

Segunda parte: AMERICA, destino del comercio negrero.

A.- Pasemos al otro lado del Atlántico y conozcamos lo que allí pasaba.

Pocos años antes de que acabara el siglo XV, mientras en Centroamérica se desarrollaban culturas tan importantes como la Mexica y la Maya y en el sur florecían las culturas andinas, al otro lado del mar un gran descubrimiento geográfico iba a cambiar los mapas y el mundo hasta entonces conocido. El descubrimiento de América por parte de Cristóbal Colón en 1492 y la posterior ocupación de este continente por parte de los europeos va a repercutir y a tener graves consecuencias en otra región del planeta: el continente africano.



La causa de esto radica en que, tal y como se planteó y se realizó la conquista de América, no fue suficiente la mano de obra indígena para apropiarse de aquellas riquezas naturales y explotar económicamente las nuevas tierras descubiertas.



Según el antropólogo Darcy Ribeiro, los indios fueron el combustible del sistema productivo colonialista español. En América Latina, había una población de aproximadamente setenta millones de amerindios antes de la llegada de los españoles y 150 años más tarde quedaban sólo tres millones y medio. Según la mayoría de los historiadores se produjo entonces un genocidio de enormes proporciones.



¿Por qué el drástico descenso demográfico en América?

Las causas han sido siempre motivo de polémica. Bartolomé de Las Casas denuncia principalmente a la conquista militar, malos tratos y esclavización de aquella mortandad. Hay un cierto consenso entre los historiadores en que no hay una sola causa, sino un conjunto de causas que se pueden concretar en:



- 1) Las muertes en combate y por matanzas.
- 2) El trabajo forzoso y los malos tratos a que fueron sometidos.
- 3) Las nuevas enfermedades llevadas por los europeos y que derivaron en grandes epidemias.
- 4) Modo de vida, provocada e impuesta por el dominio español.
- 5) El mestizaje.
- 6) La "desgana vital". Esa depresión personal y colectiva que, entre otras cosas, provocó un descenso de la natalidad indígena y también multitud de suicidios.

B.- ¿La solución? ¡Vayamos a África a buscar más esclavos!

El descenso rápido de la población de nativos americanos va a precisar buscar mano de obra esclava en otras latitudes. Los europeos van a poner sus ojos

justamente en África para subsanar la falta de mano de obra luego del exterminio de la población nativa. Comenzará así el comercio incesante de esclavos negros que durará cuatrocientos años, en el cual millones de africanos serán arrancados de sus tierras y transportados, a través del océano atlántico, en barcos negreros para ser vendidos a los descubridores y colonizadores de América.

B.1.- África proporciona esclavos negros para compensar la falta de esclavos indígenas.

La exploración de las costas de África, el descubrimiento de América en el siglo XV y su colonización en los tres siglos siguientes, impulsó de forma considerable el comercio de esclavos. Los conquistadores españoles y portugueses, en un primer momento utilizaron a los indígenas para cultivar las grandes plantaciones y trabajar en las minas, pero con el paso del tiempo, estos "bienes inagotables" terminaron agotándose debido a las durísimas condiciones de trabajo, a la miserable alimentación, a las deficientes condiciones de higiene, a los durísimos castigos, a la falta de inmunidad contra las enfermedades europeas..., en una palabra, a las duras condiciones de vida a la que eran sometidos



La población indígena se fue mostrando gradualmente incapaz de seguir el ritmo de trabajo que los conquistadores imponían en los campos y sobre todo en las minas. Aun antes de que la población comenzara a descender vertiginosamente a mediados del siglo XVI, cuando la incidencia de las enfermedades transmitidas por los europeos (la viruela y la sífilis, sobre todo) tomó proporciones catastróficas, los colonos, las autoridades y aun algunos miembros de la Iglesia comenzaron a pedir a la corona que enviara esclavos negros, o permitiera que otros los trajeran, para aliviar la escasez de mano de obra que obstaculizaba la expansión de la colonia.



