversión por ello no era un negocio al alcance de cualquiera. Por lo general se formaban compañías de accionistas modestos y las ganancias que se repartían eran importantes<sup>13</sup>.

Una vez adquiridas las licencias y habiendo realizado el registro en la Casa de la Contratación, se procedía a las visitas, requisito burocrático que más adelante se simplificó

---

<sup>11</sup> Klein S.H. op. cit pág. 96.

<sup>12</sup> Bowser Frederick. P. *El esclavo africano en el Perú colonial, 1524-1650*, Madrid, 1977, pág. 97.

<sup>13</sup> Vila Vilar, E. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, pág. 141.

bastante hasta el punto que tras la anexión de Portugal se autorizó que este trámite pudiera realizarse directamente en el puerto de Lisboa.

El viaje terminaba a la llegada al puerto indiano de destino y lo primero que se hacía era proceder por los oficiales reales a la visita del navío. En teoría era una operación de control rutinario, pero muy pronto se convirtió en un requisito muy importante, pues en la práctica, la connivencia entre maestros, factores y funcionario era total. Después se sacaban los negros a las lanchas, se inspeccionaba el navío y se volvían a cargar los negros, tras recontarlos. Desembarcados definitivamente eran alojados en lugares infames denominados almacenes. Con frecuencia se producían contagios de enfermedades que llegaban a poner en grave peligro a la población del lugar. El “almacenamiento”, dice Enriqueta Vila, causaba más víctimas que la propia travesía.

Las factorías eran los lugares donde se procedía al desembarco, clasificación, registro y venta de los esclavos. La comprobación de que los negreros estaban en posesión de toda la documentación legal era fundamental. Los trámites burocráticos y administrativos se llevaban a cabo en las factorías de Cartagena, Portobelo y Veracruz, únicos puertos autorizados. En otros lugares realizaban estas funciones los agentes. Cada factoría estaba bajo la dirección de un Juez Conservador, con atribuciones y derechos exactamente similares a las de un juez ordinario y cuyo nombramiento, a propuesta del Consejo de Indias, era de designación real. El Juez Conservador era responsable de la administración jurídica.

Durante la época de los Grillo, la responsabilidad del funcionamiento legal de las factorías recaía en los factores. Eran los responsables de recibir, cuidar y vender los negros, de disponer de los efectos y del dinero del asiento; además del salario estipulado, disponían de una comisión sobre las ganancias. Los asentistas procuraron siempre que el nombramiento de los factores recayese en personas de total confianza. En el caso de los Grillo encontramos factores en Cartagena como Agustín Lomelín; en Portobelo a Agustín Grillo; u otros como Bustanzo, Justiniani, etc., casi todos de origen italiano, si bien también encontramos algunos flamencos y españoles. Además, las factorías contaban con numeroso personal empleado: escribano, guarda mayor, mayordomo, portero, ama de casa, cocinera de los negros, cocinera de los factores, cirujano, barbero y negras sirvientas.

Antes de que los factores se hiciesen cargo de la “mercancía”, había que inspeccionar el navío, mediante examen minucioso que realizaba el Juez Conservador, acompañado de los funcionario reales: veedor, tesorero, contador y el guarda mayor acompañado éste de un número determinado de hombres armados. También acudía a la inspección un cirujano, quien había de hacer su informe sanitario. Si encontraba casos de enfermos de viruela o de cualquier otra enfermedad contagiosa declaraba su puesta en cuarentena. Caso de que la inspección sanitaria fuese negativa, se podía proceder al desembarco de los esclavos. Esta operación, según estaba ordenado, se haría con luz del día, es decir, en las horas comprendidas desde las siete de la mañana hasta las seis de la tarde. Se recontaban los esclavos y se separaban según sexo y edad y posteriormente eran llevados a tierra y dejados en los depósitos. Una operación clave desde el punto de vista administrativo era la del palmeo, consistente en la conversión del número de cabezas en “piezas” de siete cuartas, bajando de éstas las correspondientes a negros defectuosos, enfermos o moribundos. Se procedía a medir la estatura del esclavo y aquellos que llegaban a los 7/4 eran considerados como piezas y la estatura de los restantes era sumada en cuartas y el total dividido por siete, de lo cual se obtenía el número de piezas. Tras estas operaciones se procedía a ver las adiciones que dichas piezas presentaban; es decir, se veían los defectos y vicios que los esclavos tenían: tuertos, cojos, mancos, herniados, flemas, etc. Y en cuanto al sexo, era una circunstancia que variaba según la oferta existente en África en donde al parecer se cotizaban a un mayor precio las mujeres; sin embargo, fue menor siempre la

participación de la mujer en la trata, tal vez por razones internas del mercado. Algo parecido sucedía con los niños de los que sabemos que nunca sobrepasaron el límite del 20 % . Los resultados del palmeo quedaban anotados en un libro con el refrendo del escribano, así como la expedición del título de propiedad.

En el siglo XVIII<sup>14</sup> se le daba el nombre de pieza a todo negro capaz de resistir cualquier trabajo, es decir, desde los 15 años a los 30; estos eran los clasificados como de primera clase. A continuación, los de segunda clase se regulaban de forma que tres equivalían a 2 piezas y eran los comprendidos entre 9 y 15 años de edad. Los de tercera clase eran los regulados en dos para cada pieza. Por último, había una cuarta clase en la que se incluían los mayores de 30 años que eran considerados como viejos.

Tras el palmeo, se procedía a marcar a los esclavos en el pecho o en la espalda con un hierro al rojo vivo, es decir, lo que se denominaba la *carimba* . Esta marca variaba según la compañía y el puerto de introducción. En el caso del asiento de los Grillo, lo dispuesto era que cada negro habría de llevar dos marcas; la coronilla real y el monograma de los asentistas. Con ello se daba fe de que la importación había sido legal y por tanto legítima la compra.

Y así se llegaba a la última y más importante operación de la trata: la venta. Por lo general era un representante del hombre de negocio europeo o de la compañía quien se hacía cargo de la venta. Hasta 1668 los factores gozaron de plena libertad para realizar las transacciones como mejor les parecía. No obstante, por estos años se introdujeron algunas novedades. Por ejemplo, se exigió la obligatoriedad de realizar las ventas en presencia de los oficiales reales y caso de no asistir se consideraría nula cualquier operación. La medida restaba espontaneidad y por ello hubo algunas protestas. En cuanto a la forma de realizar las ventas, éstas podían hacerse al contado o a plazo; en este caso, por lo general, de dos a seis meses. En esta modalidad se habían especializado, por decirlo de alguna forma, los comerciantes del Perú a comienzos del siglo XVII: sabemos que uno de los mayores traficantes limeños únicamente vendió al contado el 30 % de los negros negociados (en 1634)<sup>15</sup>. Respecto a las cantidades, las compras podían llevarse a cabo por cabeza, lotes o por piezas. La fórmula por lotes era más inusual. Recurrían a este procedimiento para lograr mano de obra hacendados y comerciantes. Estos solían acaparar lógicamente las ventas al por mayor. En el caso del asiento de los Grillo, las ventas de los esclavos se hacían de las formas determinadas en cumplimiento de lo acordado. Se había señalado previamente el lugar de entrega, tiempo, características de la carga, etc. Una vez que llegaba el barco negrero a su lugar de destino, los barcos del asiento pasaban a recoger la mercancía en plazo de varios días y teniendo en cuenta que las demoras se penalizaban con 20 a 50 pesos se procuraba hacerlo lo antes posible. Se recordaba la obligatoriedad de asumir el riesgo de las bajas habidas en dicha demora<sup>16</sup>.

La Corona dispuso, en 1513, que por cada licencia concedida, el interesado habría de pagar dos ducados; más tarde, en 1540, se subió a siete; en 1560 pasó de nueve ducados a 30, precio que se mantuvo hasta finalizar la centuria. Lógicamente el precio de los esclavos se encarecía con este sistema, pues los poseedores de licencias solían venderlas a los comerciantes sevillanos; y éstos a su vez las revendían a los negreros, quienes a su vez vendían los esclavos en los mercados americanos. Todos estos pasos encarecían el precio

---

<sup>14</sup> Torres Ramírez, Bibiano, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, 1973, pág. 28.

<sup>15</sup> Bowser F.P. pág. 104.

<sup>16</sup> Vega Franco, Marisa, *El tráfico de esclavos con América. (Asiento de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*, Sevilla, 1984, p. 81 y siguientes.

del esclavo, de forma que a mediados de siglo, en Cabo Verde un esclavo se cotizaba entre 50 y 55 ducados, mientras que en las Indias el precio oscilaba de 100 ducados en las islas a 180 en Chile y 200 en la Nueva España. Sabemos que la Corona fijó la tasa de los negros, en el año 1560 a razón de 100 ducados en la Española, precio que empezó a regir en Cuba desde 1556; 120 en Nueva España y 150 en el Perú<sup>17</sup>. Pero poco tiempo permanecieron estas tasas, pues tenemos constancia de que en 1561 fueron derogadas.

En 1593 se le encargó la administración de las licencias a Hernando de Porras. Se le prohibió llevar esclavos en navíos sueltos, medida que fracasó pues se vio obligado a vender las licencias a bajo precio (25 ducados)<sup>18</sup>. A pesar de las quejas por el elevado precio de los negros, la Corona dudó mucho antes de proceder a su bajada. Los colonos españoles necesitaban acuciantemente mano de obra, algo que solamente la podían proporcionar en el siglo XVI los portugueses. Estos necesitaban a su vez plata para mantener el comercio con oriente. Para los castellanos los portugueses eran un mal necesario puesto que hacían que la plata se desviase a las manos extranjeras. Lo cierto es que la Corona de Castilla no tuvo más remedio que aceptar que los portugueses se llevasen la tajada del león en el tráfico de esclavos<sup>19</sup>.

El precio de los esclavos estaba sujeto a distintos fenómenos, pero el más importante de todos era sin lugar a duda las condiciones del mercado, en el que se imponía prioritariamente la ley de la oferta y de la demanda. Por ejemplo en 1665 (época de los Grillo) un negro bozal se valoraba en Cartagena entre 500 y 600 pesos. Bien es cierto que en esta época la demanda era muy fuerte, agravada con la escasez de los años padecidos tras la independencia de Portugal; la existencia del monopolio del asiento que hacía flojear la especulación y la dependencia de los Grillo. Por otra parte, el precio dependía también de las condiciones intrínsecas de los esclavos, independientes de las razones económicas. Entre estos factores los más importantes eran la edad y la salud. Está claro que los esclavos más jóvenes se cotizaban en el mercado a precios superiores. Los esclavos de ambos sexos que alcanzaban mayores precios eran los que se encontraban en edad de 20 a 40 años. Un muleque o muleca se cotizaba entre 300 y 400 pesos; un mulequillo en bastante menos. En cualquier caso, los precios de esta época nos hacen deducir que los márgenes eran muy elevados. Sabemos que en 1611 en San Miguel de Tucumán se vendían los negros de 20 años, naturales de Angola, en 425 pesos, pagados en joyas y en algodón a razón de ½ peso la vara y 45 pesos en metálico<sup>20</sup>. La edad más apropiada para la importación era entre 15 y 20 años, pues más jóvenes significaba para el traficante tener un activo improductivo -o al menos de baja productividad- con la obligación de alimentarlo, vestirlo y correr el riesgo de que enfermase y de que pudiese morir. Un detalle que frecuentemente se olvida es que los esclavos recién llegados en cargazonas tenían por lo regular, salvo contadas excepciones, un precio menor que los esclavos vendidos en la ciudad y ello es lógico por dos razones. En primer lugar por el estado que presentaban después de hacer la travesía, como ya hemos dicho, en condiciones inhumanas, hacinados en los navíos negreros; y por otra, porque había que valorar el aprendizaje que el negro de la ciudad había adquirido.

El asiento realizado con la Compañía de Portugal el año 1696, ordenaba satisfacer por cada tonelada de las cargadas 112 pesos y 4 reales. Esto venía a significar tres piezas por cada tonelada, por lo que había que pagar por cada esclavo 37 pesos y 4 reales. Más

---

<sup>17</sup> Tomás de Mercado, *Suma de tratos y de contratos*, Salamanca, 1569.

<sup>18</sup> Vila Vilar E. “Los asientos portugueses y el contrabando de negros” en *AEA* XXX.

<sup>19</sup> Bowser, op. cit. pág. 52.

<sup>20</sup> *Doc. Colo. Relativos a S. Miguel de Tucumán*. Prólogo de M. Lizondo, vol. III. Tucumán, 1938, pág. 251

adelante, siendo titular del asiento la Compañía de Inglaterra se abandona el sistema de toneladas y se establece el pago de 33 1/3 pesos por cada pieza introducida de la medida de 7 cuartas. En todo el área del Caribe la Compañía de Inglaterra vendía a 300 pesos cada pieza, a 250 los mulecones y a 200 los muleques.

Pero los precios bajaron hacia 1746: la Compañía de La Habana vendía a 200 pesos como precio máximo la pieza. Cuando estalló la nueva guerra con Inglaterra, los mayores riesgos incrementaron también los gastos, y como consecuencia los precios se vieron afectados: 239 pesos los mulecones y 199 los muleques. Esta tendencia se mantuvo desde 1750 con el pretexto de que los negros eran de gran calidad por proceder de la Costa de Oro. Los precios del mulecón llegaron a alcanzar 300 pesos.

La elevada mortalidad fue un factor permanente que rebajaba la población esclava y que terminaba influyendo en los precios. En el caso chileno, fueron los terremotos –como el de 1647- las calamidades climáticas y de salud, a las que siguieron fuertes mortalidades, las que provocaron un alza desmesurado en el precio de los esclavos. La epidemia de viruela de 1651, iniciada en Buenos Aires, tuvo efectos catastróficos. El mayor precio de los negros en el Perú actuó desfavorablemente para la población chilena, tanto que las autoridades indianas tuvieron que intervenir en defensa de los intereses chilenos a mediados del siglo XVII. En cualquier caso, el precio de los esclavos variaba en Chile igual que en cualquier otro lugar de las Indias. Sabemos que en el siglo XVII un esclavo varón en buen estado de salud podía valer 550 pesos, es decir, el equivalente al sueldo anual del auditor general del ejército; un niño de 8 años se podía evaluar en 330 pesos, equivalente al sueldo de tres años de un soldado arcabucero. Dice Sergio Villalobos que se puede entender perfectamente el valor del esclavo si tenemos en cuenta que un terreno con rancho y capilla, 20 bueyes, 50 vacas, 12 caballos, 10 mulas, 1.000 ovejas, 3 carretas y herramientas fue tasado en 24.783 pesos y los 19 esclavos que poseía dicha finca en 8.000 pesos; es decir, casi la cuarta parte del capital total invertido<sup>21</sup>. También influía en el precio de los esclavos su especialización en el trabajo.

El precio de la mano de obra esclava también continuó subiendo en otras regiones de Hispanoamérica. En las tierras próximas a Santa Fe los negros, en 1618, llegaron a valer 500 ducados, precio que los hacía isostenibles<sup>22</sup>. Respecto a Buenos Aires sabemos que en los primeros años del siglo los precios promedio de venta eran bastante más bajos que los que entraban por la vía de Cartagena. En Buenos Aires sabemos que en años de 1626 a 1629 el precio de un esclavo joven de sexo masculino variaba de 60 a 100 pesos, mientras que en Cartagena en esos años podía alcanzar el precio de 200 pesos; y en los mercados próximos a Lima llegaban a alcanzar de 250 a 300 pesos de promedio<sup>23</sup>. Respecto al Perú, sabemos por la Relación de Salazar de Villasante<sup>24</sup> que los negros que trabajaban en las viñas de Pisco valían entre 800 y 900 pesos, lo cual significaba un freno a la extensión del viñedo. Otra cuestión que no podemos olvidar es que en algunos asientos el precio máximo de venta quedaba estipulado; este era el caso, por ejemplo, de la Sout Sea Company. En el de la Compañía Gaditana se había fijado una tabla fija de precios para un

---

<sup>21</sup> Villalobos, Sergio, *Historia del pueblo chileno*, Santiago de Chile, 2.000, pág. 272.

<sup>22</sup> Julián Ruiz Rivera, “La plata de Mariquita en el siglo XVII: mita y producción”, en *AEA* XXIX, 1972.

<sup>23</sup> Cita de Jean-Paul Zúñiga quien a su vez lo toma de R. Mellafe, *La introducción de la esclavitud negra en Chile*, Santiago de Chile, 1959; y de Elena F.S. de Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, 1958.

<sup>24</sup> Jiménez de la Espada, M. *Relaciones geográficas de Indias*, véase en el t. 1, la relación de Salazar de Villasante, B.A.E., Madrid, 1965, pág. 225.

determinado puerto; en el caso de Campeche se estableció 290 pesos la pieza de indias, 260 los mulecones y 230 los muleques.

Los historiadores de la economía y de las cuestiones laborales han mostrado un gran interés por el precio de los esclavos. En este sentido se han preocupado E. Vila, E. Saguier, P. Tornero, Moreno Fragnals, H.S. Klein y S.L. Engerman, y otros que no citamos pues la lista sería demasiado larga. Los tres mencionados en último lugar llevaron a cabo un estudio colectivo determinando las diferencias existentes no sólo entre los esclavos masculinos y femeninos, sino entre los esclavos africanos y los criollos. También atendieron a aspectos tan interesantes como el grado de cualificación que tenían. Analizaron más de cuatro mil casos elegidos entre los miembros de catorce plantaciones cubanas en los años comorendidos entre 1856 y 1864. Podemos extraer de entre las conclusiones a las que han llegado dichos investigadores, que en Cuba en esos años, la población esclava estaba constituida por un 64 % del total y la proporción entre esclavos y esclavas de origen africano era considerablemente superior al de los criollos. Además, el precio de los varones, tanto criollos como africanos, alcanzaba su máximo en torno a los treinta años, cosa que pudieron observar se producía entre los esclavos de los Estados Unidos en esas fechas. En Cuba el precio de los criollos era bastante más bajos que el de los africanos o bozales. El precio de los varones descendía hasta la mitad al llegar en torno a los cincuenta años. Y por último, en cuanto al sexo, en comparación con los de los Estado Unidos, el precio no difería gran cosa; la similitud era casi total en todos los lugares de América<sup>25</sup>.

El problema de la edad de los esclavos varió con el tiempo. Tenemos constancia de que hasta los comienzos del siglo XIX los negros que llegaban de África eran predominantemente de edad 15 a 20 años, por las razones económicas a las que ya nos hemos referido. Lo sorprendente es que desde los años treinta de dicho siglo comienzan a llegar esclavos niños, en una época en la que todo hacía predecir el final de la esclavitud, en los años en los que fue abolido el tráfico, es decir, cuando el precio de los esclavos adultos subió considerablemente. Igualmente se despertó el interés por los esclavos de sexo femenino<sup>26</sup>. También influyó decisivamente el precio adquirido por los esclavos, por ejemplo en las Antillas; sabemos que en Cuba en los años comprendidos entre 1810 y 1860 se quintuplicó su precio.

Respecto al sexo, lo dispuesto por la Corona al principio de la colonización era que la mitad habrían ser varones y la mitad restante hembras. La Corona reconoció (Real Provisión de 28 de VI de 1527) tal vez por intereses propios y no por reconocimiento de un derecho natural, que los negros se podían casar ya que era muy conveniente para evitar la huída. Recomendaba que se casasen tanto a los que se llevaban desde África como los que ya residían en las Indias. Esta recomendación la hacían a los moradores de La Española. En cuanto al derecho al casamiento se vuelve a recordar por la Real Cédula de 10 de julio de 1538 y por otra de 26 de octubre de 1541, sobre todo para evitar el amancebamiento<sup>27</sup>.

En 1524 se rectificó y se dispuso que solamente se introdujesen a las Indias un tercio de hembras. Esta disposición se comprende al analizar las características del mercado en el

---

<sup>25</sup> Fragnals Moreno, H.S. Klein y S.L. Engerman, "El nivel y la estructura de los precios de los esclavos de las plantaciones cubanas a mediados del siglo XIX: algunas perspectivas comparativas" *Revista de Historia Económica*, núm. 1, 1983.

<sup>26</sup> Moreno Fragnals, M. *La historia como arma*, Barcelona, 1983, pág. 57 y ss.

<sup>27</sup> Konetzke, R. *Colección de documentos para la Historia de la formación social de Hispanoamérica 1493-1810*, vol. I, Madrid, 1953.

que las hembras tenían difíciles salidas y su precio era muy inferior al de los machos. Esto se mantuvo durante casi todas las épocas. Tenemos constancia de que a finales del siglo XVIII la relación de masculinidad era muy elevada: sabemos que en algunos lugares como Guatao, en 1791, era del 818 % y en Gabriel, el 736 %. De ello se desprende claramente el interés de los propietarios por la mano de obra y por el escaso crecimiento demográfico, por lo que había que ampliar a base de nuevas importaciones. Sin embargo, en las áreas urbanas encontramos una población capaz de reproducirse por sí misma, sin necesidad de emigrantes para su aumento<sup>28</sup>. Podemos concluir este apartado subrayando la gran importancia de la población esclava importada en Cuba.

Fueron muy diversas y complejas las formas de contrabando practicadas a lo largo de toda la historia de la Carrera<sup>29</sup>. Los negros entraban no sólo por la vía legal de las licencias, sino también a través de otros medios ilícitos. Es difícil por su propia naturaleza calcular el número que de ellos fueron introducidos ilegalmente. La Corona de Castilla estableció en Sevilla el único puerto autorizado para el tráfico indiano. Todo debía pasar por el estricto control de la Casa de la Contratación. La respuesta inmediata fue el desarrollo desmesurado del contrabando, desde los inicios de la Carrera, desde que el mercado colonial quedó establecido. Según Aguirre Beltrán fueron dos las causas que propiciaron el desarrollo del tráfico ilegal: una, que Castilla carecía de tierras donde poder surtir de la “materia prima” por lo que no tenía otro remedio que acudir a los extranjeros; y dos, el incremento paulatino de la presión fiscal. En los primeros años todos pasaban por Sevilla, pero a medida que se incrementaba la demanda la Corona fue poco a poco cediendo: Cádiz y Canarias fueron autorizadas a participar en la Carrera. Las modalidades más frecuentes fueron entre otras, la navegación sin registro, las arribadas a puertos no permitidos, la introducción de esclavos en las flotas ordinarias sin la debida autorización, registrar esclavos negros con una finalidad – por ejemplo, acompañar al amo en el ejercicio mercantil- y al llegar al puerto proceder a su venta y, tal vez la más usual, sobrecargar el barco con un número más elevado que el declarado.

