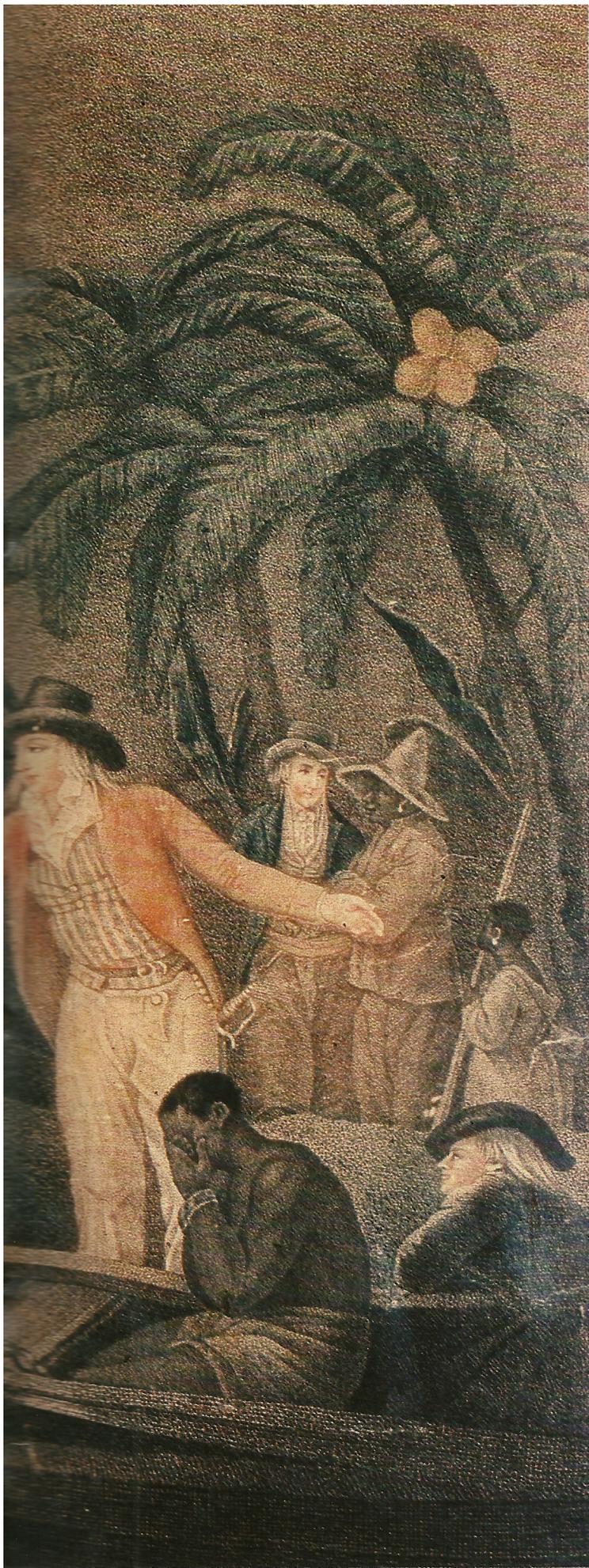


UN NEGOCIO PROSPERO ESCLAVOS A BUEN PRECIO

Comprar hombres y mujeres de raza negra en Africa, transportarlos sobre el Atlántico y venderlos en América se ha convertido en una de las prácticas comerciales más lucrativas de nuestro tiempo. Sólo tiene una pega: hay mucha competencia extranjera.





ORNOIC



Empieza a preocupar muy seriamente a las autoridades coloniales y metropolitanas la situación lamentable en que se encuentran los esclavos negros, cuyo número en toda la América española se estima ya en unos 327.000 en este año de 1650. Y

ello es así por una sola razón: existe una mentalización general en favor de la protección del indio, sancionada por toda la legislación vigente, que pone al negro esclavo en una situación real de inferioridad en todos los campos. Se dan casos como los de los negros que son propiedad del Marqués del Valle, en sus ingenios azucareros de Tlatenango (Nueva España), que son marcados a fuego sobre la cara con la palabra *marqués*. Tampoco es infrecuente que los negros mueran a palos o sean mutilados como castigo, sin que la ley haga nada. En consecuencia, cada vez son más los cimarrones, negros escapados y armados en estado de guerra contra la Corona.