Estas demandas se hicieron apremiantes cuando se fue extendiendo el cultivo de la caña de azúcar y se establecieron ingenios para elaborarla, pero fueron demandas desesperadas cuando la población autóctona comenzó a desaparecer. Estas peticiones fueron apoyadas (entre otros clérigos) por el mismísimo fray Bartolomé de las

Casas, el abogado y defensor de los indígenas, quien sin embargo no parecía tener los mismos sentimientos de compasión para los africanos. Posteriormente, en su libro Historia de las Indias, reconocía que fue un error tratar de eliminar una esclavitud substituyéndola por otra.

Tras el descubrimiento de América en 1492 por los españoles, el transporte de negros desde Arguin a Santo Tomé y San Jorge de la Mina y desde las islas de Cabo Verde aumentó enormemente por la demanda de miles de esclavos. Esto se convirtió en un gran negocio para latifundistas, comerciantes, negreros y reyes europeos.

Los españoles fueron los primeros europeos en utilizar esclavos africanos en el Nuevo Mundo en islas como Cuba y La Española (que agrupaba lo que hoy es Haití y República Dominicana) donde la alarmante tasa de mortalidad de la población nativa provocaron las primeras leyes reales protegiendo a la población local y prohibiendo la esclavitud de los indígenas.. Por ejemplo, en



1518 el juez Alonso Zuazo preocupado por la caída de la población indígena escribió al rey

Carlos I pidiendo una licencia general para *“importar negros, una gente ideal para trabajar aquí, a diferencia de los nativos que son tan débiles que sólo sirven para trabajos ligeros”*. No hay un acuerdo entre los especialistas sobre la fecha de la primera entrada de esclavos negros a las tierras encontradas por Colón, pero conocemos la primera instrucción real del 16 de septiembre de **1501**, en la que los Reyes Católicos insisten a Nicolás de Ovando, entonces gobernador de la Española en que los negros que se introduzcan al Nuevo Mundo sean **ladinos**, *“nacidos en España y cristianos, creyendo que podrían soportar mejor el trabajo forzado”*.

Se produce así un giro radical en la ruta del tráfico de esclavos. Si antes venían de las Américas o de África hacia Europa, a partir del siglo XVI comenzaron a ir de África hacia las Américas poniendo en práctica el viejo concepto de **esclavo = cosa**, con todo lo que eso implica para la vida de un ser humano.

B.2.- La clasificación de los esclavos negros.

Antes de continuar, será bueno que aclaremos la clasificación de los esclavos negros que se manejaba en aquel tiempo: Estaban los **“ladinos”** que eran esclavos negros que ya estaban en España, hablaban castellano y que habían



asimilado la cultura española, incluso la fe cristiana. Españoles y portugueses fueron los primeros en introducir esclavos africanos en Europa y montar un activo comercio de esclavos en Lisboa, Sevilla, Valencia y Palma de Mallorca a mediados del siglo XV. Ya en 1492 en España había en España 100 000 esclavos

negros y bereberes. Los primeros esclavos en el Nuevo Mundo, a quienes los documentos llaman ladinos, provenían de España y ya habían pasado por un proceso de aculturación por haber nacido o vivido aquí. Aunque la mayoría eran del África subsahariana, algunos eran esclavos árabes (bereber). Muchos de estos negros ladinos llegaron a tomar parte en la conquista y colonización de nuevas tierras junto con los españoles.

También había otros esclavos a quienes llamaban **“bozales”**. Estos eran los esclavos africanos capturados o comprados a intermediarios en sus lugares de origen. Provenían de diversas áreas de África que actualmente forman parte de



los territorios de: Cabo Verde, Guinea, Santo Tomé, Dahomey, Sierra Leona, Senegal, Gambia, Angola, Minas (Costa de Oro), Nigeria, Mozambique y el Congo. Eran transportados en barcos negreros a América desde las costas africanas. Ellos no comprendían nada en referencia al idioma, costumbres y órdenes que se les daba. Los negros bozales se caracterizaban por ser muy fuertes y resistentes al trabajo. A los negros “bozales” se les sometía a un violento proceso de imposición de la cultura y religión de Portugal y España, y orientado sobre todo contra los islamitas para que *“no se pueda sembrar y publicar en América la secta de Mahoma ni otra alguna en ofensa de Dios nuestro señor”*.