En 1523 el corsario francés Jean Fleury capturó la nave donde Cortés envió el tesoro ganado en la Nueva España. Esta fue la primera gran advertencia que recibió la Corona de Castilla. Cuando en el siglo XVI parte del botín de la Nueva España cayó en poder de corsarios franceses, la Corona comprendió que<sup>30</sup> la ruta atlántica estaría siempre en peligro, bien por el deseo y la curiosidad de los marineros europeos de conocer otras rutas y compartirlas con los españoles; bien por la existencia de la piratería como algo que formaba parte de los peligros diarios de la vida en el mar; o bien, por los conflictos internacionales. Igual formaba parte de esta vida el contrabando. Este, de forma pacífica, comenzó con los esclavos africanos y se convirtió en las Indias en un elemento fundamental de su sistema de integración económica. En el caso del virreinato peruano, según opinión de F.P.Bowser, tal vez fue el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla la institución que exageró su importancia, quizá por su recelo y hostilidad hacia los comerciantes portugueses. Al parecer, la evidencia indica que durante la mayor parte del periodo, al menos en la ruta de Panamá y el Callao, el contrabando fue insignificante.

---

<sup>28</sup> Tornero Tinajero, Pablo. “Emigración, población y esclavitud en Cuba (1765-1817)” en *el AEA*. t. XLIV, 1987.

<sup>29</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, pág. 157 a 182.

<sup>30</sup> Céspedes del Castillo, Guillermo: *América Hispánica (1492-1898)*, Barcelona, 1983, pág. 141 y ss.



Continuaron entrando negros de contrabando en el Perú, pero en un número tal que nunca creó una preocupación especial a las autoridades indianas<sup>31</sup>.

Reunidos los miembros del Consulado, en 1605, bajo la presidencia de Pedro de Avendaño, analizaron la situación económica de la carrera y consideraron que los males principales que en esos momentos encontraban eran consecuencia del asiento de los portugueses, pues estos con tal excusa aprovechaban para introducir todo tipo de géneros de contrabando<sup>32</sup>. Esta situación se mantuvo durante todo el siglo, pero con especial insistencia durante los años en que fueron los portugueses los que controlaban el tráfico negrero<sup>33</sup>. Los daños que causaban eran enormes, pues sabido es que el monopolio indiano estaba basado en la continua escasez y si ésta se rompía, cuando llegaban las flotas, encontraban a los mercados saturados de productos llevados por los contrabandistas, con los cuales estaba en connivencia los negreros portugueses.

Esta actividad por otra parte era algo normal. Las condiciones eran favorables a dicha práctica. Primero, porque el denominado monopolio como ya hemos dicho, era incapaz de responder a las necesidades de la demanda; y, en segundo lugar, porque la entrada ilegal de mercancías era más competitiva que las procedentes de las ferias o de los mercados legales de compra. El esclavo era una mercancía más y como tal se trató en los mercados. Por otra parte, lo primero que hemos de tener muy presente es que en esta práctica estaban implicados todos los que tenían algo que ver con la trata, empezando por el propio asentista, los oficiales reales, gobernadores, comerciantes etc. Todos en una palabra. El propio Grillo introdujo sin pagar derechos unos 4.000 esclavos; en los dos primeros años del asiento se calcula en 300.000 pesos los que sacaron de Cartagena y Portobelo. Y en estos fraudes participaban los oficiales reales y los Gobernadores. En otras ocasiones eran los propios comerciantes de Tierra Firme quienes introducían los esclavos de contrabando bajo la excusa que los tenían comprados antes de haberse concertado el asiento. O eran los extranjeros a pesar de las numerosas prohibiciones existentes respecto a su participación en el mercado indiano. De manera que el gran éxito del asiento, más que la introducción de esclavos fue el de mercancías y, naturalmente, siempre se contaba en todas estas actividades con el apoyo de holandeses, franceses e ingleses.

Otra modalidad de contrabando practicado en las Indias era mediante el uso de la internación. La mayoría de los barcos negreros que llegaban al Río de la Plata con negros, procedentes de las costas africanas o de Brasil, solían hacerlo bajo la forma enmascarada de “arribada” forzosa. Esta argucia, hasta cierto punto legal, les permitía a los negreros la venta de la carga en el puerto del Plata bajo el amparo de negros “descaminados”, circunstancias eventuales que contemplaban las autoridades indianas quienes a su vez estaban en connivencia con los negreros. Entre 1618 y 1623 el número de esclavos negros introducidos en Buenos Aires mediante la estratagema de las “arribadas” ha sido calculado en más de 5.500. Sabemos por el testimonio del jesuita Antonio Ripario que cada año llegaban al puerto de Buenos Aires cinco o seis navíos portando entre 500 y 700 negros<sup>34</sup> a los que hemos de agregar los procedentes de los comisos, es decir, de los intervenidos por los oficiales reales en sus actuaciones judiciales. Se calcula que en la primera mitad del siglo XVII más de once mil fueron vendidos en el Río de la Plata.

---

<sup>31</sup> Bowser, pág. 109.

<sup>32</sup> Archivo General de Indias (AGI) Consulado, libro 1.

<sup>33</sup> Consulado, 1, año 1610.

<sup>34</sup> Alicia Piffer-Canabrava *O Comercio Português no Río da plata (1580-1640) ¿?*

Los portugueses practicaban habitualmente la técnica de simular “arribada forzosa”, para introducir esclavos desde Brasil a las tierras del Río de la Plata, utilizando casi siempre como base de apoyo la colonia de Sacramento. En esta región continental se desarrolló una ruta que partiendo del Paraguay, donde se habían recogido los esclavos procedentes del Brasil, se bifurcaba en dos direcciones: una, en dirección a Potosí, donde las necesidades derivadas de la minería eran urgentes; y otra desde Tucumán a través de Mendoza, hasta Chile. Otros espacios donde se desarrolló el contrabando era en la zona que abarcaba desde Río Hacha y Santa Marta hasta Mompós y los cursos de los ríos Magdalena y Cauca hasta Santa Fe, Antioquia, Popayán y Quito. Igual en las tierras caribeñas, donde la necesidad de mano de obra era en algunas ocasiones apremiantes, ingleses y holandeses, lo practicaban contentando a los dueños de las plantaciones necesitadas.

A la sublevación de Portugal siguió un periodo de suspensión oficial de la trata y como consecuencia tal medida provocó el tener por pura necesidad que recurrir al contrabando. Se pregunta E. Vila<sup>35</sup> si pudo esta modalidad de comercio suplir la escasez, y llega a la conclusión de que al parecer la pudo paliar en algunos lugares del Caribe; pero no en el interior del continente. Tenemos constancia de cómo los ingleses, holandeses y franceses se beneficiaron de este vacío. Primero lo intentaron legalmente, más tarde de forma fraudulenta. La Corona firmó una serie de tratados comerciales con naciones europeas cuyas consecuencias fueron la apertura de una importante brecha en las barreras proteccionistas del sistema español. Primero fueron los ingleses. La Corona dispuso en el año 1645 que todos los ingleses afincados en la Península gozasen de iguales privilegios que los que se les habían concedido a otros extranjeros. Esta disposición fue ratificada en 1667. Ya en la primera mitad del siglo XVII se había firmado otro acuerdo con Inglaterra; sin embargo, en 1650 comienza una etapa de hostilidad entre los dos países que lleva hasta 1660. Dos años después Inglaterra pretendía, entre otras ventajas, que la Corona de Castilla le concediese autorización para la introducción de negros. Pero fue la intermediación del Consulado de Sevilla la que llevó a la Corona a negar tal posibilidad respecto al comercio en general; sin embargo, veía factible y positivo para los intereses de los colonos la introducción de negros, siempre y cuando los ingleses se comprometiesen a que los navíos negreros antes de llegar a las Indias pasasen por Cádiz, desde donde procederían a la distribución de los negros en las Indias<sup>36</sup>. Y en cuanto a los holandeses, un grupo de comerciantes en 1667 también intentó de forma legal participar en el tráfico de las Indias y especialmente en la introducción de negros. Pero todo quedó en nada<sup>37</sup>. Hubo otra posibilidad para ellos y es que al amparo de la legalidad de las patentes de corso, los holandeses introducían negros en las Indias simulando ser productos de presas practicadas a navíos portugueses<sup>38</sup>.

Los contrabandistas en el siglo XVIII utilizaban también la ruta de Panamá y de las costas sudamericanas. Desde Portobelo eran llevados a Panamá a través de la selva siguiendo el curso del río Chagrés. En Panamá eran ocultados convenientemente hasta solucionar el papeleo oficial. Luego eran llevados a Chimán para, una vez cambiados los hierros y contrahechas las marcas del Real Asiento de Inglaterra, venderlos en la isla del Gallo. Igualmente se pone de manifiesto el estado generalizado de connivencia que existía entre los oficiales reales y los contrabandistas. Primero, en el campo de la burocracia entre

---

<sup>35</sup> Vila Vilar, “La sublevación de Portugal y la trata de negros”, pág. 171 y ss.

<sup>36</sup> A.G.I. Consulados, lob. 52, fol. 255.

<sup>37</sup> A.G.I. Consulados, lib. 53, fol. 73.

<sup>38</sup> Vila Vilar, “La sublevación de Portugal y la trata de negros”, págs. 186.

los factores y administradores, el escribano real y los propietarios de las embarcaciones; luego, entre los cómplices en los traslados; y finalmente entre los que practicaban las nuevas marcas o carimbas falsas<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> G. de Granda , “Una ruta marítima de contrabando de esclavos entre Panamá y Barbacoas durante el asiento inglés” en *Revista de Indias*, 143-144, 1976.

## 2.- LAS LICENCIAS

A comienzos de 1510, la Corona castellana expidió las órdenes oportunas a la Casa de la Contratación para que se enviasen negros a las Indias para ser vendidos a los colonos a cuenta de la Real Hacienda. Así se inicia la trata negrera en el Nuevo Mundo. El propio soberano español será el iniciador y el primer traficante de esclavos. La intención de la Corona era monopolizar el tráfico de negros. Pero las numerosas reclamaciones de los particulares y de los funcionarios de la Corona vinieron a alterar el sistema establecido dando lugar al régimen de licencias.

El tema de la licencias está muy estudiado<sup>40</sup>. A pesar de ello no hay unanimidad en la forma de definir las licencias desde el punto de vista jurídico. Scelle cree que son conceptos diferentes las licencias y los asientos: mientras que la licencia es una concesión generosa y gratuita de la Corona, el asiento es un documento de marcado carácter contractual; los asientos eran convenios o arriendos entre la Corona y un particular –individuo o compañía– mediante los cuales la primera arrendaba a favor del segundo una explotación comercial con carácter de monopolio; en la licencia, el rey hace concesión generosa y gratuita a una persona que no queda obligada ni comprometida, ni siquiera a hacer uso de ella. El asiento es pues un contrato que compromete y obliga. En cambio, para Eufemio Lorenzo Sanz, no existe necesidad de distinguir entre ambos conceptos, pues en la práctica no había tal diferencia. Como ya hemos advertido en otro lugar<sup>41</sup>, nuestra opinión es la misma que la de G. Scelle, si bien reconocemos que algunas de las licencias concedidas por la Corona tuvieron carácter monopolista. La licencia era por otra parte, una fuente de ingresos para la Corona. En 1513 se vendían a razón de 2 ducados cada una y el precio varió, como ya hemos visto, a lo largo de la centuria.

Otro aspecto que no podemos pasar por alto es que la mayor parte de los beneficiarios de las licencias eran hombres de negocio de Sevilla, ligados a intereses mercantiles de la ciudad, o a la administración real; y un buen número la obtenían como correspondencia por haber firmado alguna capitulación para conquistar, pacificar o poblar un territorio; o bien, como premio al éxito obtenido por alguna empresa al servicio de la Corona. Podríamos mencionar numerosos casos. Bastará con los ejemplos de los alemanes Inguer y Sayler, Maraver de Silva, Hernández de Serpa, Ponce de León etc. Cuando comenzaron las angustias monetarias de Carlos V y más tarde de Felipe II, no tuvieron más remedio que acudir a la venta masiva de licencias. En 1552 la Corona colocó 17.000 licencias y luego 6.000 más en el mercado hispalense a precio de ocho ducados cada una. Se aumentaron las facilidades para la extracción de esclavos<sup>42</sup>. Como es bien sabido la Corona agobiada por las necesidades, no tuvo la menor duda en echar mano de los caudales que llegaban de las Indias para los particulares, mediante incautaciones (servicios y préstamos forzosos). A cambio se compensaba a los mercaderes con licencias de esclavos. Muy importantes fueron los servicios de Juan Fernandez de Espinoza (1572), Diego de Ibarra

---

<sup>40</sup> Scelle, G. *La traite negrière aux Indes de Castille*. Paris, 1906; Saco, José A. *Historia de la Esclavitud*, 4 vols. La Habana 1893; Aguirre, Beltrán, op. cit.; Otte y Otte y Ruiz-Burruecos, op. cit.; Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, op. cit.; Lorenzo Sanz, E. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979.

<sup>41</sup> García Fuentes, Lutgardo, "Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI" en JAHRBUCH, 19, 1982.

<sup>42</sup> Aguirre Beltrán, op. cit. pág. 23.

(1581), Gregorio de Saavedra (1587); igualmente la concesión de determinados arrendamientos como el de la seda de Granada, a Ambrosio de Espínola (1590). De éstos, los más voluminosos fueron los concedidos, entre otros, a Juan Fernández Espinosa, quien hizo un servicio de 124.000 ducados y a cambio recibió 2.400 licencias de esclavos; a Diego de Ibarra, para la introducción de 916 negros; y a Ambrosio de Espínola por una concesión de 1.712.

Hubo otras licencias importantes concedidas por muy diversas razones. Por ejemplo, por comprometerse a desarrollar un determinado cultivo: pastel o azafrán. O para la introducción de azogue. También para objetivos tan rocambolescos como el formento de las pesquerías de perlas o la exploración del cráter del volcán Masayo de Nicaragua, en 1586, en el que se tenía la esperanza de hallar oro y plata.

Algunos estudiosos de la trata creen que hasta 1518 no se inicia el tráfico de esclavos en el Atlántico, la verdadera trata. Probablemente relacionan esto con la llegada del primer desembarco de negros procedentes directamente de África<sup>43</sup>. Fue el emperador Carlos quien concedió autorización a don Jorge de Portugal para enviar a la isla de la Española cierto número de negros procedentes de Guinea. Los favoritos del monarca, todos flamencos, advirtieron la existencia de un posible negocio en la concesión exclusiva de negros a las Indias. El primero en beneficiarse de ello fue Lorenzo Gouvenot, gobernador de Bressa, con una concesión de 4.000 esclavos negros guineanos para su venta en La Española, por tiempo de ocho años; pero fracasó rotundamente tanto por la inexperiencia como por la falta de capitales. Inmediatamente la vendió por 25.000 ducados a los genoveses de Sevilla, entre los que se encontraban Agustín de Vivaldo y Nicolás de Grimaldo. Otros que consiguieron nuevas exclusivas fueron los alemanes Einger y Saylor, quienes se comprometieron a introducir en las Indias 4.000 negros en un periodo de cuatro años. Esta concesión no fue bien acogida en las Indias, tal vez porque intentaron sacar el máximo beneficio ofreciendo “mercancía” de baja calidad. Los colonos castellanos se quejaron en la corte y solicitaron el que se les permitiese la introducción de negros por su propia cuenta<sup>44</sup>.

En los comienzos de la conquista, cuando la demanda de negros no era muy intensa, la trata pudo encontrar en Andalucía su fuente de abastecimiento. No podemos olvidar que durante el siglo XVI existió un verdadero mercado de esclavos en Sevilla. Los enviados por Juan de Sámano, Tomás de Lazcano y otros, fueron enviados desde la capital hispalense. Pero también sabemos que cuando las necesidades aumentaron fue preciso abastecerse, primero en Portugal y más tarde en las costas africanas<sup>45</sup>.

Por otra parte, no hemos de perder de vista que en esta actividad participaban desde las grandes compañías de traficantes, pasando por los miembros más distinguidos del mundo del comercio sevillano, hasta los comerciantes más humildes de la ciudad. Pero por lo general, los grandes embarques que se realizaban en Sevilla y las grandes remesas que se enviaban desde las costas africanas iban consignados a los hombres de negocio e intermediarios afincados en las plazas indianas, quienes se encargaban de recibir los géneros y colocarlos en el mercado. En el caso concreto de la Nueva España podríamos citar a los vecinos de México Alonso Ortiz, Juan Rodríguez de León, Diego López de Montalbán y Diego Caballero; en Cartagena de Indias, entre otros estaban García Alfonso, Blas de Herrera, Pedro López Treviño etc. No comprendemos por qué Aguirre Beltrán considera

---

<sup>43</sup> Aguirre Beltrán, op. cit. p. 17.

<sup>44</sup> Bonilla, Luis, op. cit. pág. 314.

<sup>45</sup> Scelle, G. op. cit., pág. 293.

a los comerciantes sevillanos inexpertos en estos negocios, lo cual fue a su juicio la causa del fracaso en este tipo de negocio. A nuestro parecer probablemente fueron, entre otras, los determinantes políticos derivados del tratado de Tordesilla y posteriormente las consecuencias de la anexión de Portugal. ¿Cómo explicar el que según él no sólo los comerciantes del Consulado sevillano negociaban en la trata “sino la población entera del puerto andaluz”?<sup>46</sup>

Resulta casi imposible determinar el número de licencias que se transformaron en embarques directos desde Sevilla y demás puertos del complejo andaluz. En el siglo XVI un elevado número de esclavos salían de dicho complejo directamente para las Indias. A título de ejemplo, sabemos que sólo las pequeñas concesiones se enviaban desde las costas andaluzas, pues las más voluminosas había que buscarlas en África; veamos unos casos concretos:

<i>Titular</i>	<i>Esclavos Autorizados</i>	<i>Embarques en Sevilla</i>	<i>Porcentaje</i>
Alvárez Arriscado, P	235	90	38 %
Corral, Hernando del	394	115	29 “
Curiel, Alonso	508	86	17 “
Fernández Espinosa, Juan	2.400	217	9 “
Gómez Reinel, P	4.250	244	6 “
Hernández de Rojas, Glo.	93	73	78 “
Herrera Terán, J.	115	78	67 “
Méndez de Castro, Alvaro	3.000	150	5 ”
Peralta, Gaspar de	712	70	9 “
Ruicercó, Diego M.	165	153	92 “

A la vista de estas cifras, se observa que el porcentaje de licencias realizadas y remitidas en las flotas ordinarias desde Sevilla está en proporción inversa al número de esclavos consignados, así vemos cómo los envíos pertenecientes a las licencias de Fernández Espinosa, Gómez Reinel y Méndez de Castro son los más bajos de todos los realizados. Esto se explica por la práctica del negocio del *menudeo*, sobre todo en las licencias numerosas, pues los poseedores de estas tal como acabamos de ver, sin despreciar el sistema, preferían lógicamente las ventas a grandes compañías y a comerciantes poderosos. Por ejemplo, el portugués Lionel de Cuadro en marzo de 1593 enviaba a Cartagena -mercado central para América del Sur, desde las costas africanas, en los navíos “Nuestra Señora de la Concepción”, “El Prieto” y “Nuestra Señora del Rosario”- 115 esclavos negros de acuerdo con las compras que realizara a Simón Ferreira, titular de una licencia de 3.000 esclavos. Ese mismo año, Miguel Núñez de Jáuregi, caballero veinticuatro de Sevilla, asociado con Lope de Tapia, el portugués García de la Torre y Diego Caballero, registraban en la nao de Gaspar Martínez de Jáuregui, 70 esclavos que habrían de cargarse en las costas africanas según lo dispuesto en las licencias que se le habían comprado a Ambrosio de Espínola. Bastante más significativo es el caso de la Compañía de mercaderes integrada por Cristóbal Rodríguez Núñez, de Madrid, Pedro Villamor, Juan Bautista Gallo, Antonio de San Román y Francisco Ibarra, quienes en julio de 1596 consiguieron una concesión de Pedro Gómez Reinel, por un total de 1.500 licencias, que posteriormente, y en sucesivos envíos, introdujeron en las Indias desde las costas africanas.

---

<sup>46</sup> Aguirre Beltrán, op. cit. pág. 13.

A Hernando de Porras, Caballero Veinticuatro de Sevilla, le nombró la Corona administrador de las licencias y le dio facultades para que en su nombre pudiese conceder licencia a cualquier persona tanto natural de los reinos de Castilla como de los reinos de Portugal para navegar esclavos a las Indias tanto en filibotes como en navíos sin flotas; los autorizados podrían partir desde Sevilla, Cádiz y Sanlúcar directamente a África. Hernando de Porras estaba autorizado a vender licencias a precio inferior a 30 ducados. La Corona venía a reconocer que los esclavos introducidos hasta este momento (13 de octubre de 1593) mediante el sistema anterior eran insuficientes<sup>47</sup>. Por ello, Hernando de Porras procuró, de acuerdo con las órdenes recibida de la Corona, contactar con los hombres más acaudalados del mundo de los negocio de la Carrera de Indias a quienes poder ofrecer la compra de las licencias y que éstas posteriormente se transformasen en la apetecida mano de obra esclava: Simón de Tovar enviaba a Cartagena desde Cabo Verde, 164 piezas, en el navío “Nuestra Señora de la Concepción”, del maestro Gregorio Martínez; ese mismo año (1595), Duarte de Acosta, portugués, avecindado en Sevilla, enviaba 204, cuyas autorizaciones le había traspasado el mercader sevillano Francisco Bautista, quien a su vez las había comprado al dicho Hernando de Porras; y el año anterior Francisco de Rozas cargaba en las costas africanas, con destino a Cartagena, 100 piezas, en el navío de Juan Martín Picardo<sup>48</sup>. Siempre nos quedará la duda de si la rebaja introducida por Hernando de Porras -19 ducados las sueltas y las demás a 22 ducados- repercutió en el precio de los negros en las Indias, pero lo que sí sabemos es que Felipe II revocó muy pronto esta disposición<sup>49</sup>.