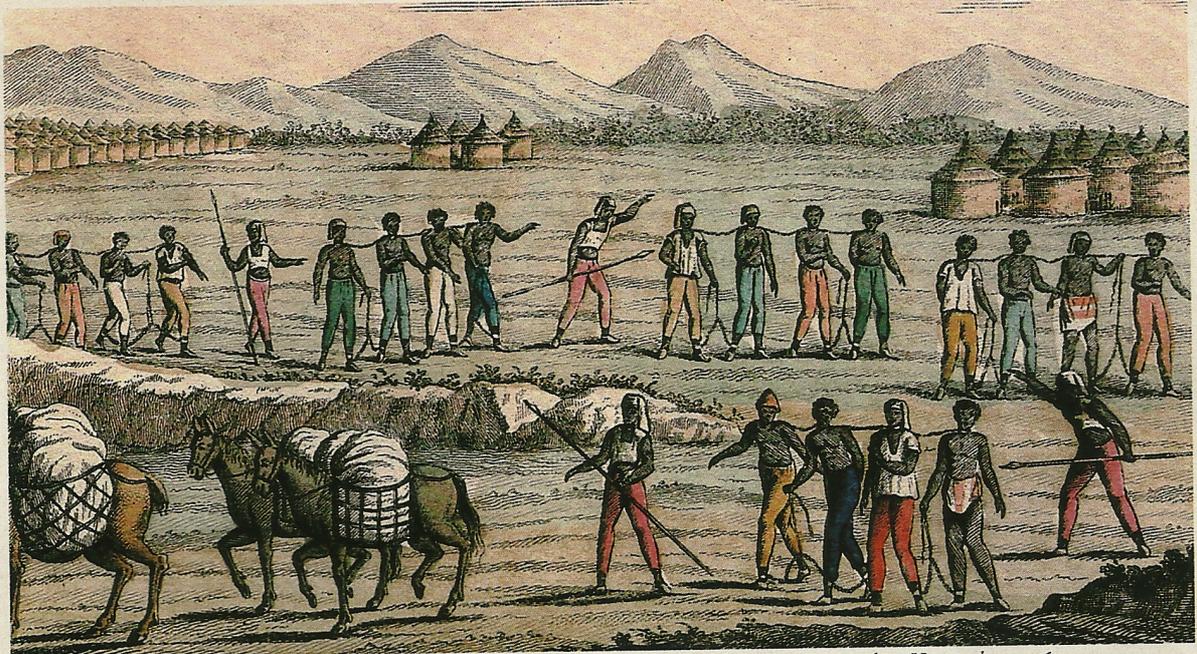
La situación no va a mejorar, sino todo lo contrario, debido al contrabando incontrolado. Y va a ir a peor porque, cada día que pasa se hace más necesaria la mano de obra esclava. Sólo en el Perú, en el cultivo de la vid, hay 30.000 esclavos. En Cerro Potosí acaban de pedir, para este año, 7.000 piezas. Y la construcción de fortificaciones militares precisa miles más. Ello sin contar servicio doméstico, transporte, obrajes o pesquerías de perlas. Esas necesidades no podrán cubrirse más que por la importación, porque, en la esclavitud, el negro crece demográficamente poco. De hecho, su población disminuye un 2,5 por ciento anual.

Las críticas surgidas sobre el trato que reciben los negros no ponen en cuestión la esclavitud, existente desde que el mundo es mundo. Todos los teólogos, salvo el Padre Vitoria, que no se manifiesta sobre el tema, admiten la necesidad de esa esclavitud, pero denuncian la violencia de la trata. De esa opinión son religiosos como Tomás de Mercado o Alonso de Sandoval. Este último justifica la captura de africanos porque, dice, «su fin último es bautizarlos».