Y también estaban los negros **“cimarrones”**. Con este nombre se designaba a los esclavos negros que se escapaban de las haciendas, huían de los duros trabajos y del maltrato que recibían de los amos y que, en gran número, se organizaban, se defendían y sobrevivían en selvas, montañas y lugares fuera de las zonas amuralladas y controladas por los amos, llamados “palenques”



B.3.- Los esclavos ladinos en América .

Debemos distinguir entre la trata oriental y la occidental. En rasgos generales, la trata oriental abarcaba a un grupo reducido de esclavos, mientras que la trata occidental era altamente superior en cifras y se llevaba a cabo con medios



mucho más poderosos. Esta última se centraba principalmente en la obtención de "bienes de producción", por esto, se exportaban en su mayoría hombres vigorosos y una minoría de mujeres de edad adulta. La trata oriental, en cambio, estaba orientada a la consecución de "bienes de

consumo", en su mayoría niños y mujeres para servidumbre doméstica, para engrosar los harenes, etc.; los hombres solían ser utilizados como mercenarios o bien como guardias de palacio. El trabajo de esclavos negros en las plantaciones sólo comenzará a darse tardíamente.

En la costa occidental de África el tráfico de esclavos comenzó en el siglo XV, más concretamente en el año 1441 con el tráfico de los primeros esclavos africanos llevado a cabo por los portugueses. Los futuros esclavos eran capturados generalmente por otros africanos y transportados a la costa occidental de África. España, al poco tiempo, imitó esta práctica aunque durante más de un siglo Portugal siguió monopolizando el comercio.



Los católicos españoles y portugueses no solo fueron los primeros en introducir esclavos africanos en Europa y montar un activo comercio de ellos en Lisboa, Sevilla, Valencia y Palma de Mallorca, sino que fueron activos traficantes en los siglos posteriores. La corona organizó el envío de esclavos a través de la Casa de Contratación de Sevilla (cuya

administración contaba con una “Junta de Negros”), embarcando para el Caribe a esclavos que ya estaban en España o Portugal, las Islas Canarias o las de Cabo Verde. Estos envíos no los solía hacer directamente la corona. Lo normal era que el rey diera una licencia a alguna personalidad de su confianza con capacidad financiera y organizativa para llevar un número acordado de esclavos a un determinado destino en las colonias.



El 12 de septiembre del 1502 los monarcas españoles autorizaron, al menos, dos empleados de la corte real para organizar una flota y llevar aprovisionamientos a los colonizadores de La Española (en la actualidad Santo Domingo-Haiti) , permitiendo explícitamente a los organizadores de la expedición incluir ‘as many blacks as they wanted,’ en lo que parece una clara referencia negros esclavizados.

Hacia fines de 1502 o comienzos de 1503 ya había en La Española un número suficientemente grande de negros esclavizados como para comenzar a preocupar al gobernador Ovando respecto a la incapacidad de los colonizadores de evitar que, al menos algunos de los esclavos, escaparan de su cautiverio. Como respuesta, Ovando solicitó a la corona que no se llevaran más negros esclavizados a La Española.

Los monarcas parecen haber cumplido con la solicitud por un tiempo, pero para el 1505 no solamente se comenzó a embarcar negros esclavizados hacia La Española otra vez, sino que algunos de ellos ya fueron de los llamados **negros bozales**. En septiembre de ese año 1505 la corona le envió un total de cien negros esclavizados, en lo que parece un interés evidente por obtener más oro de la isla. En esta ocasión la corona le ordenó abiertamente al gobernador poner esos que ya estaban en la isla a trabajar en las minas, e incluso que les ofrecieran la liberación como premio si trabajaban a satisfacción de la corona por un número indeterminado de años para impedir así que se escaparan.



Los primeros esclavos negros llegaron a América a finales del siglo XV, llegando varias decenas hasta 1518, fecha en la que la Corona de Castilla dio la primera licencia para introducir a 4000 africanos en las Indias durante ocho años. Este fue el primero de aquellos “asientos” o contratas , que por mucho

tiempo fueron una fuente de ingresos para los gerentes oficiales de Europa. Además del negocio oficial hubo también el contrabando de esclavos ejercido por piratas y comerciantes.