Tampoco podemos omitir los envíos, o mejor dicho, los embarques reales de esclavos desde Sevilla a los distintos lugares de las Indias. F. Bowser comenta y suscribe, una afirmación de Lockhart en las que éste sostenía que una gran parte de los negros que se enviaban a mediados del siglo XVI procedían de la Península, de España y de Portugal<sup>50</sup>. Creo que Lockhart tenían parte de razón, al menos para los años de la primera mitad de la centuria. Sabemos que dos tipos de esclavos se enviaban: los destinados a cualquier tipo de trabajo manual, y los destinados a faenas domésticas. En cualquier caso, ambos eran registrados como una mercancía cualquiera de las tantas que se embarcaban en los muelles sevillanos. Y en el registro, salvo pequeños detalles –sexo, edad, si se sabía, etc.- se hacía constar si cumplía las normas generales de cualquier otra mercancía registrada. Disponemos de información muy irregular en cuanto a cantidad y a la calidad. Por ejemplo, en la etapa de 1511 a 1570 la muestra disponible es apenas el 1 % de las navegaciones habidas según los trabajos de P. Chaunú; sin embargo, para el decenio de 1530, disponemos de la información que nos proporciona la contabilidad de Diego de la Haya, de forma que gracias a esta otra fuente sabemos que al menos 6.124 esclavos fueron enviados y embarcados en Sevilla para las Indias. Estas cifras son inferiores al número de licencias concedidas por la Corona (9.530), pero cabe pensar en la posibilidad de que no todas las licencias se hubiesen negociado. Finalmente, no creemos que haya duda alguna en la veracidad de estos embarques por varias razones: son por lo general partidas pequeñas, hay un elevado número de esclavas blancas y es frecuente la diligencia en la que se hace constar que el esclavo o esclava pasaba a las Indias. Respecto a los embarques numerosos, que

---

<sup>47</sup> A.G.I. Contratación, 1.105; y Contaduría, 238, 4.

<sup>48</sup> García Fuentes, Lutgardo: “La introducción de esclavos en Indias desde Sevilla en el siglo XVI” en las *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1983, pág. 249 y ss.

<sup>49</sup> A.G.I. Contaduría, 238/ 4 ; OtteE. y Ruiz Conchita, Los portugueses en la trata de esclavos negros de las prostrimerías del siglo XVI, en *Moneda y Crédito*, núm 85, 1963.

<sup>50</sup> Frederick P. Bowser, op. cit. págs. 22 y ss.

tantas dudas nos suscitan, a veces no hay más remedio que aceptar la evidencia. Por ejemplo, las partidas registradas por Alonso Gómez de la Serna quien, en 1541, envió desde Sevilla en varios navíos 48 esclavos y esclavas. En las dos últimas décadas del siglo XVI la información es bastante más completa: entre 1583 y 1589 hemos cuantificado 737, lo que significa una muestra del 5%; y en el decenio que cierra el siglo hemos computado 1.860 esclavos embarcados, lo que nos lleva a deducir que si tenemos constancia de que la Corona concedió 15.318 licencias, en esos años, los embarques que se realizaron y enviaron, desde Sevilla, significan el 38 por ciento del total de esclavos que legalmente fueron llevados al Nuevo Mundo. Por otro lado, sabemos que un alto porcentaje de los esclavos enviados desde Sevilla iban destinados al servicio doméstico<sup>51</sup>. Los colonos y funcionarios indianos preferían disponer de personal a su servicio que hablasen la lengua, que conociesen las costumbres de los españoles, profesasen la misma fé y que, en algunos casos, supiesen leer y escribir, circunstancias que difícilmente se daban en los esclavos importados de las tierras africanas.

Otra cuestión que tampoco podemos pasar por alto son las navegaciones efectuadas directamente a África desde Sevilla para la adquisición de esclavos. Hemos de discrepar de los historiadores que afirman de forma contundente que hasta que no se produzcan los asientos portugueses no habrá entradas masivas de esclavos en el Nuevo Mundo. Nuestra discrepancia obedece en realidad a simples matices. Ciertamente no podemos corregir la gran carga de verdad que tiene tal afirmación; pero no es toda la verdad. Lo que nosotros hemos podido ver, es que en la segunda mitad del siglo XVI se produjeron concesiones de licencias muy importantes en cuanto al número para la introducción de esclavos, incluso éstas se producían en las décadas anteriores. Sabemos que desde los años correspondientes al decenio de 1560, la Corona concede, por razones muy diversas, licencias cuantiosas. Otra cosa es saber cuántas se transformaron en entradas efectivas de esclavos.

De manera que numerosas navegaciones tenían lugar desde Sevilla a Cabo Verde, Guinea y otros lugares de la costa de África con la misión de entregar a un comerciante (factor) estante en dicha zona y que con el importe o procedido, le comprase una determinada cantidad de esclavos y que posteriormente los condujese a Tierra Firme, o a cualquier otro lugar, y los entregase a las personas que les detallaban. Este era el caso de Melchor Núñez de Prado y de Luis Pérez de Cea quienes en 1583, dieron poder a Jorge Fernández para que, como pasajero del Navío “Espíritu Santo”, de Ginés Pinzón, fuese a Cabo Verde y que hiciese las operaciones mercantiles indicadas y que tras comprar doce esclavos, los entregase en Tierra Firme<sup>52</sup>. Igualmente, cinco años después (1588), encontramos varias navegaciones con destino a África para, una vez conseguidos los negros, pasar a las Indias posteriormente. El primero que encontramos es Domingo de Insaurraga quien dio poderes a Pedro de Murueta y a Sebastián Nieto, para que al pasar por los reinos de Guinea le comprasen varias piezas de esclavos y que posteriormente los entregasen en Tierra Firme; colaboraban en la operación hombres de negocio tan conocidos en el mundo de la Carrera como Pedro de Leaegui, de origen vasco, y Francisco Barroso, éste capitán mayor de las galeras de Guinea, quien además residía en Guinea<sup>53</sup>. Otro también vasco fue Diego Martín de Martiarto, quien siguiendo lo ordenado por Ochoa de Basurto, su socio, también pasó por Guinea donde realizó la venta de 200

---

<sup>51</sup> Cortes Alonso, Vicenta, “Los esclavos domésticos en América” en *Anuario de Estudios Americanos*, XXIII, Sevilla, 1958; García Fuentes, Lutgardo, en *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, pág.249 y ss.

<sup>52</sup>APS leg. 9.283, fol. 470.

<sup>53</sup> APS, leg 9253, fol. 542 y 558.



botijas de vino y cuyo procedido lo empleó en la compra de cierto número de negros que posteriormente los vendió en Nombre de Dios.

¿Cuántas licencias concedió la Corona a lo largo del siglo XVI? Es difícil calcularlo. Las fuentes de información del Archivo General de Indias a veces son contradictorias. Según nuestros propios cálculos, entre 1518 y 1599 se concedieron 119.377 licencias<sup>54</sup>; en cambio Eufemio Lorenzo<sup>55</sup> sostiene que entre 1556 y 1600, sumando los que él supone entraron por la vía del contrabando, pudieron llegar a las Indias 150.000 esclavos. Si observamos la media aritmética del reinado de Felipe II, etapa estudiada por E. Lorenzo, hay una gran coincidencia con la nuestra: 2.280 mientras que a nosotros nos salen 2.200; y si al total agregamos un diez por ciento por las lagunas informativas existentes, sale una cifra de 131.314, que se aproxima bastante a la obtenida por dicho historiador.

La primera importación de negros llevada a cabo por Cortés para emplearlos en las plantaciones de caña fue en 1544. Dos años antes había contratado a Leonardo Lomelín para que llevase 500 negros desde Cabo Verde, pero solo entregó un centenar; y en 1579 fueron enviados desde España 40 para el ingenio que tenía en Tuxtla<sup>56</sup>. Algunos de los acompañantes de Cortés fueron los introductores del trigo en la Nueva España. También traían negros Pedro de Narváez, Francisco de Montejo y Pedro de Alvarado. Muchos de estos negros procedían de las Antillas, eran criollos, y otros de la Península llevados con las licencias expedidas por la Corona. Muchos de ellos pertenecían al asiento de H. Ehinger y Hironymus Seiler quienes a su vez trabajaban para la casa bancaria de los Welsers. En 1533 F. Montejo obtuvo licencia para introducir 100 negros en Yucatán; en 1535, Rodrigo de Albornoz, obtuvo igualmente permiso para importar otro centenar. Pero bastante más importante fueron las licencias otorgadas en 1542 a Tomás Marín y al mencionado Leonardo Lomelín por un total de 900 esclavos, extraídos de Cabo Verde, de edades comprendidas entre 15 y 25 años. Unos años después (1561) la Corona concedió a Hernán Vázquez (avecindado en México) autorización para importar 1.000 negros a cambio de 30.000 ducados, procedentes de las islas de Cabo Verde y Guinea con facultades para poder venderlos al mejor postor. No obstante, respecto a la trata de negros en Nueva España dice F. Chevalier que los esclavos eran muy caros por lo que el temor al levantamiento hizo que la trata fuese muy limitada, aun cuando él reconoce que había ingenios con más de 200 esclavos<sup>57</sup>.

En el caso del Perú, la ubicación geográfica de Cartagena de Indias hizo de ella un punto crucial en la distribución de negros en Nueva Granada y en todo el virreinato del Perú. En Cartaxena, en el decenio de 1585 a 1595 se estima que fueron distribuidos al resto del virreinato 18.884 esclavos y que a comienzos del siglo XVII –creemos que exageradamente- llegaron unos 12 ó 14 barcos cargados de negros de los que se desembarcaron unos 5.000; otros cálculos más modestos estiman unos 2.000. Hay algo totalmente verosímil y es que Lima recibió una considerable afluencia de negros. Antes de 1586 su población de origen africano no pasaría de 4.000; en 1593 era aproximadamente 6.690 y en 1620 alcanzaban los 20.000.

---

<sup>54</sup> García Fuentes, "Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI", *JAHRBUCH*, 19, 1982.

<sup>55</sup> Lorenzo Sanz, op. cit. pág. 651.

<sup>56</sup> W. Barret *La hacienda azucarera de los marqueses del valle*, Madrid, 1977, pág. 181. También, Luz María Martínez Montiel (coord.): *Presencia africana en México*, México 1994.

<sup>57</sup> Chevalier F. *La formación de los latifundios en México*, México 1976, pág. 103 y ss. También, Luz María Martínez Montiel, *Presencia africana en Sudamérica*, México 1995.

A lo largo del siglo XVI, el tráfico de esclavos fue una actividad empresarial relativamente modesta; pero desde comienzos de la centuria siguiente el incremento de la demanda de negros en el Perú se desorbitó y cayó en manos de grandes empresarios. A medida que esto sucedía iba creciendo la importancia de los portugueses en la trata de la zona. La mayor parte de los barcos negreros con destino al Callao hacían escala en el puerto de Paita y en las proximidades de Trujillo. Sabemos que la tasa de mortalidad en este tramo del viaje era muy elevada. No conocemos con exactitud el número de negros que fueron llevados al Perú.

### 3.- LOS ASIENTOS PORTUGUESES

Los portugueses habían venido entrometiéndose durante toda la centuria en el monopolio hispano. Lo hicieron a veces como traficantes clandestinos, otras legalmente. Siempre tratando de lograr la mayor rentabilidad económica de la amistad de la Corona de Castilla tan necesitada de mano de obra esclava, como lo demostraron los Jorge de Sevilla quienes entre 1540 y 1550 consiguieron varias licencias de negros hasta su espectacular quiebra de 1567<sup>58</sup>. Pero no será hasta la etapa de los asientos portugueses, según la opinión de P. Chauu y de E. Vila<sup>59</sup>, cuando se produzca la introducción masiva de esclavos negros en las Indias. Cuando el sistema de licencias establecido en el siglo anterior fue abandonado y tras la incorporación de Portugal a la Corona de Castilla, se impuso el sistema de asiento. Como ya hemos dicho, el sistema de asiento consistía en contratos a largo plazo entre la Corona y un particular que se comprometía a proporcionar un determinado número de piezas en el plazo estipulado.

Bien es cierto que luego los asentistas hacían igual que antes, es decir, negociaban en cantidades más modestas, con un gran número de participantes. Por ejemplo, en 1598 los mercaderes sevillanos Juan Manuel y Juan del Villar, dieron poder al vecino de Lisboa, Gil Fernández Arias para que comprase en Angola 130 piezas o más y en la fragata “Nuestra Señora de la Consolación” los llevase para su posterior traslado y venta a la ciudad de Cartagena<sup>60</sup>. En este sentido, los cálculos de E. Vila superan ligeramente a los de Aguirre Beltrán; Frederick P. Bowser no emite ningún cálculo y se limita a señalar que algunos cientos de miles de esclavos negros fueron introducidos por los portugueses. La historiadora sevillana, Enriqueta Vila, estima que la Casa de la Contratación despachó 147.779 licencias, a lo que habría que agregar 45.318 que por concepto de demasía del registro, ventas por menudeo a determinadas personas, las licencias que el monarca se reservaba en cada asiento y otros aspectos, daba un total de 192.397 licencias de esclavos; pero en la realidad pudieron ser introducidos en el Nuevo Mundo 268.664. Termina afirmando que los portugueses sobrepasaron ampliamente los 250.000 pero en modo alguno se puede admitir que esta cifra se acercase a los 300.000<sup>61</sup>. Estos esclavos entraron por los puertos siguientes:

Cartagena .....	135.000
Veracruz .....	70.000
Distintos lugares del Caribe .....	19.664
Buenos Aires .....	44.000

Fueron los portugueses quienes ejercieron el control de las licencias por ser los poseedores del mercado africano. Una de las primeras licencias concedidas a un mercader portugués fue la concedida en 1558 a Manuel Caldeira, quien tenía en Sevilla delegados todos sus negocios en los factores Manuel Enríquez y Benito Báez<sup>62</sup>. Caldeira era uno de

---

<sup>58</sup> Otte, E y Conchita Ruiz-Berruecos, op. cit. núm 85, 1963.

<sup>59</sup> Chauu, P. Séville et l'Atlantique (1504-1650), 8 vols. París 1955; Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, págs. 23 y ss.

<sup>60</sup> APS leg. 9300, fol 15.

<sup>61</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, pág. 209.

<sup>62</sup> Otte y Ruiz-Burruecos, op. cit. pág. 13.

los grandes hombres de negocio de Lisboa. Otros portugueses muy importantes en el tráfico esclavista, anteriores a la firma de los asientos, fueron los Freire, Enrique y Pedro Freire, éste socio de Manuel Gómez Delvás; y Simón Freire, de Lima.

El régimen de asientos comenzó con la firma de Pedro Gómez Reinel y se mantuvo hasta 1640<sup>63</sup>. Felipe II encontró en los contratadores (rendeiros) los comerciantes más capacitados para este ejercicio. Se les autorizó a introducir entre 500 y 750 negros, a cambio de que la Corona participase en el negocio. Los esclavos procederían de Cabo Verde, Santo Tomé y Angola. En 1595 se firmó con Diego Núñez Caldera el asiento de Cabo Verde. Anteriormente en 1582 se había firmado el de Santo Tomé con Juan Bautista Rovelasca. Pero el de mayor significación fue el de Angola con Pedro de Sevilla y Antonio Méndez Lamego quienes se comprometieron a introducir 3.000 negros. No es hasta 1593 cuando aparecen como contratadores Gómez Reinel y Juan Rodríguez Coutiño y más adelante Duarte Díaz Enrique y Antonio Fernández Delvás. Estos asientos de Angola estaban muy ligados a licencias de Castilla lo cual impedía un mayor control del monopolio.

En 1594 Gómez Reinel, pujando con 100.000 ducados por el asiento con Antonio Núñez Caldera, hizo que el Consejo de Castilla se inclinase por él. Reinel se comprometía a meter 4.250 negros al año y vender la licencia a no más de 30 ducados. Pagaría a la Corona, como ya hemos dicho, 100.000 ducados al año. Además se le autorizaba a introducir 600 esclavos por el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, las irregularidades halladas en su contabilidad dieron con él en el banquillo de los acusados.

Y en cuanto a Juan Rodríguez Coutiño, sabemos que era propietario de un contrato de esclavos para Angola. Ofreció la gran suma de 170.000 ducados, lo que inclinó la balanza a su favor: en 1601 firmó un contrato por nueve años de duración. Se comprometía a llevar 2.000 esclavos a donde la Corona le ordenara al precio de 150 ducados los de Angola y a 200 los de Cabo Verde. Estas condiciones fueron revocadas al ver que eran imposibles de cumplir. En 1603 Juan Rodríguez Coutiño murió en Angola. Al año siguiente, la Junta de Negros otorgó a Gonzalo Baez Cautiño un nuevo asiento. El precio de la renta se redujo a 140.000 ducados anuales y se le suprimió el permiso de navegación al Río de la Plata. En 1609 surgieron fricciones entre el asentador y la Corona, acusándose ambas partes de incumplir sus compromisos. La Corona exigía a los asentistas una fianza para garantizar el que los marineros se comprometiesen a regresar al puerto desde donde partieron; pero Báez Coutiño declaró que no podía hacer frente al pago de dicha fianza por lo que el Consejo receló de su solvencia económica. No es de extrañar que el Consejo decidiera aconsejar a S.M. que se le quitase la renta de las licencias de esclavos y que se volviese a arrendar. El Consulado de Sevilla, con todas las razones legales a su favor, parece que ganó esta batalla contra los portugueses, al menos de momento<sup>64</sup>.

La administración de la renta de negros por el Consulado de Sevilla produjo gravísimas pérdidas a las rentas de la Corona de Castilla y de casi 300.000 cruzados a la de Portugal. Las ventas disminuyeron mientras el contrabando se incrementaba. Se acordó en vista del cariz de los acontecimientos un nuevo asiento. Tendría de duración ocho años y se trataría de importar 3.500 negros cada año y solo se le permitiría la participación en el tráfico a los puertos de Cartagena y Veracruz, y en menor medida al de Buenos Aires al que se le concedió permiso para volver a introducir hasta 150 licencias. Fernández Delvás

---

<sup>63</sup> Para todo lo que sigue véase a Viva Vilar *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977.

<sup>64</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, 1605, Introducción y Dirección de Antonia Herrera, núm. 539 y 875.

firmó el asiento tras aceptar el compromiso de pagar 115.000 ducados anuales y unas cláusulas que incluían los contratos de Cabo Verde y de Angola.

Una grave grieta se abrió en el tradicional sistema mercantilista del imperio español. En 1623 se autorizó que los barcos portugueses pudiesen cumplir en Lisboa el requisito legal de la visita de los oficiales reales. Esto significaba un grave recorte a los derechos monopolistas que había venido disfrutando el Consulado de Sevilla. Con estas condiciones, se firmó el asiento de Rodríguez Lamego que habría de tener ocho años de duración y por el se comprometía a pagar 120.000 ducados. El contrato discurrió con normalidad hasta que fue sustituido por el que firmarían los lisboetas Gómez Angel y Méndez Sosa. Fueron dotados de reales cédulas para evitar que la marina española entorpeciese su labor. Al mismo tiempo, la Corona hizo concesión al cardenal infante don Fernando para que pudiese navegar a Buenos Aires 1.500 esclavos<sup>65</sup>. Por otra parte, el Consejo aprobó la venta de 1.000 licencias de esclavos para dedicar su importe de 30.000 ducados al socorro de la Armada<sup>66</sup>.

El Consejo de Indias aceptó, en el año 1639, la renta de los negros que ofrecía Andrés Rodríguez Estremoz<sup>67</sup>. Entre las condiciones fijadas se introducía una que horodaba plenamente las bases en las que se había fundamentado el anterior asiento, pues fijaba ciertas limitaciones en la importación de negros. Según E. Vila, Estremós, pretendía que no se le pusieran limitaciones al aumento de negros, sino al tonelaje. A comienzos del siglo XVII se computaban hasta 6 negros por toneladas. Pero la Corona no aceptó, entre otras razones, porque tal cómputo era exagerado: por esos años se computaban a razón de dos esclavos por tonelada. Tras dicha propuesta ofreció 35.000 ducados más de los cobrados en el asiento anterior. La Corona tampoco aceptó y mantuvo firme la limitación<sup>68</sup>. Una gran novedad se introdujo en el sistema monopolista español y es que en este año el parecer del Consejo era favorable a la autorización solicitada por el portugués Martín Alfonso de Ataíde para que sus marineros y navíos pudiesen salir directamente desde Portugal, sin necesidad de autorización de la Casa de la Contratación<sup>69</sup>.

El año de la sublevación de Portugal el Consejo dio su voto favorable a la prórroga del asiento de la renta de esclavos por un tiempo de seis años más, a favor de los portugueses Melchor Gómez Angel y Cristóbal Méndez de Sosa<sup>70</sup>. En ese mismo año también se cursó la solicitud de Domingo Coardo al Consejo para que se le autorizara a introducir 500 negros esclavos en el puerto de Buenos Aires; el Consejo se negó y le aconsejó que pidiese otra cosa; éste entonces sustituyó la petición anterior por la autorización de enviar tres navíos mercantes en las flotas<sup>71</sup>. No comprendemos muy bien su actitud, pues el cúmulo de vicisitudes y hechos desgraciados narrados por Gómez Angel son de tal magnitud, que nos hace dudar de su veracidad. Los asentistas habían perdido veinte barcos como consecuencia de la Guerra de los Treinta Años, y, sin embargo, ahí lo tenemos solicitando nuevamente la prórroga de su asiento.

---

<sup>65</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, véanse los años 1631 (327), 1640 (1642) y 1651.

<sup>66</sup> *Ibid* año 1631, núm. 281.

<sup>67</sup> *Ibid.* año 1639, núm 883.

<sup>68</sup> Vila Vilar, "La sublevación de Portugal y la trata de negros", pág. 181.