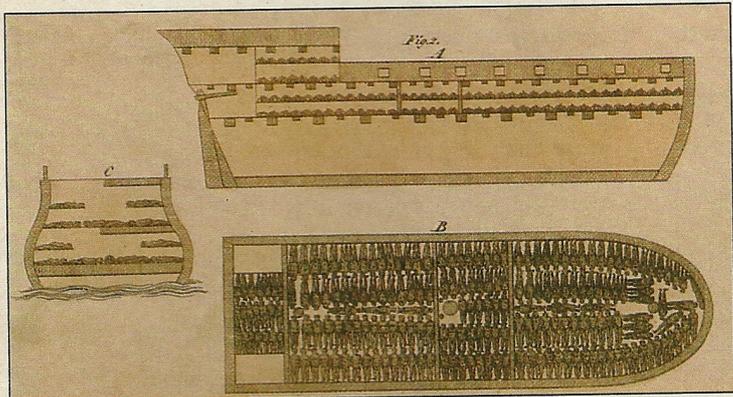
Estas posiciones chocan frontalmente con la pasada declaración del papa Urbano VIII, que en 1639 criticó la esclavitud por lo que tiene de privación de libertad. Un año después, el propio virrey del Perú pidió a los propietarios que sean humanos en el trato de los negros, «para que de esa suerte el estado trabajoso de la esclavitud no pase a ser de desesperación». Pero lo cierto es que todos, desde los negreros hasta los propietarios de negros, creen en la inferioridad de éstos. El tema, desde luego, es espinoso.

Originariamente estaba prohibido llevar esclavos a las Indias. Hasta que, como dice Veitia y Linaje, «al no ser suficientes los indios para las minas, y para que les ayudaran, se dispensó la prohibición de llevar esclavos». Además de la dispensa, vino la intervención de la Corona en el tráfico, que hasta 1513 ha →

La mano de obra india ya no basta para mantener las haciendas de los terratenientes americanos. Hay que importar esclavos de Africa. Desde luego, se trata de un trabajo bastante desagradable, pero hay tratantes más que de sobra dispuestos a hacerlo. Y no es de extrañar: por un varón sano y fuerte se pagan hasta 800 pesos en los mercados de ultramar.



Al principio, había que perseguir a los negros a través de la selva para capturarlos. Hoy todo es más fácil: los mismos jefes de las tribus venden baratos a sus prisioneros. En otras ocasiones, los esclavistas los compran a intermediarios europeos o árabes establecidos permanentemente en las costas africanas.



Los esclavos viajan a las Indias en las peores condiciones. Amontonados y atados con argollas en las bodegas, no ven la luz en los 40 a 50 días que dura la travesía. Y encima les pegan y maltratan. Sólo un 77 por ciento llega vivo a destino.

bía sido libre. Primero se necesitaba una autorización real, que luego se convertiría en licencia y más tarde en el monopolio de los *asientos*, siempre con la intención de lograr sustanciales beneficios para la Corona. Los derechos no se reducían al pago del seis por ciento del valor del esclavo al registro de éste en la flota de transporte, sino que seguían con un especie de impuesto sobre el valor añadido que se ha dado en llamar *alcabala*, por el que se paga el 20 por ciento de su valor en la primera venta y algo menos en la segunda y tercera, desapareciendo después dicho impuesto.

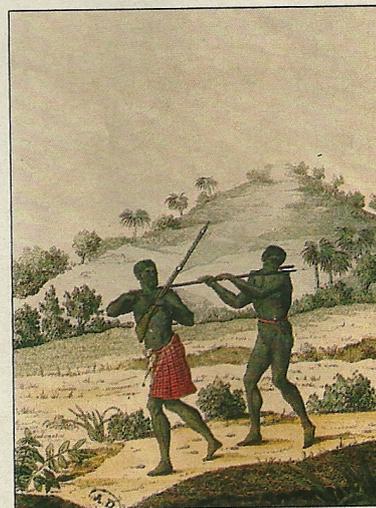
No quedan ahí las cosas, puesto que el precio a pagar por las licencias a la Corona, en virtud de las oscilaciones del mercado, no para de subir. Un incremento especulativo que lentamente ha ido concentrando el comercio del negro en manos de unos pocos potentados, generalmente *rendeiros* o contratadores portugueses, procedentes de un país que controla y conoce bien el continente africano. Pero al margen del coste de las licencias, la concentración del mercado en pocas manos se hizo necesaria debido a los tremendos costos de la operación negra. Como preparativos, es preciso procesar todos los papeles, pagar licencias, sacar el registro y comprar la mercancía de trueque para intercambiarla por

los esclavos allá en Africa: armas, metales preciosos como cobre y hierro, telas, abalorios, bebidas, tabaco y toda suerte de admínculos.