<sup>69</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, año 1639, núm. 919.

<sup>70</sup> *Ibid.* 1640, núm. 1421.

<sup>71</sup> *Ibid.* núm. 1635.

No hubo graves incidencias salvo las derivadas de las arribadas fingidas que eran aprovechadas para cometer toda tipo de contrabando. Fue la entrada de España en la Guerra de los Treinta Años lo que convirtió en un auténtico polvorín todo el Caribe: barcos apresados, ataques sistemáticos, etc. Tras largos debates y controversias en el Consejo de Indias, el comercio de esclavos fue suprimido en 1641 durante diez años.

Las cosas discurrían de otra forma en el territorio lusitano. Contra lo que al principio pudiera parecer, la gran demanda de esclavos en estos años provino de Brasil y no de las zonas más ricas del Imperio como eran México y Perú. Algo más intensa fue en las zonas marginales como las tierras del Caribe. Portugal había venido prestando más atención a las rutas de Oriente que al Brasil. No es de extrañar que a comienzos del siglo XVII gran parte de las tierras lusitanas estuviesen aún sin colonizar. Fue la presencia en sus costas de franceses, holandeses e ingleses los que avisaron del peligro que corrían los intereses de Portugal en la zona. En 1523 llegaron desde las Azores los primeros expertos en plantaciones de caña de azúcar y muy pronto florecieron las zonas de Pernambuco y Bahía como dos de las mayores áreas azucareras de Brasil. El Nordeste brasileño se convirtió en el primer abastecedor de azúcar de Europa, con el puerto de Amberes como su principal destino. Se construyeron grandes y costosos ingenios y trapiches; se aplicaron las más modernas tecnologías del momento al sistema de molienda como la corriente de agua como fuerza motriz. La mano de obra, como en todo el Nuevo Mundo, era imprescindible. Los colonos portugueses importaron esclavos negros, pero no dudaron en recurrir a los indígenas a los que esclavizaron con la excusa de que practicaban la antropofagia. Ciertamente tras la unión a la Corona castellana —opuesta a la esclavitud de los indígenas— se redujo parcialmente. En el ánimo portugués estaba el empleo masivo de negros esclavos de origen africano. En 1600 Brasil elaboraba aproximadamente unas 9.000 toneladas de azúcar; y en 1650, el azúcar brasileño era dueño del mercado mundial<sup>72</sup>.

En 1609 la Corona determinó abolir la esclavitud de los indígenas brasileños, lo cual implicaba como consecuencia inmediata el que no podían ser obligados a trabajar y, caso de hacerlo, sería a cambio de un salario. Cuando la ley se publicó en los territorios incorporados del Brasil, se produjo una gran alarma, especialmente contra los que según la opinión pública eran los culpables, es decir, los jesuitas. Muy poco duró la disposición en vigor, pues la Corona se vio obligada a derogar dos años después tal disposición y se vio forzada a autorizar la esclavitud indígena, máxime cuando las plazas holandesas que controlaban el negocio de esclavos africanos redujeron sus existencias para subir los precios del mercado. Los bandeirantes, movidos por la búsqueda de metales preciosos, drogas, especias y, sobre todo, de esclavos indios recorrían las tierras de la Amazonía. En los años de 1591 a 1602 incrementaron la presión y se dedicaron preferentemente al suministro de esclavos procedentes del interior del Brasil. Los holandeses, haciendo la competencia al sistema de monopolio español, ofrecían esclavos a los colonos franceses e ingleses afincados en el Caribe. Disponían en África de las factorías arrebatadas a los portugueses a comienzos de la centuria: San Jorge de Mina, Santo Tomé y el Congo. Curazao desde 1634 se convirtió en la gran fuente de abastecimiento de negros de toda América, de contrabando y de sal. La penetración se aceleró tras la recuperación por los portugueses de Olinda y de Pernambuco. En realidad era el primer gran desafío al dominio hispano en el Caribe. Los ingleses en 1640 ocupaban Barbados, Nevis y St. Kitts; los franceses, la Martinica y Guadalupe, sin olvidar que ya en 1605 estaban en la zona occidental de Santo Domingo. En el fondo, lo único que se pretendía era el control de la producción de azúcar.

---

<sup>72</sup> Klein, H.S. op. cit. pág. 33 y ss.

#### 4.- LOS HOLANDESES

Otra cuestión de enorme importancia para la historia de la trata en el imperio español fue la rivalidad holandesa. Los holandeses disfrutaban de la región más desarrollada del Atlántico europeo. Desde sus puertos se enviaban manufacturas de todo tipo y materias primas al sur de Europa. Disponían de las fábricas navales más avanzadas y eran los armadores europeos más poderosos y de mayor capacidad. El aumento demográfico que experimentó Europa en el siglo XVI se vio acompañado por la respuesta de una población que crecía, se desarrollaba y urbanizaba. Una de las variantes más importantes del tráfico mundial en el siglo XVI eran los intercambios de esclavos, azúcar y colorantes. Este importantísimo comercio giraba en torno a tres puertos europeos: Lisboa, Sevilla y Amberes. Este último absorbía los productos coloniales que rápidamente pasaban a manos belgas, holandesas, alemanas y demás. Amberes, después de Lisboa, tenía la población más numerosa de esclavos negros de Europa. Allí terminaba el cobre de Francia y Alemania para el trueque de negros<sup>73</sup>. La expansión de ciudades como Amsterdam y Rotterdam hablan de su enorme poderío. Con razón afirma I. Wallerstein que “en el siglo XVII, el Estado holandés era el único Estado de Europa con la suficiente fuerza interna y externa como para que su necesidad de una política mercantilista fuera mínima”<sup>74</sup>.

Poco a poco Portugal fue siendo sustituida por Holanda, hecho que se aceleró tras la anexión por España en 1580. La lucha de las provincias holandesas contra Felipe II fue uno de los conflictos de la España imperial más costoso en hombres, medios y dinero. Los holandeses iniciaron sus viajes a Oriente en 1595 en busca de las especias, puesto que desde la anexión por la Corona de Castilla del reino de Portugal, ya no era Lisboa el lugar de entrada; en 1602 se funda la *Compañía Holandesa de las Indias Orientales*, con objeto de competir con Portugal en el comercio de las especias; y en 1609 estaban decididos a llevar la guerra a los territorios imperiales de España. Esta, a su vez, atacó a los barcos holandeses que viajaban con destino a Brasil. No obstante, el apogeo holandés fue bastante corto. Bien es cierto que no se logra entender si no se considera el fuerte respaldo económico proporcionado por la importante banca holandesa: en 1609 nace el *Banco Comercial de Amsterdam* y en 1614 el *Banco de Crédito*. Estas dos instituciones financieras proporcionaron a los negocios holandeses una dinamicidad y unas posibilidades de capitalización hasta entonces increíbles. Al terminar la tregua de los doce años, en 1621, los holandeses pusieron sus miras en Brasil. El auge del cultivo azucarero atrajo a la compañía holandesa. Pero la verdad es que tras la creación de la Compañía, el enfrentamiento entre Holanda y España era inevitable. Las tierras portuguesas fueron objetivo de las flotas holandesas de la Compañía, que terminó ocupando Salvador y Bahía (1624). Al mismo tiempo, en el norte se iniciaba el asentamiento en Nueva Amsterdam, de donde surgirá la actual Nueva York. Más tarde los holandeses ocuparon Recife y Pernambuco. Esto significaba que en las manos de Holanda estaban las industrias azucareras más importantes del Imperio. Los Holandeses, no contentos con estas victorias, pretendían cortar el comercio de esclavos entre África y las Indias. Una flota holandesa atacó los puertos españoles de la costa del Perú. La respuesta de la Corona española fue la creación de la Armada de la Mar del Sur. Pero lo cierto es que los españoles habían perdido el control del tráfico marginal de las Indias. En

---

<sup>73</sup> Otte y Ruiz-Buruecos, op.cit., pág.6 y ss. ;Aguirre Beltrán, Gonzalo *La población negra de México*, México , 1972, pág. 21.

<sup>74</sup> Wallerstein, I. *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1650-1750*, Madrid, 1984.

1628, por primera vez, los poderosos enemigos del imperio, los holandeses bajo la dirección de Pieter Heyn, el más afamado de los almirantes de la Compañía, logró un imponente botín tras capturar lo que quedaba de la flota en Matanzas, en las proximidades de Cuba. Más de 15 millones de guilders con lo que pudieron pagar a los accionistas de la Compañía dividendos del 50 por ciento. El éxito fue de tal naturaleza que animó a Holanda a financiar nuevas empresas de la Compañía. En 1630 los holandeses atacaban Pernambuco y ocupaban todo el nordeste de Brasil donde permanecerían por casi un cuarto de siglo. Y casi tan grave, por sus consecuencias para el imperio español, fue la expansión holandesa por las costas africanas lo que le proporcionó las fuentes de esclavos imprescindibles para las explotaciones americanas de caña de azúcar. En 1662 Holanda adquirió el control exclusivo de la trata en el Golfo de Guinea, a cambio de abandonar Brasil a Portugal<sup>75</sup> y la Compañía Holandesa en la que estaban interesados todos los hombres de negocio holandeses con el apoyo de su gobierno.

La reacción de la Corona no fue otra que la creación de la Armada de Barlovento, gracias a los consejos de Juan de Palafox. Hasta la década de finales del siglo XVI con la aparición de navíos ingleses y franceses en las costas antillanas, la Corona española no empezó a preocuparse en serio de la defensa. La amenaza constante de los enemigos del Imperio hizo insostenible la situación. La verdad es que la principal causa era la inutilidad de las defensas navales de Cartagena, La Habana y Santo Domingo. La Corona tuvo un gasto muy voluminoso totalmente inútil, como se vio en el ataque perpetrado por Drake a Cartagena. Se comenzó a planificar la defensa sobre la base de varias unidades de mayor tonelaje y defensas más eficaces. Estas unidades tendrían la misión de patrullar las aguas del Caribe y limpiarlas de corsarios y piratas. La lentitud de la burocracia española fue demorando la realización del proyecto hasta que, en 1641, por fin se puso en funcionamiento de una forma real.

Las colonias españolas no podían prescindir de la mano de obra esclava. Era un grito angustioso recogido por Juan de Solorzano y otros tratadistas españoles del momento. En 1640, con la sublevación de Portugal, el tráfico esclavista quedó totalmente desarticulado, de forma que su comercio quedó suprimido por un tiempo de diez años (1651). Tras la independencia del país vecino sucedieron momentos de gran confusión y dudas en la Corona: el tráfico y comercio de esclavos estaban bajo el control de los enemigos seculares del imperio español, es decir, portugueses, holandeses e ingleses. El tráfico estuvo oficialmente suprimido durante el periodo de 1641 a 1651. Y sabemos que en los cuatro años siguientes sólo se negociaron 910 licencias<sup>76</sup>. Varias causas determinaron la crisis: la descomposición del sistema y los fraudes generalizados.

El negocio más lucrativo de las Indias, como hemos repetido en numerosas ocasiones, era el tráfico de esclavos. Eran un “producto” esencial para la industria del azúcar. Eran muy frecuentes las peticiones de esclavos procedentes de los distintos ámbitos indios, pero sobre todo de las zonas del interior. Lima, por ejemplo, se lamentaba de las consecuencias económicas que se podían derivar de la escasez de esclavos para los ingresos de la Corona: las alcabalas, el diezmo y demás derechos reales. En México la situación era muy similar.

En el mundo mercantilista de la época en el que el monopolio era considerado como medida de defensa esencial y la competencia como algo similar a una guerra atenuada, el

---

<sup>75</sup> Aguirre Sánchez-Covisa, María Encarnación “La trata de negros en el Atlántico. Origen, expansión y abolición” en *ARBOR*, Madrid, 1981, pág. 15 y ss.

<sup>76</sup> Vila Vilar “La Sublevación de Portugal y la trata de negros”, pág. 180.



tráfico de esclavos despertó ávidas apetencias. El imperio español, en esos momentos, dependía del abastecimiento extranjero. Tras la independencia de Portugal no quedaban más que dos soluciones: firmar nuevos asientos o aceptar, como mal menor, el contrabando. Y fue ésta la solución: el comercio acabó en manos de los contrabandistas.

Tras la independencia de Portugal, la administración de la renta de negros recayó en manos del Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla. Holanda, desde Curazao, atacaba sistemáticamente las posesiones españolas. Los españoles, al parecer, carecían de suficiente experiencia –según la autorizada voz de E. Vila- para dirigir un negocio como el del tráfico negrero. De manera que en el periodo comprendido entre 1651 y 1662 el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla se responsabilizó del tráfico de esclavos, pero en realidad fue el tráfico holandés el que nutrió las necesidades de la demanda española y europea, casi hasta finalizar el siglo. El comercio español introdujo variantes notables y nosotros hemos podido comprobar cómo no tuvo lugar la temida y cacareada recesión económica. Tampoco se produjo en las Indias, sino que, todo lo contrario, se perfiló en ellas un “ciclo global de expansión económica a partir de 1670-1680”<sup>77</sup>. Dos grandes negocios aparecieron en las islas del Caribe. De una parte, el apoyo y suministro de víveres a los piratas; y de otra, el más prometedor y lucrativo a los ojos de los contemporáneos, el comercio y contrabando de esclavos, sobre todo, en los puertos españoles que era donde se obtenía plata. Los esclavos eran esenciales para la industria del azúcar. Era un negocio que exigía cuantiosas inversiones en material (barcos) y en instalaciones (barracones). Pero tras la independencia de Portugal fue, como ya hemos dicho, el contrabando la única forma eficaz de proporcionar la mano de obra que necesitaban la agricultura, la minería y las industrias españolas de las Indias. Los holandeses ofrecieron muy pronto sus buenos oficios al gobierno español. La Corona desconfiaba de estos antiguos súbditos para abrirles las puertas del comercio. Hubo tentativas muy sugerentes como la de Gibran de Halbrech quien, en 1650, prometía entregar cada año 1.500 negros<sup>78</sup>.

Tenemos constancia de que en los años cuarenta, tras la sublevación de Portugal, el Consejo autorizó a Simón Cormans y a Juan Rodrigo Calderón para que pudiesen llevar negros desde las costas africanas a las Indias. Al primero para que los pudiese navegar desde Angola, y al segundo se le permitía hacerlo pero mediante el cumplimiento de algunas condiciones concretas<sup>79</sup>.

En 1652, tras haber concedido una licencia a Juan de Salcedo, la Corona tomó la resolución con carácter general de autorizar a todos los que quisiesen navegar negros pues éstos eran muy importantes para el beneficio de las minas y las labores de la agricultura; no importaba que fuesen navíos extranjeros y que llevasen hasta cuatro o seis personas para atender los servicios administrativos y demás, tales como el pilotaje de la nave; y respecto al pago de los derechos, estos quedaban cumplimentados con el pago correspondiente a los que introdujeran realmente en los puertos indios. Se mantuvo la prohibición de la navegación al puerto de Buenos Aires<sup>80</sup>.

En 1654 España estaba en paz con Holanda. Unos navíos de este país aparecieron en el puerto de Cartagena para comerciar esclavos negros. Únicamente se les advirtió a través

---

<sup>77</sup> Céspedes del Castillo, op. cit. pág. 275.

<sup>78</sup> Aguirre Beltrán, op. cit. pág. 53.

<sup>79</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, 1642, núm. 2207 y 1651, núm. 425.

<sup>80</sup> *Ibid.* 1652, núm. 538.

del embajador holandés de no contravenir lo acordado para no romper la paz<sup>81</sup>. La Corona era consciente de la necesidad que padecían los colonos y en consecuencia, los holandeses fueron autorizados a comerciar y vender los esclavos. Igualmente se aprobaron las pretensiones de José Álvarez de servir con 2.760 ducados a cambio de ir a rescatar 100 negros a la costa de Guinea e introducirlos en las Indias y otra similar de Juan Enríquez de Aponte para llevar dos navíos a las Indias con 160 negros<sup>82</sup>.

Numerosas aprobaciones fueron hechas por el Consejo de Indias buscando remediar la escasez de negros de esos años. Los holandeses pretendían las mismas condiciones económicas que habían disfrutado los portugueses, pero el Consulado se oponía firmemente<sup>83</sup>. Y por otra parte también tuvo que intervenir el Consejo en los pleitos entre comerciantes, unas veces por cuestión de los precios, otras por fraudes cometidos entre ellos<sup>84</sup>. El Consejo tenía conocimiento sobrado de los que habitualmente cometían los holandeses con el pretexto de ir a por esclavos<sup>85</sup>.

---

<sup>81</sup> Ibid. núm 1.435.

<sup>82</sup> Ibid. 1656, núm. 2171 y núm. 2174.

<sup>83</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, 1657, núm 10.

<sup>84</sup> Ibid. núm.272.

<sup>85</sup> Ibid. 1663, núm. 603.

## 5.- EL ASIENTO DE GRILLO Y LOMELÍN (1663-1674)

España compartía con otras potencias europeas el comercio de las Indias en los años del decenio de 1660. Lo más importante era que todavía los virreinos conservaban su integridad, pero no es menos cierto que ya había que hablar de que el denominado monopolio estaba compartido. En este fenómeno, la introducción de mano de obra esclava jugó un papel trascendental.

Poco tiempo duró la experiencia de administración directa por el Consulado de Sevilla y muy pronto hubo que volver al sistema de asientos: en 1662 se firmó, con las reticencias del Consulado, el acuerdo con los genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín. Unos años después, en 1674, el asiento de Antonio Grocio y Sebastián Siliceo; en 1679 y 1687 se contrató con Nicolás Porcio y Juan Barroso del Pozo respectivamente. Posteriormente, se prorrogaría el asiento de Porcio y el de su socio, el holandés Coymans

El asiento de Grillo y Lomelín, según Scelle, era de carácter mixto, entendiéndose por tal, mitad siguiendo el modelo de asiento portugués, y mitad de carácter internacional; es decir, era un documento de naturaleza jurídica que conservaba su carácter privado y que además mantenía su carácter político. Se estipuló una duración de siete años, al cabo de los cuales se comprometían a haber introducido un total de 24.500 piezas, todos individuos de no menos de siete cuartas, sanos y sin defectos físicos. Por cada pieza los asentistas se comprometían a pagar a la Corona 100 pesos de a ocho reales. El asiento fijaba las normas que habrían de observar en la navegación y los puertos de destino –Cartagena, Portobelo y Veracruz–, medios e inspecciones, tonelaje de los navíos, etc. Por otra parte, ante la desconfianza que suscitaban las tradicionales incautaciones de plata y caudales por la Monarquía, se les aseguraba a los asentistas que el retorno de beneficios estaría asegurado. La Corona, a su vez, se comprometía a mantener la prohibición de que nadie podría introducir negros en Indias, excepto ellos.

Según Marisa Vega<sup>86</sup>, se pueden distinguir dos grandes periodos en el asiento de los Grillo: el primero comprende desde 1663 a 1668; y el segundo, desde 1668 hasta 1674. En la primera etapa, la Corona se opuso al pretendido deseo de los asentistas de contratar directamente con mercaderes extranjeros. Otra cuestión que se planteó fue el terminar con las dilaciones a la hora de liquidar las cuentas por parte de los asentistas, y es que la Corona estaba decidida a llegar hasta el embargo de bienes, en caso de necesidad. Los asentistas pretendían siempre obtener el máximo de ventajas de los acuerdos. La Corona lo sabía y en este caso opuso firme resistencia. En cualquier caso, tendríamos que subrayar como aspecto más destacado, que durante el asiento de Grillo y Lomelín se introdujeron en la América española 18.314 negros los cuales entraron por Cartagena (4.811), Portobelo (11.403) y Veracruz (2.100). Finalmente, no podemos omitir que Grillo y Lomelín, se habían comprometido a fabricar diez navíos en Vizcaya de un determinado porte al precio de 31 a 34 ducados. El cumplimiento de esta parte del contrato fue irregular y sabemos que en 1668 se rescindió parte de lo acordado. El balance global del asiento de Grillo y Lomelín fue de caos absoluto. En cuanto al cumplimiento de lo establecido respecto a La Habana no cumplieron, por lo que el cabildo de La Habana se quejó clamorosamente, y solicitó al rey licencia para poder importar por su cuenta 500 esclavos en las mismas condiciones que debían hacerlo los asentistas.

---

<sup>86</sup> Vega Franco, op. cit., pág. 186.

Muy pronto (1669) el Consejo tuvo noticias fidedignas de los fraudes que cometían los asentistas; pero las necesidades urgentes de la Corona pesaban más. En 1671, por ejemplo, se destinó el importe de 200 licencias de negros del asiento de los Grillo para fortificar Panamá<sup>87</sup>. Sabemos que el Consulado había mostrado en diversas ocasiones su malestar y opinión en contra del asiento de los Grillo. En 1671 cuando se produjo la rescisión del contrato y se le prometió que se le pagarían a la Corona los daños derivados, la anulación produjo tanto gozo y tal satisfacción en los ambientes mercantiles de Sevilla, y sobre todo en el Consulado de Cargadores a Indias, que se hallaban obligados a darle las gracias a S.M. pues ellos pensaban que lo que “este asiento rendía y pagaba a S.M. era una engañada fantasía pues eso y mucho más le hubiera valido y le valdrá en adelante los derechos que pagaban en Indias los vasallos en la misma y mayor introducción de esclavos...”. Además del daño causado a los naturales, los Grillo no cumplieron con lo acordado en el asiento y estaban cometiendo tremendo abusos, por ejemplo, vendiendo esclavos a 700 y 800 pesos, e introduciendo todo género de mercancías y facilitando todo tipo de contrabando al amparo del asiento<sup>88</sup>.

Sabemos que los asentistas compraron a los holandeses de Curazao, a través de la *Compañía de las Indias Orientales*, un cierto número de esclavos. A este contrato siguió otro con la *Compañía Real Inglesa de Guinea*, acordando la introducción de 35.000 negros en un periodo de siete años y que se entregarían en Jamaica y en Barbados. La Corona, no obstante desconfiaba de los contratos establecidos entre los asentistas y las naciones extranjeras. Por una parte, era preciso reconocer el tráfico existente entre las colonias inglesas y holandesas en las provincias españolas; y por otra, era tanto como dar participación en el monopolio español a estas naciones.

---

<sup>87</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, año 1671.

<sup>88</sup> A.G.I.Consulado, 24, cartas, fol. 141.

## 6.- ASIENTOS POSTERIORES A 1673

Nuevamente despertó el interés de las autoridades indianas que el Consulado de Sevilla asumiera el riesgo y la responsabilidad del tráfico de negros. Se optó por el viejo sistema de asiento que tan buenos resultados había dado en tiempos pasados. Se aceptó en 1674 la propuesta de Antonio García y de su socio Sebastián Siliceo. La Corona se lo propuso al Consulado de Comercio de México y a otras regiones de las Indias; pero no tuvo éxito. Hubo las dos excepciones mencionadas. Se comprometieron a introducir en cinco años 4.000 negros, y a cambio, la Corona recibiría 450.000 pesos anuales. Se estipuló que de ninguna forma se consentiría otra introducción de negros que la que efectuasen los asentistas. No podemos silenciar el hecho de que tanto Antonio García como Sebastián Siliceo eran empleados –entiendase, hombres de paja- de una poderosa casa bancaria de Amsterdam, uno de cuyos directores, Baltasar Coymans, estaba establecido en Sevilla desde donde dirigía el negocio de la trata de sus almacenes en Curazao<sup>89</sup>. Todo quedó en nada pues las motivaciones económicas, la insolvencia, hizo fracasar el proyecto. Nuevamente se puso encima del tapete el que el Consulado asumiese la responsabilidad, habida cuenta los grandes males que les estaba ocasionando el contrabando de los extranjeros y una de las causas fundamentales en el tráfico de negros.

En 1674 estalla un conflicto entre Francia y Holanda. La diplomacia holandesa entró en contacto con las autoridades españolas a las que avisaron de que estaban preparando una flota de 45 navíos que, al mando del almirante Ruyter, iba a proceder a la expulsión de los franceses de las poblaciones que ocupaban en las Indias. No le agradó demasiado al servicio diplomático español. Se le contestó que tomaban buena nota de la advertencia; sin embargo, se le ordenó al servicio diplomático español que transmitiese a los Estados Generales de Holanda el malestar existente en España por haber decidido enviar dichos navíos sin haber consultado previamente a la Corona española, y que a su vez, el gobierno español le recordaba que había que respetar lo capitulado en las paces. Y en cuanto a la introducción de negros que la Corona estaba comprometida con Antonio García y que el compromiso era, entre otras cosas, no permitir que nadie excepto él pudiese introducir esclavos en las Indias y estaba dispuesta a cumplir lo acordado. Lo peor de todo era que el gobierno español no tenía noticias de la presencia de franceses en esos mares y que todo parecía una maniobra de distracción<sup>90</sup>.

A comienzos del año 1676, el Consulado se comprometió a introducir en las Indias 10.000 negros en el plazo de cinco años<sup>91</sup>. Los miembros designados para poner en funcionamiento el asiento, excepto José de Morales –comprador de oro y plata de Sevilla- eran todos vascos: Andrés de Madariaga, Sebastián de Arria, Miguel de Vergara, Lorenzo de Ibarburu y Antonio de Legorburu. La primera medida que adoptó el Consulado fue la de impedir la adquisición de negros en los depósitos caribeños, en manos de holandeses e ingleses, y las únicas autorizaciones que se extendieron eran las que tenían por objeto el aprovisionamiento en las costas africanas.

---

<sup>89</sup> Aguirre Beltrán, op. cit. pág. 59.

<sup>90</sup> Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias, 1674, núm 2251.

<sup>91</sup> Para todo el asiento del Consulado véase Enriqueta Vila Vilar, “El Consulado de Sevilla, asentistas de esclavos: Una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial” en *Actas de las primeras Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1981.

Por otra parte, el Consulado aprovechándose de las circunstancias, quiso aumentar sus competencias asumiendo funciones que hasta entonces le habían correspondido a la Casa de la Contratación: despacho de buques, limitación de las funciones del Juez Conservador y, sobre todo, las fiscalización de los navíos que -pertenecientes al asiento o no- fuesen sospechosos de llevar contrabando. Bien es cierto que además el Consulado gozaba, según lo acordado, del 50 % de todo lo que fuese decomisado. Pero esta cláusula no fue aceptada por los oficiales reales, quienes veían en ella una intromisión en sus competencias. El asunto de mayor gravedad era el de las bases de abastecimiento: el Consulado adoptó un actitud de firmeza y no estaba dispuesto de forma alguna a adquirir los negros ni en Curazao, ni en cualquier otro lugar en manos de los holandeses o ingleses. Todo fue inútil y poco tiempo después, sólo unos meses, el Consulado aceptó la compra de 1.600 piezas en Curazao a cambio de la promesa de que las factorías holandesas africanas quedarían abiertas para los navíos del asiento del Consulado.

Todo resultó igualmente fallido. Para empezar, los navíos españoles en las costas africanas no eran bien recibidos y a veces se les hacía esperar demasiado para recibir la carga que, por lo general, era la de peor calidad. Además, los marineros españoles no eran muy expertos en las aguas africanas -algo que no logramos comprender, pues desde el siglo XV navegaban por dichas aguas- y mucho menos en los revueltos y caudalosos ríos. En el año 1679 apenas se había cumplido con el 20 % de lo estipulado. Esta situación obligó al Consulado a claudicar y no tener más remedio que aceptar el hacer las compras en las bases antillanas de los holandeses. La situación era aún más grave pues se carecía de navíos dispuestos a dar los portes. En 1679 no hubo otra alternativa que firmar otro asiento con el gaditano Juan Barroso del Pozo. Con autorización del Consejo, se le permitió sacar 1.800 negros de Curazao y tratar otras adquisiciones en las islas de Barlovento. Este asiento levantó ciertos recelos y sospechas de que tras Barroso estaban los holandeses, es decir, que era un “hombre de paja”. No obstante, se le aceptó por diversas razones más o menos discutibles; pero lo que no se podía cuestionar es que el Consulado -utilizando un lenguaje pugilístico- “había tirado la toalla” y la rigidez del monopolio se venía abajo. Los barcos de Barroso tenían autorización para navegar a las factorías del Caribe, calgar y conducir la mercancía a los puertos hispanos, y regresar con los caudales obtenidos de sus operaciones sin tener que declarar. Esta situación se mantuvo con el nuevo asentista, Nicolás Porcio, yerno de Barroso, veneciano, naturalizado en 1680, afincado en Cádiz desde hacía varios años donde gracias a su actividad comercial había logrado acumular una considerable fortuna<sup>92</sup>.

Tras el asiento de Nicolás Porcio y Juan Barroso (1682-1685), se firma el Baltasar Coymans (1685-1689); sigue el periodo de restitución a Nicolás Porcio entre 1689-1694. Posteriormente a esta fecha, se firma el asiento con Bernardo Francisco Marín de Guzman y desde 1696 a 1701 el asiento con la Compañía Portuguesa de Guinea. El mencionado Bernardo Francisco Marín de Guzman, según Castillo Meléndez<sup>93</sup>, era intermediario de la Compañía portuguesa.

Ese mismo año, en el 7 de agosto, una consulta de la Junta de Guerra dio su parecer sobre el medio propuesto para la reparación de las fortificaciones de Cartagena, y que para ello se dotara a los vecinos de 1.500 negros; la Corona contestó que respecto a este asunto

---

<sup>92</sup> A.G.I. Contratación, 5093, lib I<sup>o</sup>.

<sup>93</sup> Castillo Meléndez, F. “Población y defensa de la isla de Cuba (1650-1700) en *Anuario de Estudios Americanos*, vol.XLIV, 1987, pág. 1 a 87.

estaba tomada la decisión y que así se ejecutaría, no obstante, se dedicarían 50.000 pesos de a ocho para empezar las obras<sup>94</sup>.

A comienzos del siglo XVII, Buenos Aires era un verdadero centro negrero desde donde se alimentaba de esclavos todo el mercado del Alto Perú, Tucumán y Chile. La ruta denominada continental se inició a comienzos de dicho siglo; partía desde Buenos Aires y se bifurcaba en dos direcciones: una iba a Córdoba, Tucumán, Salta, Jujuy y terminaba en La Plata y Potosí<sup>95</sup>; y la otra iba desde Córdoba a Mendoza, y desde allí a Santiago y La Serena. Gran parte de los negros que entraban en el Río de la Plata eran llevados desde África directamente al virreinato del Río de la Plata, y desde aquí a Chile y, sobre todo, a Potosí<sup>96</sup>. Esto ya lo estudiaron Carlos Sempat y Sergio Villalobos. Disponemos de numerosas pruebas de esta afirmación, pues son muy abundantes los poderes existentes en las escribanías del Archivo General de la Nación (Buenos Aires), referentes a las operaciones de distinta naturaleza, pero muy particularmente del flete de carretas que, partiendo de Buenos Aires, subirían a Tucumán desde donde se dirigirían a diferentes destinos.

En 1604 el portugués Sebastián Dacosta Valente extendió un poder para Pablo Romero pudiese hacer en su nombre todo tipo de operaciones en Angola, lugar al que se dirigía su barco desde Buenos Aires<sup>97</sup>. Otro caso similar es el que se produce en 1605 cuando se forma una sociedad o compañía entre Fernando Villarroel Becerra y Bartolomé Ximénez con un capital de 12.000 pesos para ejercer varios negocios mercantiles, pero fundamentalmente era para la introducción de negros en la villa Imperial de Potosí. La operación aparece realizada en los Protocolos de Buenos Aires<sup>98</sup>. Eran constantes las peticiones de autorización para realizar este tipo de navegaciones. Así en 1608, el cabildo de Buenos Aires envió a la Corona una instrucción con el jesuita Juan Romero rogando que se les autorizase navegar al Brasil todo tipo de géneros de la tierra y así mismo que pudiesen introducir negros, por lo precisa que era la mano de obra<sup>99</sup>.

Como ya hemos tenido ocasión de aludir, Córdoba era uno de los lugares de mayor actividad en el tráfico de esclavos en el virreinato del Plata. En 1600 Jorge Nieto Falcón y Melchor Rodríguez, formalizan la constitución de una compañía para llevar desde Buenos Aires a Córdoba y pasarlos desde este lugar a Arequipa (Perú)<sup>100</sup>. Igualmente, dos años después nos encontramos a Luis de Abreu de Albornoz y a Pantaleón Márquez Correa – éste en Córdoba- ultimando una operación de 118 negros para Potosí. Este problema lo plantean continuamente los hombres de Tucumán: en 1607 y 1608 se insiste una y otra vez en solicitar de la Corona autorización para navegar directamente desde Buenos Aires hasta

---

<sup>94</sup> Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias, 1674, núm. 2292.

<sup>95</sup> Tardieu, Jean-Pierre, “El comercio de esclavos en Cuzco en la segunda mitad del s. XVII”, en *Revista Andina*, año 11, núm. 2, 1993.

<sup>96</sup> Esto lo estudiaron entre otros, Villalobos, op. cit.; Sempat, Carlos *Chile y el Tucumán en el siglo XVI*, México, 1983; Saguier, E. “Economic impact of commercial capital on credit transactions: Buenos Aires in the early seventeenth century” en el A.E.A. Sevilla, 1987 págs. 109 a 139.

<sup>97</sup> Archivo General de la Nación, (A.G.N.)Buenos Aires, leg.- 48-1-1 fol. 164.

<sup>98</sup> A.G.N. Buenos Aires, Escribanías, leg. 48-1-2 fol. 313.

<sup>99</sup> Actas del Cabildo de Buenos Aires, tomo II (1907).

<sup>100</sup> Archivo Histórico de Córdoba, Argentina, leg. 355, 18-2-1600.

Angola para intercambiar los productos de la tierra por esclavos y poderlos introducir en Perú<sup>101</sup>.

Sabemos por las últimas publicaciones de investigadores argentinos<sup>102</sup> que entre 1604 y 1640 la principal mercancía que entraba en el puerto de Buenos Aires eran los esclavos negros, cuyo valor real era el 58% del valor total importado. Otra cosa de la que no tenemos la menor duda es de que el 97'8 % de los esclavos que entraron en Buenos Aires lo hicieron de forma ilegal; y finalmente, tampoco podemos pasar por alto que, según Jorge D. Gelman, en esos años llegaron 12.270 esclavos. La aportación de E. Saguier es fundamental para saber que una minoría de traficantes residentes en Buenos Aires controlaba más del 70 % de los esclavos que se movían en Buenos Aires, es decir, era un negocio controlado por muy pocas manos. En él también participaban algunos holandeses que de forma fraudulenta, como venían operando en todas las Indias, penetraban en las distintas demarcaciones del imperio hispánico y el Río de la Plata no era ninguna excepción. Así en 1664 se vio una causa abierta contra el holandés Giles Caesen pues sin permiso arribó con un armazón de negros en Buenos Aires.

El comercio de la región bonaerense entreabierto para un tráfico muy reducido, se fue extendiendo al de los negros mediante determinadas licencias. Algunas de estas licencias autorizaban la introducción de negros en Chile. Pero casi siempre fueron insuficientes por lo que la necesidad obligó casi siempre a recurrir al contrabando. Ya lo hemos dicho, desde Brasil y desde África llegaban directamente los barcos cargados de negros. Sabemos que hubo ocasiones a lo largo del siglo XVII en las que se importaron cantidades muy elevadas ilegalmente y que la justicia chilena sobreseía los casos a cambio del pago de una “composición”, con lo cual se les hacía un favor a los hacendados. Como en otros casos, no sabemos el número de negros que entraron en Chile. Sabemos por algunos cálculos realizados, por ejemplo por Elena E. De Studer<sup>103</sup>, que durante los años del asiento portugués llegaron al Río de la Plata una media anual de 346, de los cuales apenas quedarían en tierras chilenas unos cien. Dice Sergio Villalobos que después de estos años se escatimaron las licencias para el Río de la Plata, por lo que casi todo el tráfico era ilegal, la mayoría de la veces con la connivencia de los funcionario reales. Desde 1680, tras la fundación de la colonia de Sacramento, holandeses, ingleses y portugueses competían descaradamente por el control del tráfico en la zona.

Desde el principio de la colonización fueron introducidos los esclavos en Cuba procedentes de Sevilla. Más tarde fueron llevados directamente desde África, en pequeñas cantidades pues la economía cubana durante los ciclos del cuero y del cerdo no requerían grandes cantidades de mano de obra. La mano de obra esclava era signo exterior de riqueza. Habrá que esperar al ciclo del tabaco para que la trata negrera comience a tener importancia. Para Cuba tenemos diversos trabajos. Los negros crecieron debido a las importaciones que de ellos se hicieron. En la isla, en los años comprendidos entre 1601 y 1630, entraron legalmente unos 1.000, y de 1637 a 1653 unos 500; pero estas cantidades debieron ser mínimas en comparación con los introducidos ilegalmente, tanto de contrabando como mediante arribadas forzosas. La economía cubana estaba necesitada de mano de obra y al no poder conseguir toda la que necesitaba legalmente, la obtenía a través de medios ilícitos, muchas veces con el visto bueno de las autoridades indianas que hacían

---

<sup>101</sup> *Documentos Históricos y Geográficos relativos a la Conquista y Colonización Rioplatense*, t. 1, “Carta del gobernador de Tucumán Alonso de Ribera a S.M.” el 19 del 3 de 1697

<sup>102</sup> Saguier, op. cit. pág. 109 y ss.; Gelman, Jorge D. “Economía natural-economía monetaria (Los grupos dirigentes de Buenos Aires a principios del siglo XVII)” en A.E.A. XLIV, 1987, págs. 89-107

<sup>103</sup> De Studer, Elena F. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, 1958.



la vista gorda. En cualquier caso, el aumento de la población fue debido a estas remesas pues sabemos que su crecimiento vegetativo debió ser bajo por la escasa entrada de mujeres, sólo un tercio<sup>104</sup>. Según Castillo Meléndez, entre 1670 y 1702, por vía de asiento, se introdujeron en La Habana, 2.440 piezas, procedentes de las bases de Curazao y Jamaica, y por otros procedimientos, tales como decomiso, contrabando, presas, descamino, etc. entre 1652 y 1701, 882; de todos ellos, 759 procedían de Guinea, Angola, Cabo Verde y Gambia. El número de esclavos de los que tenemos constancia documental, introducidos en Santiago, la segunda gran ciudad cubana, en los años de 1657 y 1701, fue de 733. Se podría estimar que en la segunda mitad del siglo XVII se introdujeron en Cuba unas 12.000 personas de color y que la mayor parte de ellos fueron introducidos en los últimos veinte años del siglo. Y dice F. Castillo que “para el caso de Cuba la época correspondiente a los asientos de Coymans, Porcio y la Compañía de Guinea, supone un ritmo más intenso que el comprendido entre 1604 y 1640”<sup>105</sup>. Hasta 1730 se importaban en Cuba de cien a doscientos esclavos anualmente, suficientes para una demanda reducida. A finales de 1699 en Brasil habría entre 500.000 y 600.000 negros; en el Caribe no hispánico unos 450.000; y en la América española únicamente entre 350.000 y 400.000<sup>106</sup>.

---

<sup>104</sup> Macías, Isabelo, *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*, Sevilla, 1978, pág. 22 y ss.

<sup>105</sup> Castillo Meléndez, Francisco, “Población y defensa de la isla de Cuba (1650-1700), en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla 1987, pág 1 a 87 t.XLIV .

<sup>106</sup> Klein, H.S. op. cit. pág. 43.

## 7.- EL ASIENTO FRANCÉS

La presencia de navíos franceses en aguas castellanas era mal tolerada por las tradicionales rencillas entre las dos coronas. Sin embargo, la Guerra de Sucesión abrió un capítulo nuevo en las relaciones diplomáticas. Entre 1701 y 1713 la Compañía Francesa de Guinea primero, y la South Sea Company (1713-1739) después, obtuvieron el asiento de negros como consecuencia de la Guerra de Sucesión. De manera que en 1702 la Compañía Francesa de Guinea desplazaba a los portugueses en el comercio de negros y se comprometía a restablecer el mercado americano en un periodo de diez años con la introducción de 48.000 piezas anuales. Pero tal restablecimiento no fue ni mucho menos completo, en primer lugar por los obstáculos que encontraron para hallar el número concertado de negros y luego porque los portugueses se negaron a suministrarlos. Recuérdese que dichas piezas procedían de las factorías de Cabo Verde o de cualquier otro lugar africano. La Corona obtenía de estas operaciones, según lo establecido, 33'5 pesos por cada pieza y adelantaría a la hacienda 600.000 libras y obtendría la exención del pago de 800 negros anuales. Uno de los capítulos estipulados era la participación del Rey de España en la Compañía sin aportar nada, "abonando únicamente un 8% anual que se le descontaba de lo que se debía pagar a la hacienda real"<sup>107</sup>.

Entre los privilegios que se le concedieron a la Compañía se contaban el poder desembarcar parte de la carga en el puerto de Buenos de Aires y en el Callao, algo que casi siempre había estado prohibido a este comercio, así como la posibilidad de internación, lo cual en cierto modo era facilitar la práctica del contrabando. Hoy sabemos que la Compañía no cumplió. Se le abrió el mercado peruano, que se convirtió en el campo donde competían las escasas mercancías que llegaban legalmente y las grandes cantidades que ilegalmente eran introducidas dando la vuelta por el cabo de Hornos. Se le abrieron los puertos de Cumaná, Portobelo, Cartagena, La Habana, Veracruz, El Callao, y Buenos Aires. Según un cálculo de Curtin<sup>108</sup>, de los 181.000 esclavos introducidos entre los años 1701 a 1760, apenas 1933 corresponderían al asiento de la Compañía Francesa y todo lo demás al asiento inglés. Sabemos que en los nueve años del asiento francés, se introdujeron por Cartagena casi cuatro mil esclavos (3.913) lo que viene a significar el 23 por ciento. El precio de los esclavos fue cambiando, según las características del mercado y las de los esclavos, pero sabemos que entre 1705 y 1708 la pieza se valoraba entre 250 y 275 pesos. Los precedentes del contrabando tenían un precio más bajo. La compañía quedaba autorizada a sacar el producto de las ventas tanto en monedas como en barras de plata.

Ante la imposibilidad de la Compañía Francesa de poder lograr la cantidad de esclavos que necesitaba para cumplir con su compromiso, ésta recurrió a los suministradores ingleses, holandeses y portugueses para que se los proporcionasen. Tampoco podemos omitir que durante todos los años de la guerra los navíos franceses que zarpaban de los puertos de Francia, especialmente de Saint Malo, usaban el asiento como tapadera para llevar a cabo un activo contrabando, sobre todo en el puerto de Buenos Aires. Igualmente, los puertos de Nueva Granada eran frecuentemente allanados por este tipo de traficantes, quienes hurtaban de esta forma el pago de los impuestos legales. A pesar de las facilidades que se le dio a la Compañía, los concesionarios no pudieron cumplir su compromiso de abastecer de negros en el número acordado, por lo

---

<sup>107</sup> Torres Ramírez, Bibiano, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, 1973, pág. 3.

<sup>108</sup> Curtin Ph. *The Atlantic Slavery Trade. A Census*. Wisconsin, 1969.

cual, no tiene nada de extraño que, dada esta situación, la Compañía Francesa se declarase en bancarrota en 1710. Las causas son complejas y resulta muy difícil encontrar una explicación. Sabemos que los franceses compensaban las pérdidas del comercio de negros con el adicional de la introducción de mercancías; y que, por otra parte, las peticiones de negros eran incesantes<sup>109</sup>. Probablemente la crisis de esta compañía obedeció a la situación política y financiera de la época y, sobre todo, a las dificultades que tuvieron para hallar negros. Cuando se les autorizó (1706) ya era tarde para evitar la quiebra.

---

<sup>109</sup> Torres Ramírez, op. cit . ibid..