Mientras, se fleta el barco. Antes, la mayoría de ellos eran de entre 30 y 100 toneladas y casi nunca pasaban de las 200. Hasta 1650 se habían fletado 483 barcos negreros, 240 de menos de 100 toneladas y 185 entre 100 y 200. A partir de 1665 también se usan barcos de 450 y 500 toneladas. En realidad son grandes barcasas, como cartabelas y pataches españoles y filibotes y urcas holandesas, pero debe ser así para poder entrar cómodamente por los ríos de Africa. Un barco de 60 toneladas, como el San Lorenzo, del maestre Simón Díaz, transporta unos 200 esclavos. Apretando la carga, se pueden meter hasta 150 negros en uno de 30 toneladas, como sucede en el portugués San Francisco, del maestre Pedro Fernández Zárate.

Luego, y debido a la piratería que busca negros baratos para revenderlos ilegalmente, hay obligación de armar el barco. Un patache de sólo 30 toneladas debe llevar ocho mosquetes y dos arcabuces, con tres arrobas de pólvora y dos de plomo, pero si el barco es de 100 toneladas se le piden cuatro piezas de artillería con 150 balas y quince mosquetes y doce picas, amén de un quintal de plomo y la pólvora. Además, los maestros del barco deben dejar en fianza, en la Casa de Contratación, 200.000 maravedíes. En fin, todo un capital.

Una vez desembolsado, el barco navegará hacia Africa. Un día las capturas de negros fueron directas, pero hoy se recurre al cómodo sistema de negociar con jefes que disponen de prisioneros de guerra,



Cuando se subastan en América, los negros que tienen tendencia a escaparse — como este díscolo angoleño — se cotizan meno.

otros por deudas y otros por adulterio. Antes de zarpar nuevamente, el maestre ha de solicitar la visita del *contratador* de la zona —el representante gubernamental—, que a veces se desplaza desde lugares muy distantes para contar la mercancía y levantar acta de que se cumplen las licencias. A continuación sigue la larga travesía, que viene a durar hasta 50 días de Angola a Cartagena de Indias y 40 desde Guinea. El riesgo del negocio incluye las muertes. Por ellas se empezó autorizando un recargo del 20 por ciento sobre el número de cabezas autorizadas por la licencia, en concepto de *demasia*, que hoy es ya del 40 por ciento.

La muerte es un acompañante habitual del barco negrero. El padre Alonso de Sandoval, testigo ocular de las condiciones en que se desarrolla el tráfico, relata que los negros «van de seis en seis encadenados con argollas en los cuellos, asquerosos y maltratados, y luego, unidos de dos en dos con argollas en los pies. Van debajo de la cubierta, con lo que nunca ven el Sol o la Luna. No se puede estar allí ni una hora sin grave riesgo de enfermedad. Comen de 24 en 24 horas una escudilla de maíz o mijo crudo y un pequeño jarro de agua. Reciben mucho palo, mucho azote y malas palabras de la única persona que se atreve a bajar a la bodega, el capataz.» Algunos negociantes son más cautos y embarcan con la mercancía mucho pescado salado y comida abundante para evitar la mortandad excesiva. Aun así, si recurrimos a la estadística, sobre un cómputo de 29 barcos llegados a las Indias de forma consecutiva, de los 7.143 esclavos embarcados en las lejanas costas de Africa, sólo 5.551 llegaron vivos.

quedan en el puerto de inspección, pasan a los almacenes, donde en ocasiones se desencadenan terribles epidemias, viruela incluida, lo que unido al choque psíquico provocado por el cambio de ambiente crea más víctimas incluso que la travesía. A veces permanecen meses en esos almacenes; otras continúan viaje a sus destinos en minas, plantaciones de azúcar u otras. De Veracruz a México se les transporta en mulas y tardan 17 días, a un costo de unos 15 pesos por esclavo, sin incluir la comida. Desde Cartagena van a Buenos Aires, Tucumán y Potosí. También desde aquí, a Chile, por la ruta más larga y penosa, porque desde Portobelo deben ir a Panamá, cruzar el istmo y ser reembarcados en Callao.