## 8.- EL ASIEN TO INGLÉS

A comienzos del siglo XVII (1608) los ingleses intentaban intervenir en el comercio de las Indias y pretendían hacerlo legal o ilegalmente. Esperaban que la Corona española les autorizase a llevar esclavos negros en un filibote; la respuesta del Consejo fue, igual que la de años más tarde: negativa. Otras veces, el Consejo demoraba la contestación y daba la callada por respuesta; así fue como obró ante la solicitud de autorización de los ingleses Diego Vilson y Robert Breton para introducir esclavos. El Consejo les respondió que se le había pedido parecer a los ministros de Andalucía –entiéndase a la Casa de la Contratación, que en esos años iba a remolque del Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla- y que estos no habían emitido su opinión<sup>110</sup>.

Pero fue a mediados de la centuria cuando la diplomacia inglesa comienza su gran ofensiva. En 1662 el cónsul de Inglaterra en Sevilla solicita que se le permita a su nación el comercio de azúcares, tabaco y esclavos negros con las posesiones de las Indias. La embajada de Inglaterra pretendía abrir a toda costa el monopolio español al comercio inglés. Quería saber cuántos navíos podría enviar Inglaterra en compañía de los galeones o flotas; qué libertad se le podría dar a Buenos Aires y si ésta podría disfrutar del monopolio de palo de campeche e igual el de añil; qué libertad de tráfico se le podría conceder a Filipinas; y si lo ingleses podrían negociar y comercializar los negros. La contestación a la consulta no fue otra que la de sobreseer la contestación y decir que las únicas formas para mantener contactos comerciales eran las dispuestas por el Consejo y la Casa<sup>111</sup>.

Al comenzar la segunda mitad del siglo XVII, cuando los ingleses entraron en el comercio trasatlántico de esclavos, encontraron una situación sumamente competitiva y en plena expansión, a consecuencia sobre todo de la rápida difusión del cultivo de la caña de azúcar y de la necesidad de mano de obra. El monarca inglés Carlos II aprobó en 1653 la constitución de la *Company of Royal Adventures Trading into Africa*, con el objetivo de participar en el comercio de esclavos. A esta compañía la sucedió la *Royal African Company* en 1672, que disfrutaría del monopolio legal de esclavos en la América inglesa. En la realidad este monopolio no cristalizó por las continuas violaciones que tuvo que sufrir, hasta el punto que apenas si intervino en este tráfico después de 1609, y en 1752 desapareció definitivamente. Hay varios análisis de las causas que provocaron la ruina de esta sociedad. Nosotros aceptamos el de Galenson, quien cree que la verdadera causa fue la gran competitividad del tráfico ilegal<sup>112</sup>.

En el último cuarto de la centuria, los ingleses, apoyados en la *Real Compañía Inglesa de África* y los franceses en la *Compañía Francesa de Guinea*, rivalizaban con los holandeses, a los que lograron expulsar de las costas africanas. Algún historiador ha llegado a afirmar que “los españoles preferían mucho más un monopolio concertado a un contrabando desorganizado” como el practicado por los holandeses. Por otra parte, desde la publicación de las Actas de Navegación de 1651, se vio con toda nitidez que la política inglesa era claramente hostil a los intereses de Holanda. La política mercantilista implantada por Inglaterra fomentaba el nacionalismo económico y pugnaba por obtener las mayores

---

<sup>110</sup> *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, 1608, núm. 1974; 1641, núm. 2052; y 1652, núm. 606.

<sup>111</sup> *Ibid.* 1667, núm. 2516.

<sup>112</sup> Galenson, David W. “Comportamiento del mercado de trabajo en la América colonial: servidumbre, esclavitud y trabajo libre” en el volumen *Los mercados en la Historia*, Madrid, 1991, pág.99 y ss.

riquezas. Solo así se comprende la prohibición de las exportaciones de materias primas y de la contratación de navíos extranjeros para las transacciones internacionales y nacionales. Esto lesionaba gravemente los intereses de Holanda. Todo desembocaría en los enfrentamientos armados de 1652 y de 1667, tras los cuales los ingleses emergieron como gran potencia naval, mientras que arrinconaban a los holandeses. Muy pronto comenzaría a cambiar la situación: al finalizar la década de los sesenta, sobre todo en 1674, tras la guerra entre Inglaterra y Holanda, pensaban que el enemigo común de ambas naciones era la Francia de Luis XIV, la Francia de J.B. Colbert.

Inglaterra, como ya hemos dicho, siempre tuvo deseos de intervenir en el comercio de los dos lados del Atlántico. Tenía gran capacidad marítima, abundantes capitales, asentamientos en África y posesiones en América del Norte, lo cual le permitía la realización de un comercio triangular, burlando la vigilancia francesa. Durante la Guerra de Sucesión Española, los ingleses, siempre atentos y vigilantes, no perdieron el tiempo para introducirse en las Indias. En 1703 se firma el tratado de Methuen y todo el comercio pasó a ser controlado por Inglaterra, que en esos años había aumentado la demanda de esclavos debido a la expansión de sus plantaciones de caña<sup>113</sup>. Y en 1707 se lleva a cabo la firma de un tratado de comercio en Barcelona, asegurándose su participación en el comercio de las Indias. El gran paso, lo que sería la gran victoria desde el punto de vista de la rivalidad comercial, fue que tras los acuerdos del tratado de Utrech, Inglaterra consigue el Asiento de Negros (26-2-1713). Además otros dos tratados se firmaron: el Preliminar de Comercio y el Tratado Preliminar de Paz y Amistad. Numerosas fueron las ventajas obtenidas por Inglaterra del tratado de Utrecht: en primer lugar, lograba eliminar a Francia de la trata mientras que ella obtenía el monopolio esclavista; conseguía la autorización para el navío de permiso con lo cual legalizaba sus prácticas comerciales hasta ese momento ilegales; pudieron, al amparo de las 500 toneladas de permisión, cometer todo tipo de contrabando y tráfico ilegal; y después, consiguieron la autorización para la venta de todo tipo de tráfico para las flotas y galeones.

El asiento pues, tuvo carácter de tratado internacional entre las dos coronas. Pero como afirma Parry<sup>114</sup>, los ingleses hicieron un mal negocio con la firma del asiento a pesar de que todo auguraba lo contrario, como la subida de las acciones de la Compañía. El acuerdo fijaba una serie de limitaciones que al principio no se sopesaron debidamente. Por ejemplo, tendría una duración de treinta años, periodo de tiempo en el que Inglaterra se comprometía a introducir 144.000 piezas de Indias, es decir, un promedio anual de 4.800. Los derechos de introducción se fijaron en 33 1/3 pesos por pieza, que se harían efectivos a los 15 días del desembarco. La Compañía quedó autorizada para que sus navíos pudieran acceder a determinados puertos españoles, entre ellos Buenos Aires, Porto Belo, La Habana y Caracas donde podrían refrescar las mercancías y hacer la venta de los negros; además, se les concedía autorización para el envío del navío de permiso. Si bien, todos los navíos del asiento quedaban sujetos en los puertos de Indias, a las visitas de inspección y a las sanitarias. Les estaba prohibido regresar con pasajeros o mercancías de particulares. Y, como había sucedido con el asiento francés, los dos monarcas participaban en las compañías. La Real Hacienda, como anticipo, recibiría 200.000 pesos, cantidad por la que se le eximía del pago del derecho de 800 negros anuales. La Compañía quedaba autorizada a conducir a los negros en navíos ingleses, con tripulación de la misma nacionalidad, y a poder zarpar de cualquier puerto de Inglaterra o de España y, una vez en las Indias, poder libremente vender los negros. No obstante, la Corona española procedió algo después a

---

<sup>113</sup> Aguirre y Sánchez-Covisa op. cit pág. 18.

<sup>114</sup> Parry J.H. *El imperio español del ultramar*, Madrid, 1970, pág. 266 y ss.

reducir el tamaño y la capacidad del barco de permiso, y quedaban obligados a hacer las ventas en las ferias ordinarias de Tierra Firme y de Veracruz. Esta medida perjudicaba los intereses de la Compañía, al no poder legalmente acudir a los mercados más ventajosos ni en los momentos más óptimos. En cambio, no se le ponía cortapisa alguna a la procedencia de los esclavos importados. Al parecer, hubo que introducir rectificaciones, cosa que se llevó a cabo mediante el tratado de Bubb, pero que en la práctica tuvo escasas consecuencias para el cambio de la situación. Uno de los acuerdos que mayor trascendencia negativa tuvo para el asiento fue el de exigencia de calidad de la mercancía: beneficiaba claramente a los contrabandistas, quienes introducían esclavos -a veces de una calidad inferior- a un precio más asequible para los colonos. En la firma del acuerdo había quedado escrito que la Compañía se comprometía a no practicar contrabando. Esta cláusula también beneficiaba sus intereses, pues trataba de evitar el obtenido por sus propios compatriotas, quienes al realizarlo dañaban sus propios intereses. La realidad no era otra que el navío de permiso era una tapadera para la práctica de contrabando. Los ingleses lograron de esta forma algo por lo que habían luchado desde años atrás.

Una vez obtenido el asiento, el gobierno sopesó las distintas alternativas para la concesión de disfrute del mismo. Se barajó la posibilidad de ofrecerlo a la “Royal African Company”, que en esos momentos no gozaba de buena salud económica. Por lo que la corona inglesa le otorgó el monopolio de la trata a la “South Sea Company”, creada años atrás para el comercio de negros por el Conde de Oxford, su primer gobernador, en la que participarían banqueros y capitalistas ingleses, quienes se hicieron cargo de parte de la deuda pública inglesa. Las únicas condiciones que se establecieron fueron que las cargazonas se trasladasen en navíos españoles o ingleses y que las mercancías sobrantes de las llevadas a África para el intercambio por negros no podrían ser vendidas en los puertos americanos. Se autorizó la creación de factorías en los puertos de Cartagena, Veracruz, Panamá, Portobelo, Campeche, La Habana, Caracas y Buenos Aires. En Nueva España, Campeche se hizo con las riendas de la trata, al convertirse en su factoría más importante. En todas ellas existirían un presidente, un contador, un guarda de almacén, un secretario y dos factores. Además, contaría con factores o agentes en las islas de Jamaica y Barbados. Una novedad era que por el puerto rioplatense podrían volver a introducir hasta 1.200 esclavos, pudiendo dejar en él 600 y el resto llevarlos hasta el Alto Perú o Chile, sobre todo tras la firma del Tratado de Madrid. La Compañía tenía repartidos por distintos puertos de América a sus factores, sobre todo en los más importantes como eran los de Jamaica y Barbados. Los esclavos procedían de las factorías africanas de Windward Coast, Sierra Leona, Cape Coast, Gambia, Cabinda y Congo.

Tampoco pudo por sus propios medios suministrar la cantidad acordada de esclavos, por lo que la “South Sea Company”, con el consiguiente disgusto de los comerciantes privados, se vio obligada a recurrir a la “Royal African Company” y a particulares. Especialmente molesto resultó a los de Jamaica, pues quedaban obligados a pagar un derecho por todos los esclavos negros que allí introducían y posteriormente sacaban. Aun les resultó peor el tener que soportar la competencia que les hacían los franceses al amparo de que lo hacían como sobrantes de la cuota que les correspondía del asiento anterior (4.800 esclavos). Pero lo más grave de todo fueron los continuos roces con la administración española. Por ejemplo, por los apresamientos de buques españoles e ingleses. Otros que se suscitaron fueron por la fijación de la fecha del pago de los derechos. La Compañía afirmaba que habría de ser desde el momento en que comienza el tráfico; la Corona española, sostenía que sería a partir de la firma del asiento, es decir, desde 1713. También hubo algunas discrepancias por el precio de los esclavos. Se estableció que el precio máximo fuese de 300 pesos en los puertos de Barlovento, Santa Marta, Cumaná y

Maracaibo; pero en realidad, era la ley de la oferta y de la demanda la que fijaba los precios reales.

Los enfrentamientos entre ambas coronas propiciaron cortes en el flujo de esclavos. Los años 1718, 1727 y 1737, fueron años de conflictos y tensiones. Por ejemplo, en la primera de las fechas, la Compañía perdió unas 200.000 libras. Hasta la reanudación del asiento, tras el Tratado de Madrid (1721), no se normalizaron las relaciones comerciales. Pero ninguna de las partes implicadas estaba satisfecha de cómo discurrieron los acontecimientos: sabemos que los súbditos ingleses de Jamaica no estaban satisfechos con las limitaciones que les imponía la Compañía y la Administración española por las prácticas de contrabando que los miembros de dicha compañía realizaban. En el año 1727 hubo un nuevo enfrentamiento y nuevo corte del tráfico hasta 1729. Tras la normalización, la Corona española tuvo que hacer frente a las indemnizaciones que como consecuencia de la guerra le tocó pagar a España. A partir de 1733, comienzan a plantear si era conveniente o no dejar el asiento. Es precisamente en estos años cuando mayor actividad adquirió el asiento situación que dura hasta 1739, fecha de la guerra de Jenkins, a cuyo fin el gobierno español estaba decidido a terminar con el Asiento. No podemos omitir señalar que durante los años de conflictos la Corona española firmó asientos con particulares para el suministro de esclavos y sus consecuencias fueron muy graves para la “South Sea Company”

El monopolio inglés fue cancelado en 1750, tras el Tratado del palacio del Buen Retiro: el monarca inglés recibiría una indemnización de 100.000 libras, mientras que la Compañía abandonaba cualquier reclamación. Lo que es incuestionable es que la trata logró en estos años cotas inauditas. En 1754 las colonias británicas tenían casi 300.000 esclavos y los puertos de Londres y de Bristol eran los más importantes del mundo en este comercio<sup>115</sup>.

¿Cuántos hombres de color se introdujeron en las Indias durante el asiento inglés? Es difícil saberlo. Junto al tráfico legal se mantuvo como en los siglos anteriores un voluminoso tráfico ilegal. P. Curtin calculó unos 170.065 los introducidos durante el asiento. Sabemos que por Cartagena de Indias se introdujeron en los años 1714-1718 no menos de 1.254; en los años de 1722 a 1727, algo más de 4.000, quizá por la mayor demanda en las explotaciones mineras; y entre 1730 y 1736 algo más de cinco mil. Por otro lado, según estimaciones de algunos especialistas en el tema, se calcula que aproximadamente se introdujeron durante el asiento inglés más de 18.000 negros. Para España todo había sido inútil, los ingleses siguieron introduciendo negros en los reinos indios mediante contrabando o subcontratos con hombres de paja y procedimientos parecidos.

---

<sup>115</sup> Aguirre Sánchez-Covisa, op. cit. pág. 19.

## 9.- LOS ASIENTOS PARCIALES

Se incrementó sobremanera la demanda de mano de obra esclava en la segunda mitad del siglo XVIII. La trata de negros no era solamente “un medio para llegar a un fin –la producción en gran escala de materias primas-, sino un fin en sí mismo<sup>116</sup>”. Serían los elevados beneficios del comercio de esclavos los que dieron gran auge a ciudades europeas como Madrid, Amberes o Bristol. Uno de los asientos aprobados en estos años fue el de la Compañía Gaditana de Negros, solicitado por don Miguel de Uriarte al año de llegar al trono Carlos III. Respaldaban su petición José Ortuño Ramírez, marqués de Villarreal, Lorenzo Arístegui, Juan José de Goico, Francisco de Aguirre y la Compañía de Enrile. Todos pertenecientes al grupo de vascos afincados en la bahía de Cádiz. Se firmó por tiempo de diez años para abastecer la demanda de Cartagena, Portobelo, Santo Domingo, La Habana, Santa Marta, Cumaná, Trinidad, Orinoco, Veracruz, Honduras y Campeche. La Compañía estaría bajo bandera española y se comprometía a pagar 40 pesos por derecho de marca. Su “mercancía” la obtendría de Guinea, Senegal, islas de Cabo Verde y Gorea. Fijó como lugar de distribución Puerto Rico.

La solicitud no tuvo buena acogida al principio. Uriarte no estaba bien conceptualizado en la Casa de la Contratación, por lo que se dirigió al Consejo de Indias donde finalmente fue aceptada. En líneas generales el asiento establecía que la Compañía se comprometía a introducir 15.000 negros en los diez años: 1.500 negros en Cartagena y en Portobelo; 400 a Honduras y Campeche; 1.000 en Cuba; y entre 500 y 600 en Cumaná, Santo Domingo, Trinidad, Margarita Santa Marta y Puerto Rico. Se autorizó a la Compañía a internar los negros para poder abastecer a los demás puertos americanos. Pero tanto en un caso como en otro, tendría que pagar de derechos de marca 40 pesos por pieza de Indias. En Puerto Rico, lugar de distribución como hemos dicho, el precio de los esclavos se fijó en 260, 240 y 220 pesos los esclavos adultos, muleques y mulecones; y en los demás puertos 290, 260 y 230 respectivamente. Se le dejaba libertad absoluta para ajustar el número de esclavos según las necesidades. La Compañía comenzó a funcionar con 970 acciones, cada una de ellas por valor de 1.000 pesos de 128 cuartillos. La primera división de las acciones sería de 320, de las que casi la tercera parte corresponderían a don Miguel de Uriarte y el resto a razón de 140 para los socios marqués de Villa Real, Francisco Aguirre, Lorenzo Arístegui y José María Enrile; y una participación de 80 acciones tendría Juan José de Goico. Al año se modificó con un aumento de participantes. Así, grosso modo, comenzó a andar y sabemos que al finalizar la primera etapa, es decir, el periodo comprendido entre 1765 y 1772, se habían introducido en la factoría de Puerto Rico 13.149 negros, con un costo total de 2'3 millones de pesos. Con esta cantidad no se cubrieron los gastos. La situación económica de la Compañía se fue haciendo cada vez más difícil. Las causas que determinaron esta ruina fueron muy diversas. Pero algunas, las más graves, saltan a la vista. En primer lugar, era muy difícil con las factorías africanas en manos de las potencias extranjeras el conducir negros a Puerto Rico. Y por otra parte, el precio establecido en la contrata con la Compañía Gaditana era superior al que hasta aquellos momentos se había permitido, de forma que no era suficiente para obtener ganancias.

Resulta muy difícil hacer un balance aproximativo<sup>117</sup> del tráfico durante el tiempo de la Compañía Gaditana. Es posible acercarse a lo sucedido en Puerto Rico y en La Habana.

---

<sup>116</sup> Aguirre Beltrán, op. cit. pág. 81

<sup>117</sup> Torres Ramírez, op. cit. pág. 112.



En cualquier caso, en 1770 la Compañía Gaditana había introducido en La Habana 9.450 negros, es decir, casi el número con el que se había obligado para los diez años de contrata<sup>118</sup>. En Puerto Rico entre 1766 y 1769 se contabilizaron más de 7.000 negros. Por otra parte, la Corona se oponía a la conducción directa, por los perjuicios espirituales que podía traer el trato con las tripulaciones protestantes y por el contrabando que podían practicar.

La Compañía quebró en 1772 y el asiento fue concedido a la Compañía General de Negros, que gestionaban Aróstegui y Aguirre. Entre los años 1773 y 1776 se ocupó del abastecimiento de negros en las tierras españolas de América. Con la finalización de esta Compañía termina el último monopolio de la historia de la trata.

Otro de los asientos que se llevaron a cabo en estos años fue el de la Real Compañía de la Habana, fundada mediante Real Cédula de 18 de diciembre de 1740<sup>119</sup>. Ciertamente, no tenía como única finalidad la introducción de negros, pero su explotación y consecuencias fueron fundamentales para la isla. La producción de las haciendas dependía en gran medida de la abundancia de la mano de obra. Aquí radicaba la gran diferencia existente entre las colonias españolas y las inglesas: la elevada productividad por espacio ocupado, así como el elevado número de esclavos. Jamaica en los años de 1670 y 1780 pasó de 7.000 esclavos a más de 200.000.

La presencia de la Compañía de La Habana en la isla favoreció la introducción de negros esclavos. Los ingleses mantuvieron el dominio del tráfico negrero en las costas de África. La Compañía de la Habana consiguió permiso para tratar con los ingleses – enemigos de la Corona, en esos momentos- para hacer llegar un considerable número de esclavos a las costas del Caribe. Fue precisamente la Compañía de la Habana la que, a través de tratantes extranjeros, hizo llegar grandes contingentes de negros a Cuba y distribuirlos según las necesidades.

Hemos de destacar la importancia que tuvo la ocupación de La Habana por los ingleses. Fue una ocupación breve en el tiempo, pero sus consecuencias fueron trascendentales para la vida económica posterior de la isla. Aparecieron nuevos mercados para el azúcar, algodón, café, cacao y tabaco. Estos cambios no supusieron que la Corona española dejase de ofertar en el mercado internacional las cantidades necesarias de plata que exigía el crecimiento de la economía internacional, pero donde sí se produjo una auténtica novedad fue en el impulso dado a la producción de bienes agroalimentarios, propios de una economía de plantación. Una de las condiciones exigidas por este cambio sin lugar a duda era una gran necesidad de mano de obra barata, como la esclava: se acudió a la importación de población africana, “pero en un contexto mucho más amplio que el propiciado por los asientos”. Por ello la solución legal no fue otra que la del comercio libre de africanos.

Los ingenios comenzaron a cubrir las afueras de La Habana, de manera que en 1760 en la isla había unos 80 ingenios que eran capaces de producir en torno a 453.000 arrobas anuales de azúcar<sup>120</sup>. A partir de los años cincuenta del siglo XVIII comienza una gran demanda de esclavos en Cuba. La Compañía de La Habana introdujo 3.263 piezas en el período comprendido entre 1743 y 1747. Pero si aceptamos la versión de Saco, entraron en

---

<sup>118</sup> Torres Ramírez, op. cit. pág. 116.

<sup>119</sup> Para todo lo relacionado con la Compañía de La Habana hemos seguido el trabajo de Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián, 1993.

<sup>120</sup> Tornero, Pablo, “ Emigración, población y esclavitud en Cuba (1765-1817)”, *A.E.A. XLIV A.E.A. XLIV* Sevilla, 1987.

Cuba, en los años de 1521 a 1763, unos 60.000 esclavos. A partir de 1765, tras entrar en funcionamiento la Compañía Gaditana de Negros, ésta introdujo en Cuba, en los años de 1766 a 1771, 9.143 negros<sup>121</sup>. Dice Pablo Tornero que las cosas no fueron bien a la Compañía por varias razones: los continuos fraudes de sus funcionarios, la escasa preparación de los miembros de la Compañía, la dependencia de las casas británicas y sobre todo la hostilidad de los cubanos, quienes ansiaban el tráfico libre de esclavos, todo lo cual hizo que la Compañía tuviese pérdidas de 1.200.000 pesos y la consiguiente quiebra. Tuvo que reestructurarse en 1773. Desde esta fecha hasta 1779 introdujo 13.864 esclavos en suelo cubano. Pero aún así la demanda superaba a la oferta, dice Pablo Tornero. El recurso al contrabando era total. Ahora el tráfico experimentó un gran cambio con la incorporación directa de traficantes españoles al negocio de la trata, por cuanto dio un gran impulso al mercado de esclavos de las Antillas españolas<sup>122</sup>.

Nuevos planes se fueron preparando para activar el comercio con el Río de la Plata. Uno de ellos venía de la mano de la creación de compañías de comercio que tanto fervor había despertado entre los funcionarios reales. Nos estamos refiriendo a la Compañía de Buenos de Aires, entre cuyos objetivos se contemplaba la trata de negros. Tuvo poco éxito dicha compañía y así en 1765, de los 3.000 esclavos autorizados para ser introducidos, apenas había cumplido con una quinta parte, es decir, 609<sup>123</sup>.

Comenzó en estos años la etapa del libre comercio (1778). Desde esta fecha la Corona española trató de conseguir el control de la introducción de negros en América. El primer problema con el que tuvo que enfrentarse, fue el generado por la carencia de abastecimiento en las costas africanas; es decir, era vital disponer de lugares desde los que suministrar las cargazonas a los navíos. Se intentó subsanar mediante el Tratado de Amistad, Garantía y Comercio firmado con Portugal: España obtenía las islas de Fernando Po y Annobón con lo que dispondría de las factorías necesarias. Parecía que España se libraba de la dependencia extranjera. Pero todo el sistema comercial del imperio español experimentará un cambio espectacular a partir de la publicación del Reglamento de Comercio Libre, el 12 de octubre de 1778 por el cual, entre otras medidas, se autorizaron diversos puertos y se hicieron extensivas estas disposiciones a las Indias. La única excepción la constituyó las reservas concedidas a la Compañía de Caracas. Pero al año siguiente (1789), con la publicación del denominado “Código Negro”, cambió la situación. El Conde de Floridablanca decretó la libertad a los nacionales para el comercio de negros con Cuba, Caracas, Santo Domingo y Puerto Rico; la medida tenía por finalidad “proveer de brazos y dar estímulos a la agricultura y producciones a que convidaban el clima y facilidad de nuestras islas”. Desde 1791 se amplió a los virreinos de Santa Fe y Buenos Aires. Por la R. C de 22 de abril de 1804 se autoriza la trata libre de negros bozales. Fue la gestión directa del habanero Francisco Arango Parreño, apoderado en la corte del cabildo de La Habana<sup>124</sup>.

---

<sup>121</sup> Torres Ramírez, op. cit, pág 119 y ss.

<sup>122</sup> Moreno Fragnals, M. *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, La Habana, 1978; Klein, op. cit; Fradera, J.M. *Industria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, 1987, págs. 62 y ss.

<sup>123</sup> Silva, Hernán A. “La colonia del Sacramento, el virreinato del Río de la Plata y el libre comercio. Mito y realidad en el rompimiento de relaciones económicas con el Brasil” en *el volumen Navegación y comercio rioplatense*, Bahía Blanca, 1996.

<sup>124</sup> Ortiz, Fernando, *Los negros esclavos*, La Habana, 1975.

En 1739, tras la guerra de Sucesión de Austria, la compañía inglesa fue reemplazada por la Compañía Mercantil de La Habana que había realizado buenos negocios<sup>125</sup>. Tras la ocupación de esta ciudad se produjo un cambio trascendental en la economía de la isla. La inmigración forzosa de negros fue incrementada como consecuencia del fuerte incremento experimentado por el cultivo de la caña de azúcar. La introducción de esclavos la tenía la compañía británica Baker y Dawson y en 1787 los hacendados se quejaban del comportamiento de los asentistas británicos, pues no habían sido capaces de introducir un solo negro. La oligarquía cubana (1789) exigió el cumplimiento de lo acordado y del gobierno español completa libertad del comercio negrero. Por una real cédula de 1787, posteriormente ampliada en 1791 y 1804, se abrían las puertas de Cuba a los negreros nacionales y extranjeros, lo cual provocó una gran importación de emigrantes forzados: desde 1789 hasta comienzos de 1791 se introdujeron en La Habana más de 5.000 negros, mientras que la contrata de Baker y Dawson, en los tres años que duró, apenas introdujo poco más de 2.000. Los propios cubanos hicieron frente a las nuevas exigencias del tráfico: se creó la Compañía de Consignaciones de Negros, cuyos socios actuaban como factores en La Habana. Además, comienza en esta época en La Habana -como técnica de marketing- la publicidad en la venta de esclavos. La agricultura de la isla lo agradecía y su desarrollo no tenía precedentes. Los hacendados aumentaban sus dotaciones de esclavos, por ello era fácil encontrar algunos poseedores de esclavos con un número superior a 600, como era el caso de José Ignacio de Orta. El 22 de abril de 1804 una real cédula prorrogaba la libre introducción de negros. Esta disposición provocó dos efectos: uno, darle mayor facilidad a los hacendados para acceder al mercado extranjero tanto para la consecución de esclavos como para colocar sus productos; y otra, desarrollar el comercio con capital cubano. Sabemos que en 1790, aun con una escasa entrada de negros, la trata movió 468.258 pesos y a finales del año 1802 esa cifra se elevaba a 2.967.320 pesos<sup>126</sup>. En 1790 la inmigración de la isla era preferentemente negra, más de la mitad esclavos importados destinados a las plantaciones. No obstante, es importante precisar que no hay al parecer correlación entre el ligero aumento de la producción azucarera y el constante ritmo de incremento de la trata africana. Sea como fuere, según un informe del Consulado de La Habana en los años comprendidos entre 1789 y 1802 entraron en Cuba 65.745 esclavos y de ellos se dedicaban al cultivo de la caña 25.000.

Una nueva ruta se abrió en la segunda mitad de la centuria en las Antillas mayores. Los problemas en Cuba hicieron que la Corona impulsara el desarrollo comercial de la isla. Con esta idea se liberalizó en 1789 el tráfico de esclavos a todas las naciones –comercio de neutrales-, especialmente a los de bandera estadounidense. La catástrofe de Haití, dice Navarro García, había resultado una bendición para la economía cubana y permitió además liberarse por primera vez de la dependencia secular del “situado” novohispano<sup>127</sup>. Esto es lo que Moreno Fragnals ha llamado la danza de los millones, que tuvo lugar entre 1792 y 1802 y que entre otras consecuencias produjo la intensificación de las importaciones de negros, actividad que en gran medida será asumida ahora por españoles. Los nuevos centros de recepción que surgieron en estos momentos fueron Nueva Granada, Venezuela, Puerto Rico y Cuba. Por otra parte, de un trabajo de Hernán

---

<sup>125</sup> Torres Ramírez, op. cit pág. 12.

<sup>126</sup> Tornero, Pablo, “Emigración, población y esclavitud en Cuba (1765-1817) en el *A.E.A.* XLIV pág. 248.

<sup>127</sup> Navarro García Luis, *La Independencia de Cuba*, Madrid, 1992, pág. 34.

Asdrúbal<sup>128</sup> podemos extraer algunas conclusiones de interés en cuanto a las relaciones entre el virreinato del Río de la Plata y la isla antillana. En primer lugar, las exportaciones del Río de la Plata tuvieron especial significación en el quinquenio de 1792 a 1796, años en los que se introdujeron en La Habana, desde Buenos Aires, 28.002 negros; y en segundo, que La Habana en 1791 contaba con 84.590 esclavos. Es decir, la región del Río de la Plata mantenía un activo y variado comercio con la isla de Cuba y en especial, el de los esclavos, era uno de los grandes rubros de dicho comercio.

Los datos que tenemos acerca de la población de negros en Buenos Aires son muy contradictorios. De acuerdo con lo publicado por Torre Revello en su obra ya clásica *Historia de la Nación Argentina*, en 1738 había en la capital del Plata apenas 330 hombres de color; en 1744 la población aumentó considerablemente hasta el punto que se contaban más de mil negros, y en 1778 casi tres mil personas de color. Y nosotros sabemos, según la información que nos proporciona Concolorcorvo<sup>129</sup>, que al iniciarse el último cuarto del siglo XVIII, había en Buenos Aires 4.163 negros.

En México nos consta que declinó la población esclava. Pero en el otro gran virreinato, en Perú, se mantuvo en torno a los 90.000 individuos. Aun así ambos virreinos tuvieron que satisfacer las necesidades de la demanda de mano de obra con los indígenas.

Por otra parte, gracias al trabajo realizado por Juan Andreo García<sup>130</sup>, sabemos que a finales del siglo XVIII seguía introduciéndose cantidades considerables de esclavos bozales, en Nueva Granada y en otros lugares. En 1795, llegaron a La Guaira, 454; a Cumaná, 322; a Maracaibo, 3; y a Puerto Cabello 42. En total, 821 esclavos cuyo valor en el mercado era de 219.165 pesos. Casi todos los estudiosos del tema sostienen que a finales de la centuria la introducción de negros alcanzó cotas máximas, sobre todo en el Caribe y en el litoral norte de América del Sur. Una excepción parece que fue la representada por Santo Domingo. No hay unanimidad a la hora de calcular el número de negros del país. Se ha afirmado que podrían constituir la octava parte; pero también hay quien sostiene que dicho cálculo está muy subido, que en realidad eran considerablemente menos, que probablemente hubiera sido debido a motivos religiosos por parte de los colonos. Hoy la tesis más aceptada es la escasez de recursos económicos de los colonos, es decir, la pobreza de la población dominicana<sup>131</sup>.

A finales de la centuria anterior y comienzos del siglo XVIII, la producción económica de Brasil sufrió un grave estancamiento. Fueron los grandes descubrimientos auríferos los que reactivaron la economía. Comenzaba la fiebre del oro. En 1717 había en Minas Gerais más de 30.000 esclavos negros y en 1735 superaban los 100.000. La demanda de esclavos – varones, especialmente- se había disparado. Las cuantiosas inversiones hicieron aparecer complejos yacimientos mineros. La fiebre del oro y de los diamantes se extendió por el ancho territorio lusitano, y destacaban sobre todo Goiás y Mato Grosso. El centro económico del país se bifurcó hacia el norte y hacia el sur. Todo esto propició que Brasil, antes de 1790, tuviese la mayor concentración de esclavos de todo el Nuevo Mundo. Cerca de un millón, aproximadamente, a comienzos del siglo XIX. Siguió aumentando hasta 1850; por estos años acabó la minería de oro y de diamantes.

---

<sup>128</sup> Asdrúbal Silva, Hernán, “La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata” en el *Anuario de Estudios Americanos*. LI, 2, 1994.

<sup>129</sup> Concolorcorvo, *El lazarrillo de ciegos caminantes*, BAR, 1959, Estudio Preliminar de J.J. Real, t. 122.

<sup>130</sup> Andreo García, Juan “Del Libre Comercio a la quiebra del sistema colonial (1789-1796). El comercio exterior de Venezuela” en el *A.E.A.* t. LI, núm. 2, 1994.

<sup>131</sup> Sevilla Soler, Rosario, *Santo Domingo Tierra de Frontera (1750-1800)*, Sevilla, 1980, pág. 68.

El comercio de esclavos a comienzos del siglo XIX estaba en manos portuguesas. Los dos millones de esclavos que se transportaron fueron destinados a Brasil y a la América española. Desde 1820 aumentaron incesantemente las importaciones de negros: más de 30.000 a Brasil y unos 14.000 a Cuba y Puerto Rico. Los portugueses contaban con Angola y con Mozambique, si bien esta zona era la de menor afluencia. A pesar de las grandes importaciones realizadas al cabo de los tres siglos y medio, la tasa de crecimiento fue siempre negativa, lo que forzó a las importaciones masivas. No hay razones económicas para deducir una importación intencionada y selectiva que hacía preferir a los adultos varones. Todos estos argumentos están hoy día descartados. Parece incuestionable la equiparación de las tasas de natalidad de la población esclava a la europea. Pero aún así las importaciones de varones sobrepasaban con amplitud la tasa de crecimiento. En cualquier caso, hubiera sido necesario una tasa de natalidad de aproximadamente el 50 por mil para poder compensar la mortalidad del 45. En el mundo anglosajón, en los Estados Unidos, han proliferado los trabajos demográficos y entre sus frutos se cuentan el haber demostrado que las elevadas tasas de natalidad de las esclavas era consecuencia de haber mantenido pautas de lactancia diferentes a las mantenidas en el mundo latinoamericano; es decir, las esclavas en Brasil y en las colonias españolas prolongaban la lactancia más que en los Estado Unidos, dejando pasar más tiempo entre el último parto y una nueva concepción<sup>132</sup>.

---

<sup>132</sup> Klein, Herbert S. op. cit pág. 104.

## 10.- EL FINAL DE LA TRATA

Hoy no tenemos la menor duda de que Inglaterra fue la nación que mayor ahínco dedicó a la trata y que mayores beneficios obtuvo de ella; sin embargo, fue ella la primera en comprometerse en su abolición. Los primeros brotes abolicionistas surgieron en el siglo XVII en las colonias de América del norte, así como las primeras protestas contra la esclavitud. Con los ilustrados, comienzan las denuncias contra la institución del esclavismo como atentatorio de la dignidad y derechos de los seres humanos. En 1769, en Virginia, también surgieron brotes de protestas de los partidarios de la abolición. Poco después, tras la independencia de los Estados Unidos, todo parecía indicar que el camino hacia la libertad de los esclavos estaba abierto, había llegado. Hubo, sin embargo, estados agraristas del sur que se opusieron con todas sus fuerzas. En el campo de los partidarios de la abolición, dos hombres destacan por su empeño: T. Clarkson y W. Wilbforce. Los únicos resultados logrados por estos, a finales del XVIII, no iban más allá de una sensibilización de la opinión pública, pero ya era bastante importante.

Los comerciantes ingleses de las Antillas comenzaban a interesarse más en los beneficios derivados del transporte que en el tráfico de esclavos en sí. Lo más importante de todo era que la trata de negros había proporcionado tal acumulación de capital que no había otra salida que su inversión. Es decir, la esclavitud aceleró la llegada de la Revolución Industrial. Las nuevas industrias –las textiles, fundiciones, minería, las industrias químicas, etc.- no tenían lugar en un sistema de bajos rendimientos. Ahora todo giraba en torno a las máquinas para las cuales se necesitaban asalariados, menos brazos y menos esclavos, y en cambio mayores tasas de productividad; se necesitaban amplios mercados y elevado número de consumidores. No había pues otra solución que proceder a desmontar el sistema esclavista; abolir la esclavitud. La gran eclosión de libertad llegó tras la Revolución Francesa (1789) y el movimiento abolicionista que trajo consigo. No tenía sentido que una sociedad igualitaria mantuviese el sistema esclavista. Casi medio millón de esclavos fueron liberados en Guadalupe y en Haití. En 1791 los Estados Generales concedieron el voto a los hombres libres de color de las Indias Occidentales, pero las autoridades locales no lo aceptaron, por lo que se produjo el estallido del conflicto. Poco tiempo después se sublevaron los esclavos provocando el asesinato de más de dos mil colonos blancos y arrasando las plantaciones. En 1804 el gobierno haitiano proclamó la independencia de Francia. A finales del siglo XVIII los esfuerzos de W. Pitt, Fox y otros, movieron la opinión pública inglesa, hasta el punto de que no sólo la abolieron en las colonias británicas sino que se dedicaron a impedirla fuera de ellas. En el Congreso se comprometieron a terminar lo más pronto posible con el comercio de negros. Los Estados Unidos y Francia se oponían al derecho de visita de buques, lo cual hacía ilusoria la persecución. Pero en otros lugares de la América española, no discurrieron así los hechos, pues la rebelión haitiana trajo consigo un endurecimiento de los mecanismos de control de la esclavitud<sup>133</sup>.

En 1807 Inglaterra comienza una campaña mundial en pro de la abolición del comercio de esclavos. En plena Revolución Industrial, marcaba las pautas en la implantación de un nuevo orden económico mundial: iniciaba la senda del capitalismo en la que no se podía permitir el sistema esclavista. En 1808 se produce la invasión de la Península por las tropas de Napoleón y, como sucedió en todas las Indias españolas, en La Habana se dieron los primeros pasos hacia la creación de una Junta. Pero en modo alguno,

---

<sup>133</sup> Klein, op. cit pág. 63.

dice el profesor Luis Navarro, puede entenderse en estos momentos que se planteaba una situación de alternativa entre sumisión o independencia, sino que por el contrario, sirve para atestiguar la inexistencia de cualquier propósito independentista cubano en estas fechas; es más, la inalterada fidelidad de Cuba se puede explicar “por la existencia en la isla de una considerable masa de población de origen africano y en particular de grandes contingentes de negros esclavos, que obligaban a la población blanca a mantenerse en perpetua vigilancia ante el temor de una sublevación /.../cuando tan reciente y tan próxima se tenía la imagen de lo que había sido la terrible y destructora rebelión de los negros en la vecina colonia francesa de Saint Domingue”<sup>134</sup>. La actitud de Cuba en 1808 era de cerrada defensa a la legitimidad dinástica de Fernando VII.

En 1810 tiene lugar la convocatoria de Cortes extraordinarias en Cádiz. En Cuba se designaron diputados, por el cabildo de La Habana a Andrés de Jáuregui, y por el de Santiago a Juan Bernardo O’Gavan. Pero mayor repercusión tuvieron las propuestas de José Miguel Guridi y de Agustín Arguelles, diputados de México, acerca de la supresión de la trata de negros y del reconocimiento de la libertad de vientre. Estos movimientos en pro de la abolición no prosperaron. Las Cortes de Cádiz (1812) lanzaron las primeras proclamas contra la esclavitud, proclamas que culminan en 1817 cuando Fernando VII firma el compromiso de abolición de la esclavitud en Cuba, y que –como veremos más adelante- no llegaría a cumplirse hasta 1886<sup>135</sup>.

No fue así por casualidad, sino por el retraso experimentado por España respecto al desarrollo industrial, que la hizo permanecer estancada y por tanto alejada del capitalismo. A su vez, la oligarquía cubana seguía aferrada al esclavismo, cuestión de la que dependían todos los problemas políticos de la isla. Por ello, ante el temor de verse privados de mano de obra, los hacendados cubanos incrementaron en estos años considerablemente la importación de esclavos. Dice Luis Alonso Álvarez<sup>136</sup> que “parece evidente que estimuló a los súbditos españoles a asumir los riesgos del tráfico, coincidiendo en gran parte con las campañas abolicionistas inglesas que impidieron de iure a los británicos desde 1807 la continuidad en la práctica del comercio triangular”, y todo indica que el tráfico se convirtió en algo clandestino sin que la presión internacional pudiera evitarlo. Agrega que de la estimación de los beneficios destacan dos grupos de empresarios españoles, peninsulares casi todos: uno, con actividades múltiples, pero todas relacionadas con el fletamiento de navíos y con la distribución del azúcar en Europa; y otro, con la financiación de ingenios y con el tráfico negrero. Este grupo terminará repatriando sus beneficios y más adelante sus propios capitales<sup>137</sup>. Sabemos que en Cuba en los años de 1804 a 1813 se introdujeron 26.517 esclavos negros en buques extranjeros; y 20.792 en barcos españoles: en total, en esos años, 47.246 esclavos negros. Sostiene P. Tornero que se producía un hecho histórico muy importante para Cuba, que no era otro sino que toda su economía quedaba “enmarcada por las relaciones de producción esclavistas”<sup>138</sup>. En 1817 entraron en Cuba

---

<sup>134</sup> Navarro García op. cit pág. 28.

<sup>135</sup> Una síntesis muy bien lograda de los pasos dados en torno a la evolución de la abolición de la esclavitud en las Antillas españolas es la de Navarro Azcue, Concepción, *La abolición de la esclavitud negra en la legislación española, 1870-1886*, Madrid, 1987.

<sup>136</sup> Alonso Alvarez, Luis, Comercio exterior y formación de capital financiero: el tráfico de negros hispanocubanos, 1821-1868” en el *A.E.A.*, LI, 2, 1994 .

<sup>137</sup> Tendríamos que consultar el trabajo Bahamonde A. y J. Cayuela *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, 1992 .

<sup>138</sup> Tornero, Pablo, *Crecimiento económico y transformaciones sociales*, Madrid, 1986 p.141 y ss.

25.000 negros, cifra muy elevada pero insuficiente, pues el Consulado de La Habana reclamaba una importación mayor de esclavos, a ser posible hembras, para fomentar los nacimientos de negros criollos; y también reclamaba un mejor trato a los esclavos. En realidad, lo que se pretendía era la obtención de los mayores beneficios, mantener abastecido el mercado interno, y no tener que depender tanto de la trata.

En otros lugares de Hispanoamérica, el primer paso para la supresión del tráfico regular de esclavos fue el dado por la Junta de Gobierno de Caracas en 1810, seguido por el de Chile (1811) y el Río de la Plata (1812). Hubo zonas como Venezuela en las que la Guerra de la Independencia no modificó el sistema de producción esclavista. Bolívar solicitó la abolición en el Congreso de Angostura (1819), pero resultó fallido ante la presión de los intereses esclavistas. La abolición se hizo gradualmente. En el Congreso de Cúcuta se legisló a favor de la “Ley de libertad de vientre” por la cual los negros nacidos en la república de Venezuela eran libres, si bien quedaban sujetos a trabajar para sus amos hasta los 18 años. La manumisión sería gradual y mediante indemnización a los amos. En 1830 se experimenta un retroceso respecto a lo legislado en 1821, al elevar la edad de manumisión hasta los 25 años<sup>139</sup>. En las repúblicas de Colombia, Venezuela y Ecuador hacia 1821 se calculan unos 130.000 negros esclavos.