Los negros más cotizados son los de Guinea y Cabo Verde, que adquieren una cotización, en 1681, de hasta 500 pesos en Lima, y 800 en Potosí, por la lejanía. Se cotizan menos los de Angola. En Cuba uno de éstos puede valer 200 pesos, frente a los casi 400 que se pagan por los de otros orígenes. En Cartagena un esclavo en buen estado y adulto puede costar unos 400 pesos. Los especializados salen más caros. Un carpintero vale más de 500 pesos en Cuba y 800 en Méxi-



En la Plaza Mayor de México se celebra una de las mayores ferias de negros. De ahí pasarán a trabajar en plantaciones y minas.



Ingenio azucarero en Nueva España. En el momento en que los desgraciados africanos pisan la propiedad del amo, ya pueden despedirse de todo lo que huele a libertad. Y tienen suerte si no caen en manos de uno de esos brutos como el Marqués del Valle, que graba su nombre en la cara de sus esclavos.

El arriesgado ejercicio financiero termina con el arribo a uno de los dos puertos americanos autorizados oficialmente, desde 1604, para la recepción de esclavos, Veracruz y Cartagena, aunque como veremos también entran ilegalmente por otros lugares. Entonces, los funcionarios de la Corona, acompañados por el teniente gobernador, suben a bordo y hacen descender a los negros a chalupas para controlarlos, mientras los alguaciles inspeccionan cada rincón del navío para evitar contrabando. Una vez contados, se reembarcan para seguir el viaje al destino final. Si se

co, donde un varón corriente vale 500 pesos, frente los 600 de una hembra reproductora.

Hay compradores fijos que van directamente al almacén a recoger la mercancía. Otras veces se subasta ésta en la Plaza Mayor. La más colorista en este aspecto es sin duda la de la ciudad de México, donde los negros dan vueltas por los soportales para ser analizados, en busca de defectos visibles, por la gente que va a pujar por ellos. Por ley deben declararse también otros tipos de defectos no detectables a simple vista, porque el precio de un negro desciende si

tiene el hábito de huir o robar, por ejemplo.

Todo este costoso proceso es el que dio lugar a la subida de licencias, la concentración del comercio en pocas manos y la aparición de los asientos, cuyo promotor principal acaso fuera el portugués Duarte López. Este insistió ante las Coronas de España y Portugal para que estableciera un monopolio en el tráfico negrero con el fin de fijar la mayor renta posible —un argumento de mucho convencimiento—, controlar el número de esclavos que entran en las Indias y, también, consolidar la conquista de Angola. Los asientos se adjudican por puja. Gómez Reinel llegó a ofrecer 100.000 ducados por un compromiso de exportación de 4.250 esclavos al año desde Angola. Además, se le exigió una fianza de otros 150.000 ducados al año. Y los precios de los asientos siguen subiendo.

Ahora bien, si con las licencias no hubo problemas, con el sistema de asientos éstos son permanentes. Los contratos africanos benefician a Portugal; las rentas de sus ventas en las Indias, a la Corona de España. Los barcos deben salir, para unos de Sevilla, para otros de Lisboa, con el fin de centralizar en algún sitio el registro de navegación. Portugal defendió siempre la teoría del navío negrero *por libre*, mientras España dice que los negros deben ir en las flotas de las Indias. No hay acuerdo ni siquiera para establecer el valor de la relación tonelada-negros. Para unos, una tonelada de desplazamiento de un navío negrero equivale a 1,2 esclavos.

Para otros, una tonelada son 2,4 esclavos.

Los hombres que desempeñan los asientos, los asentistas, pertenecen a la burguesía portuguesa. Casi todos tienen origen judío y son *cristianos nuevos*, conversos. Disponen de una red comercial muy amplia y no tienen problema con un comercio que, según reconoce el negrero de Cartagena Jorge Fernández Granajo, «no es para caballeros». Lo cierto es que después de la crisis económica portuguesa de 1626 la mayoría se estableció en España y desde allí emigró a las Indias, muchas veces de forma clandestina,



Pocas son las ocasiones que tienen para divertirse y recordar juntos sus viejas costumbres y tradiciones.