En el Río de la Plata, los primeros pasos hacia la abolición de la esclavitud se dieron tras la denominada Revolución de Mayo. Primero fue la supresión de la trata negrera, gracias al decreto de 15 de mayo de 1812; meses después, en febrero de 1813 se estableció la libertad de vientres, por la cual se vieron beneficiados los niños nacidos de madres esclavas desde el 31 de enero de dicho año; y luego se fueron concediendo otras libertades<sup>140</sup>. A partir de 1812 la oferta de esclavos en el mercado porteño sufrió una baja considerable. De lo que no tenemos la menor duda es de que la caída de la demanda fue más grave que la de la oferta. Habría que considerar las circunstancias que concurrieron en el mercado porteño de estos años: tendencia a la abolición, economía postrevolucionaria, etc.<sup>141</sup> Hay algo que a nosotros nos ha llamado la atención de forma singular y es que, a pesar de todo, el tráfico esclavista persistió hasta el año 1840, especialmente en la forma de contrabando y de otras formas, por ejemplo, sacar del país esclavas embarazadas para luego retornarlas y considerar como esclavos a los hijos y no como libertos; o bien se introducían negros como pertenecientes a servicios personales, para después venderlos al mejor postor, etc. Es decir, había multitud de formas y añagazas para mantener la esclavitud. No es de extrañar pues que la esclavitud perviviese y que tuviese nuevamente que ser abolida, primero, en la Constitución de Argentina del año 1819, y segundo, en la de 1826. Demasiadas veces desde 1812. Por fin, en 1840 se suprimió definitivamente. Pero Buenos Aires, separada de la Confederación Argentina en 1852, se rigió por sus propias leyes y así mantuvo las de abolición de la trata pero no las de abolición de la esclavitud. La esclavitud permaneció vigente en el Estado de Buenos Aires hasta 1860, fecha en la que se reincorpora definitivamente tras la modificación de la Constitución<sup>142</sup>.

Una vez recuperado el trono por Fernando VII, tras pactar con Inglaterra la eliminación de la trata a partir de 1820, España no fue capaz de cumplir los acuerdos, si bien los nuevos estados fueron paulatinamente promulgando la abolición de la esclavitud, sin hacerlo de forma drástica ni al unísono, sino acorde con las circunstancias políticas de

---

<sup>139</sup> Brito Figueroa, Fco. *El problema tierra y esclavos en la historia de Venezuela*, Caracas, 1985, pág. 264 y ss.

<sup>140</sup> Castellano Sáenz, *Revista de Historia del Derecho*, Buenos Aires, 1981.

<sup>141</sup> Rosal, Miguel A. “Negros y pardos en Buenos Aires 1811-1860” en el *A.E.A.*, t. LI, 1994.

<sup>142</sup> Rosal, op. cit. pág. 165 y ss.



cada uno de ellos. A continuación fue la implantación de la libertad de vientre. El paso definitivo se dio con la manumisión efectiva de los esclavos y la cancelación de las medidas tutelares. Bien es cierto que esta medida fue de más difícil aplicación que la adopción legal. En cualquier caso, donde no halló obstáculo alguno fue en los países que no dependían de esta fuerza de trabajo. Chile manumitió sus últimos esclavos en 1823, y en 1854, le siguieron Perú y Venezuela, en momentos en los que la institución había perdido ya toda su importancia. Los últimos reductos de la esclavitud fueron Paraguay –que la terminó en 1870- y las posesiones españolas del Caribe. En éstas habrá que esperar hasta 1873, cuando se dictamina el final del régimen esclavista en Puerto Rico, y siete años después en Cuba<sup>143</sup>.

España, como ya hemos dicho, firmó un protocolo con Inglaterra por el que -el 28 de agosto de 1814- el Gobierno español se comprometía a estudiar el asunto; en otro posterior firmado el 23 de septiembre de 1817, se comprometía a que, a partir del 30 de mayo de 1820, cesaría el tráfico de esclavos en la parte del ecuador de la costa africana. Inglaterra se obligaba a pagar una cantidad de 400.000 libras como indemnización a España. Se autorizaban también las visitas de navíos sospechosos de participar en la trata. Respecto a la supresión de la esclavitud, varios autores distinguen dos etapas: una de abolición de la trata y otra de abolición de la esclavitud propiamente dicha. La burguesía esclavista cubana a mediados del siglo XIX, no obstante, no iba más allá de la primera. A su vez encontramos en la burguesía cubana dos posiciones muy definidas y muy fuertes. Una la de los que estaban dispuestos a eliminar la trata y la esclavitud a finales del siglo y se afanaban en lograr la reproducción de los esclavos y en fomentar la compra de negros criollos; y la otra, la de recursos limitados, que se contentaba con reponer a través de la adquisición de los negros bozales que eran menos caros<sup>144</sup>.

Uno de los proyectos más madrugadores de abolición de la esclavitud de España tuvo lugar en Cuba y fue debido al Padre Felix Varela, autor de una proposición muy audaz para su tiempo presentada en la sesión de Cortes de 1822 a 1823. Su ideario era rechazado por los hacendados y terratenientes criollos quienes estaban más preocupados por reclamar del gobierno rebaja de aranceles, gobierno autonómico y prórroga de la trata de esclavos. En su proyecto de emancipación conciliaba los intereses económicos de los propietarios y terminaba aboliendo la esclavitud, pero fue rechazado. Le cupo el mérito de haber sido uno de los primeros en intentar acabar con la trata y con el sistema. Pero no será hasta el 28 de junio de 1836 cuando se acuerde la total extinción de la trata. Los acontecimientos políticos –pronunciamiento de los sargentos en La Granja- dieron lugar al establecimiento del gobierno progresista de Espartero. En las Cortes Constituyentes de 1837 se vuelve a abordar el problema de la abolición. En esta ocasión se planteaba considerando la necesidad de conceder una indemnización a los propietarios que resultasen afectados. Aprobada la Constitución, Cuba, Puerto Rico y Filipinas quedaron sometidas a leyes especiales, es decir, dejaban de ser provincias para ser transformadas en colonias. El no admitir en las sesiones de Cortes a los representantes de Ultramar no provocó entre estos la menor protesta. El gobierno de España fomentaba esta situación y se movía entre dos propósitos: por una parte, el miedo a una sublevación de los esclavos; y por otra, el deseo de disponer de mano de obra abundante. El mantener la esclavitud era una especie de seguro. No eran tanto por los intereses que se derivaban de la trata, en la que estaban

---

<sup>143</sup> Eugenio Martínez, M<sup>a</sup> Angeles “La sociedad Iberoamericana en el siglo XIX” en *la Historia de las Américas IV*, Sevilla, 1991 .

<sup>144</sup> Barcia Zequeira, Carmen, “Táctica y estrategia de la burguesía esclavista de Cuba ante la abolición de la esclavitud” en *A.E.A.*, vol.XLIII, Sevilla, 1986, págs. 111 y ss.

involucradas las más altas dignidades de la isla, sino porque mantenía la dependencia y la sumisión a los deseos de la metrópoli.

La entrada clandestina de negros, no obstante, continuó produciéndose. Comienza ahora una nueva e insólita etapa –a la que ya hemos hecho referencia- en la historia del tráfico negrero caracterizado por su naturaleza clandestina. No podemos olvidar en ningún momento que la esclavitud en Cuba en estos años era un “objetivo político que garantizaba el conservadurismo de los hacendados”<sup>145</sup>. Y por otro lado, la producción azucarera cubana creció de forma imparable hasta 1875, momento en que las plantaciones entraron en un proceso de desintegración definitiva. Era una crisis estructural provocada por la falta de rentabilidad del trabajo servil y las dificultades para incorporar las nuevas tecnologías. El gobierno español buscaba la sustitución del trabajo esclavo por el asalariado en cantidades necesarias. Pero he aquí la clave de la cuestión. La esclavitud fue abolida como consecuencia de su propia desintegración<sup>146</sup>.

No tiene pues nada de extraño que en estos años la población negra de Cuba (436.495, el 43 %) superase a la blanca (418.291, el 41,5 %). Luis Alonso Álvarez ha estudiado la introducción de esclavos en la isla de Cuba en los años de 1821 a 1852 desde una fuente completamente diferente de las normalmente empleadas. Para ello analizó la información suministrada por los informes archivados en el Foreign Office británico. Se observa que las mayores cantidades de negros se importaron en los años comprendidos entre 1825 a 1844; que en este periodo hubo años como 1835 y 1838 en los que se importaron 21.456 negros y 20.899 respectivamente. Los intereses de los hacendados, de la burguesía criolla, coincidían con los del gobierno español y por ello en los años de 1836 a 1840 se introdujeron unos 60.000 negros en la isla, cifra que en modo alguno se acerca a las cuantificaciones ofrecidas por Alonso Álvarez para los años de 1821 a 1852.

A comienzos de 1864 el general Serrano planteaba en las Cortes, entre otros cambios -de carácter económico y administrativos- para la isla de Cuba, la necesidad de abolir definitivamente la trata de esclavos. A mediados de 1865 llega al ministerio de Ultramar el joven político Antonio Cánovas del Castillo quien de momento encaró el problema de la abolición de la trata. Presentó un proyecto de ley para terminar con la trata, que tras fuertes debates, fue aprobado el 9 de julio de 1866. A Cánovas le preocupaba sobre todo que España cumpliera lo acordado con otras potencias europeas en 1817. Parece que la ley de 1866, en teoría, trataba de poner fin a la esclavitud en Cuba. En la práctica no fue así. No se produjeron detenciones de buques negreros pero todo indica que el contrabando continuó, así como la introducción de bozales. Casi a finales del año 1866 Cánovas creó la Junta de Información de Ultramar, cuyos trabajos se prolongaron hasta abril de 1867, y los resultados respecto a la abolición fueron muy pobres. De manera que la prohibición de la trata no se efectúa hasta la publicación del decreto de 17 de mayo de 1867.

España inicia en 1868 una etapa de grandes colulsiones políticas. La escuadra bajo el mando del almirante se sublevó en Cádiz, y se inició la denominada Gloriosa Revolución que ponía fin a la dinastía de los Borbones. España tuvo desde junio de 1869 una Constitución plenamente liberal. En las Cortes Constituyentes de ese mismo año se alzó la voz del andaluz Emilio Castelar, quien pronunció un largo discurso que resultó decisivo para la abolición de la esclavitud en España:

---

<sup>145</sup> Navarro García, Raúl *Entre esclavos y cobstituciones.(El colonialismo liberal de 1837 en Cuba)*, Sevilla, 1991, pág. 38.

<sup>146</sup> Moreno Fragnals, M. *La historia como arma Barcelona*, 1983, pág. 73 y ss.

“Yo no doy más tiempo al Gobierno que el necesario, atendida la distancia que nos separa de las Antillas, para llevar a cabo el grande acto de llamar a la vida del derecho, a más de 400.000 hombres. Vosotros, progresistas, ¿váis a tener con el negrero más consideraciones que con el sacerdote, que con el rey..., como si el negrero, ese lobo marino, os hubiera llevado alguna vez en sus entrañas? Levantáos, legisladores españoles, y haced del siglo XIX –vosotros, que debéis poner cúspide-, el siglo de la redención definitiva y total de todos los esclavos”.

Al año siguiente parece que el grito de Castelar era escuchado: el 4 de julio de 1870 se da un gran paso con la publicación de la ley de Segismundo Moret, a la sazón Ministro de Ultramar. Sin embargo, esta disposición era muy moderada y no hacía otra cosa que rescatar puntos como el de libertad de vientres y otros puntos como la libertad de los esclavos mayores de sesenta años. Es decir, la ley Moret no podía satisfacer a los abolicionistas más exigentes. Habrá que esperar al decreto de 1886, disposición que confirmaba la descomposición real del sistema esclavista cubano.

Según Morales Carrión<sup>147</sup>, en Puerto Rico, la disposición dictada por el gobierno español en 1815 es el punto de partida del gran impulso esclavista que se verifica en esos años. Todo parte de la regularización del comercio con los Estados Unidos de Norteamérica y con la pretensión de lograr un capitalismo agrario de exportación a base de mano de obra esclava en las faenas agrícolas. Éste fue el punto de arranque de la industria azucarera portorriqueña, de forma que el salto experimentado fue espectacular pues se pasó de una producción de poco más de ochocientas toneladas al año a 14.000 en 1830. Esto es lo único que explica el impulso dado a la importación de esclavos.

Los estudiosos de la esclavitud en Puerto Rico sostienen que debió producirse una relación directa y causal entre los períodos de “trata abierta” y la incapacidad de la población esclava para reproducirse naturalmente y que por ello “...existió una trata voluminosa en el decenio de 1820 a 1830 y, como dijimos, entre los bozales importados durante ese periodo, una gran mayoría eran varones. Los matrimonios de esclavos, que Flinter considera comunes, en realidad brillaban por su ausencia...”<sup>148</sup>. Desconocemos, sin embargo, aspectos tan elementales como el volumen de las importaciones desde África y desde las Antillas, pero lo que sí sabemos es que éstas alcanzaron en los años comprendidos entre 1820 y 1850 niveles sin precedentes. Dice Francisco A. Scarano que los datos sobre las procedencias étnicas de los esclavos introducidos en esa misma fase del comercio negrero son tan esquemáticos que no admiten generalizaciones. Carecemos también de información sobre la distribución de edades y sexos, así como de los índices de natalidad y mortalidad, y de las diferentes circunstancias que rodearon la vida material en las diversas épocas<sup>149</sup>. El ciclo de ascenso del número de negros se debió a las importaciones africanas, aguijoneadas por el desarrollo que tuvo lugar en la economía azucarera de Puerto Rico. El crecimiento que se produjo hasta 1845 se debió a que las importaciones y los nacimientos excedieron con creces al número de defunciones; es decir, la introducción masiva de negros bozales impulsó un crecimiento acelerado de la población esclava.

---

<sup>147</sup> Morales Carrión, Arturo “La abolición de la Trata y las corrientes abolicionistas en Puerto Rico” en el vol. *Esclavitud y derechos humanos*, CSIC bajo la dirección de F. Solano, Madrid, 1986, págs 247 a 268

<sup>148</sup> Scarano, Fco. A. “Población esclava y fuerza de trabajo: problemas del análisis demográfico de la esclavitud en Puerto Rico (1820-1873)” en el *A.E.A.* XLIII, Sevilla, 1986, pág.1-24.

La trata en Puerto Rico tocó fin hacia 1845. La abolición de la esclavitud en Puerto Rico no se puede comprender si no es a partir de la quiebra de la economía azucarera. Desde 1850 se reduce el número de haciendas. Los pequeños propietarios estaban arruinados y proletarizados, situación que agravaba aún más por la dificultad para encontrar mano de obra esclava. En los años setenta, dice Toná Mascareñas, la ley de los rendimientos decrecientes se cumplía impecablemente. La ley abolicionista vino a sancionar lo que ya en la realidad era un hecho: el sistema de producción esclavista no era rentable y la compra de esclavos tampoco<sup>150</sup>. La población servil, durante los últimos años (1870-1873), era cada vez más escasa. La Ley Moret, dictada en 1870, decretó la libertad de los esclavos mayores de 60 años y la de los nacidos a partir del 17 de septiembre de 1868. En Puerto Rico, la esclavitud no se abolió hasta 1873 y en Cuba, en 1880<sup>151</sup>.

---

<sup>150</sup> Tona Mascareñas, M. “La abolición en Puerto Rico: un proceso irremediable” en el vol. *Esclavitud y derechos humanos*, dirección de F. Solano, del CSIC, 1986, pág. 267.

<sup>151</sup> Barras y Prado, op. cit. pág. 142.

## 11.- BALANCE FINAL

Queremos terminar esta visión panorámica de la trata en la América española resaltando dos grandes cuestiones sobre las que no existe unanimidad en los juicios y apreciaciones vertidas por los numerosos historiadores que se han ocupado del tema. En primer lugar, es casi imposible averiguar el número de negros llevados a las Indias en la Edad Moderna y en el siglo XIX. Se han realizado cálculos aproximativos de los esclavos transportados e introducidos en América entre los siglos XVI y XIX, siendo los más conocidos los de Ph. Curtin. Sus estimaciones arrojarían como resultado una cifra que oscilaría entre 9 y 12 millones, lo que vendría a dar una media de 10.000 esclavos en el siglo XVI, unos 40.000 desde el XVII hasta mediados del XVIII; y desde esta época, hasta mediados del XIX, como máximo unos 60.000 anuales. Para la América anglosajona, estima que desde los inicios de la colonización hasta la independencia de los Estados Unidos, se introdujeron aproximadamente 1'5 millones de esclavos. Por otra parte, estas cifras, ciertamente modestas, son las que han propiciado el que autores como el mencionado, hayan tendido a minimizar la importancia de la trata en cuanto a la despoblación de África<sup>152</sup>.

También existen algunos cálculos parciales para el siglo XVI y casi ninguno coincide. Dice R. Davis que antes de finales del siglo XVII en toda Hispanoamérica y Brasil pudieron introducirse unos 125.000 esclavos<sup>153</sup>. Gonzalo Aguirre cree que hacia 1646 habría en México algo más de 35.000 negros. Respecto a Brasil, disponemos de los trabajos de Mauricio Goulart, Simonsen y de F. Mauro, gracias a los cuales sabemos que entre 3'5 y 3'6 millones de esclavos negros fueron transportados entre 1500 y 1851<sup>154</sup>. Según R. Mellafe, entre 1551 y 1640 se pudieron introducir unos 350.000 negros; y durante todo el periodo colonial unos tres millones<sup>155</sup>.

La segunda cuestión es preguntarnos si era rentable el tráfico. En principio todo parece indicar que sí, que era un negocio altamente lucrativo y que requería cuantiosas inversiones. Pero de su rentabilidad, la mejor prueba es su propia existencia durante toda la Edad Moderna y parte de la Contemporánea. Si hubiese sido ruinoso no habría perdurado. Sabemos que a veces las pérdidas eran elevadas. Dice F.P. Bowser que un traficante de esclavos que a principios del siglo XVII operara en Cartagena y Lima, podía considerarse afortunado si no perdía más del 10 por ciento de sus negros. El negocio de los negros era altamente lucrativo. En 1630, los grandes de la trata –Pérez y Duarte- obtuvieron a pesar de años flojos más del 10 % de beneficio. El desembolso había sido de algo más de cien mil pesos. En 1631 superaban el 30%, de una inversión superior a 62.861 pesos<sup>156</sup>. Y ésta parece que era la tónica en todos los mercados y en todas las compañías de negros.

---

<sup>152</sup> Curtin, op. cit. pág. 116.

<sup>153</sup> Davis, R. *La Europa Atlántica. Desde los descubrimientos a la industrialización*, Madrid, 1976.

<sup>154</sup> Goulart, M. *Escravidão africano no Brasil*, S. Paulo, 1950, pág. 273 y ss.; Mauro, F. *Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle (1570-1670)*, Paris, 1960.

<sup>155</sup> Mellafe, op. cit.

<sup>156</sup> Bowser F.P. op. cit. pág. 98 y 104.

Un siglo después, es decir, en la segunda mitad del siglo XVIII, la contabilidad realizada por un hombre del negocio negrero<sup>157</sup> expresa con toda claridad que los porcentajes de ganancias que esperaban obtener eran más elevados. En el capítulo de gastos incluía las 10 expediciones con 3.000 negros, lo que hacía un total de gastos por este apartado de 340.560 pesos; de sobresueldos y de enfermería 30.000 pesos. En total los gastos ascendían a 370.560 pesos. Y en cuanto a los ingresos del concepto de lo producido, ascendían a un total de 526.500 pesos, lo que quiere decir que los beneficios fueron de casi doscientos mil pesos. También hubo coincidencias en la contabilidad de de la Compañía de la Habana. Según el trabajo de Montserrat Gárate, quien ha estudiado esta Compañía, la sociedad adquirió en los años 1740 a 1752 más de 700.000 pesos y la mayor parte fueron vendidos en más de un millón, lo cual nos dice que, deducidos los gastos y los derechos percibidos por el rey, significó unos beneficios para la Compañía superiores a 100.000 pesos<sup>158</sup>. Por esa fecha también obtenía pingües beneficios la Compañía del Mar del Sur<sup>159</sup>. De lo que no tenemos la menor duda es de los beneficios que reportaba el tráfico legal a las arcas de la Real Hacienda. Después de la ocupación de La Habana, la primera contrata que se firma con la Compañía de La Habana, estipuló la introducción de 7.000 negros, de los que se destinarían 1.000 para beneficio del Rey al precio 150 pesos cada uno; y para el público a 250 los varones y a 230 las hembras. Más de 200.000 pesos obtuvo la Caja Real de La Habana con esta operación. Los precios mantuvieron su tendencia al alza.

Son numerosos los estudios existentes sobre la contabilidad y beneficios que producía la trata. El beneficio empresarial directo del comercio de esclavos ha sido calculado por D. Eltis para la época de la trata ilegal en los años 1826 a 1865. Para ello se procede a realizar cálculos complejos en donde el total resulta de “sustraer al precio de mercado de los esclavos en Cuba los costes financieros, el precio en África de los esclavos y los costes de embarcación, tripulaciones, transporte y otros, así como los de distribución”. Todo indica que los beneficios fueron cuantiosos y que desde Cuba se dirigían a Gran Bretaña, los Estados Unidos, Francia y España. Estos beneficios eran el resultado de operaciones de crédito, de la participación en sociedades mercantiles y de operaciones de intermediación financiera. Poco a poco los antiguos empresarios de la trata terminarían convirtiéndose en comerciantes banqueros y “su importancia será, pues, decisiva en la canalización de la inversión hacia el tráfico de esclavos hispano-cubano, lo que a su vez les proporcionaría una impresionante disponibilidad de liquidez...”<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> Torres Ramírez, op. cit. pág. 31. Manuel González de Herrera, vecino de La Habana que realizaba algunas propuestas al pliego de condiciones presentado por Don Miguel de Uriarte, relacionado con la Compañía Gaditana.

<sup>156</sup> Gárate, Montserrat op. cit.

<sup>159</sup> Aguirre Beltrán, pág. 82.

<sup>160</sup> Alonso Álvarez, op. cit. pág. 89 y ss, y Conrad, Alfred, y Meyer, J.: “The economics of slavery in Antebellum South”: *Journal of political economy* (1958), 66.