NEGROS EN NORTEAMERICA

Datos estadísticos recogidos por los corresponsales de MUY en el norte de América señalan que actualmente, a mediados del siglo XVIII, en las distintas regiones de esta zona del globo cabe contabilizar un total aproximado de 750.000 esclavos negros, el 90 por ciento de los cuales se encuentra al sur de Delaware. La mayor parte de estos esclavos, que son empleados para trabajar en las distintas plantaciones (especialmente la caña de azúcar, el maíz, el arroz y el tabaco), habitan en Virginia (300.000) y la Carolina del Sur (100.000). La evolución de la población negra ha sido vertiginosa, si se tiene en cuenta que los primeros veinte esclavos negros fueron introducidos por comerciantes holandeses en 1619 y que a finales del pasado siglo sumaban apenas 2.000 o 3.000 almas. Todas las colonias inglesas en el Nuevo Mundo cuentan con leyes que legitiman la esclavitud, una práctica contra la que aumenta, tanto en Europa como en la propia América, el número de detractores.



como marineros o dueños de negros. Se quedaban allí y se convertían en comerciantes o agentes de compra-venta de esclavos, desvinculándose rápidamente de la burocracia y la Iglesia locales.

El Gobernador de Portobelo, Cristóbal de Valvas, ha dicho en un informe que muchos de los males de las Indias son causados por estos «extranjeros descendientes de infieles y judíos, pues casi todos lo son». En realidad, hay que reconocer que su éxito económico despierta cierto resentimiento hacia ellos. Por eso quizá también hubo alguna dosis de venganza cuando, con ocasión de la sublevación portuguesa contra España en 1640, el Santo Oficio puso tantas trabas a estos emigrantes. Esta medida provocó que muchos de tales comerciantes se pasaran al contrabando, hasta entonces en manos, sobre todo, de holandeses e ingleses.

El fenómeno del contrabando de esclavos es tremendo. Baste decir que en Buenos Aires, donde está terminantemente prohibida la entrada de esclavos de color en virtud de la legislación que confina el comercio por la ruta caribeña, todos los años se calcula que entran ilegalmente unos 3.000 negros de Angola. El contrabando adquiere diversas formas. Los holandeses e ingleses mantienen depósitos de negros, procedentes de barcos capturados, en Curaçao y Barbados, desde donde los introducen en las Indias españolas. Otro método es la entrada clandestina de negros, a los que se hace figurar como marineros libres. También se suele aprovechar el permiso real de vender en cualquier puerto unos cuantos negros para pagar la reparación de averías en el barco, para vender muchos más. Y hasta se utilizan métodos rastrosos: A cambio de sobornos, las autoridades permiten

que se cuente a los menores de doce años como medio esclavo, y que a los niños de pecho, se les cuente como uno solo, junto con su madre.

Volviendo al tráfico legal, la Corona prefiere hoy adjudicar los asientos a otros nacionales que no sean portugueses, como a algunos negociantes holandeses, por supuesto sin antecedentes piratas. A pesar de ello, en 1696 se concedió un importante asiento a la Compañía real portuguesa, aunque poco más tarde, nuestro rey Felipe V prefirió otorgarlo a una empresa francesa en la que él mismo poseía intereses. En 1713, una cláusula del tratado de Utrech, concedió a los ingleses un asiento por treinta años, que les comprometía a importar a las Indias 144.000 negros. En 1748 se renovó el contrato, pero los mismos ingleses aceptaron, en el año de 1750, renunciar a su disfrute a cambio de una indemnización.



Existen muchos textos legales sobre la trata de esclavos, pero nunca a favor del negro. Pretenden más bien proteger los intereses de la Corona.

PARA SABER MAS

La esclavitud africana en América Latina y el Caribe. Herbert Klein. Alianza Editorial. Madrid, 1986.
Hispanoamérica y el Comercio de esclavos. Los asientos portugueses. Enriqueta Vila. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. C.S.I.C. Sevilla, 1977.
Esclavos y negreros. M. Izard. Bruguera. Barcelona, 1975.