Hasta 1540, aproximadamente, se daban tantas licencias como le parecía al rey y, normalmente, iban exentas de impuestos. Como es lógico, los negreros competían para obtener las licencias. El beneficiado tenía que

conseguir los esclavos que solían comprar en los mercados peninsulares, y, si

no disponía de barcos, tenía que contratar a algún capitán (frecuentemente portugueses que eran los mejores navegantes) para trasladar los esclavos a su destino. Comenzará así, un flujo incesante que durará cuatrocientos años, en el cual millones de africanos atravesarán en barcos negreros el océano Atlántico para, posteriormente, ser vendidos a los colonizadores de América.

B.4.- Rebeliones y sublevaciones

Si se produjo muy pronto el envío de esclavos negros a América, también es cierto que los esclavos negros pronto protagonizaron sublevaciones y rebeliones. La fuga de negros ladinos a los montes y su actitud díscola en La Española se debió a la diferencia entre los trabajos que estaban acostumbrados a hacer en la península ibérica y los duros trabajos y maltrato que sufrían en las haciendas de los colonos. De su condición de domésticos, pasaron a ser trabajadores en el campo y en las minas. Según el historiador Juan Bosch, parece que hacia 1503 ya se daban casos de negros que se fugaban a los montes, probablemente junto a los indios esclavizados, puesto que en ese año el gobernador de La Española, Ovando, recomendó que se suspendiera la llevada de negros a La Española debido a que huían a los bosques y propagaban la agitación.



Más adelante, el 26 de diciembre de 1522 se produjo en la propia isla Española la primera sublevación de negros del Nuevo Mundo. Diversos negros cimarrones se unieron a la sublevación del cacique indígena Enriquillo, lo que agravó este tema de la rebelión según testimonio de la época de Gonzalo Fernández de Oviedo: *“É no se avia de tener tan en poco, en espeçial viendo que cada dia se yban é fueron á juntar con este Enrique é con sus indios algunos negros, de los cuales ya hay tantos en esta isla, á causa destos ingenios de açúcar, que paresçe esta tierra una efigie o imagen de la misma Ethiopia”*

Esto explica varias determinaciones reales sobre los negros en América. El 11 de mayo de 1526 se emitió una cédula real para restringir el traslado a las Indias de negros ladinos: *“Por quanto yo soy informado que a causa de se llevar negros ladinos destos nuestros Reinos a la Isla Española, los peores y de más malas costumbres que se hallan... han intentado y probado muchas veces de se alzar y han alzado e ídose a los montes y hecho otros delitos... por la presente declaramos y mandamos que ninguna ni algunas personas agora ni de aquí en adelante no puedan pasar ni pasen a la dicha Isla Española ni a las otras Indias, islas y tierra firme del mar Océano ni a ninguna parte dellas ningunos negros que en estos nuestros reinos o en el Reino de Portugal hayan estado un año...”*



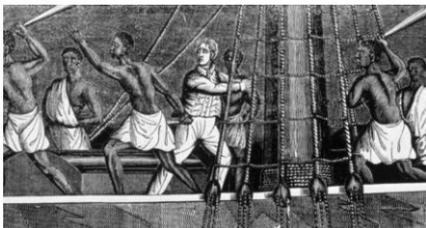
Resulta relativamente sencillo hablar de las diversas formas de resistencia a las que se puede echar mano para quienes no hemos conocido esa forma de esclavitud. Muchas veces olvidamos la dificultad que implica resistirse viviendo,

o más precisamente, "sobre-viviendo" extenuado, aterrorizado, enfermo, herido, sediento, golpeado, famélico y agotado intelectual y psicológicamente.

No obstante, la resistencia constituyó la contrapartida de la esclavitud. Esto nace del hecho de que el esclavo se resiste a ser rebajado a la categoría de "objeto" a la que se le quiere confinar. Por esto, la esclavitud siempre implicó una vigilancia continua y los castigos físicos fueron de aplicación común para los esclavos. Con el fin de someterlos se desarrolló una cruel tecnología para la tortura y el suplicio: los grilletes, las sogas, el cepo, las cadenas, el látigo y la marca con hierros al rojo vivo para asegurar la propiedad.



Los esclavos adoptaron infinidad de formas de resistencia como contrapartida al dominio de los amos: los gritos, la lucha, la huida, el trabajo realizado en más tiempo que el exigido, el robo de propiedades, los sabotajes, las huelgas de brazos caídos, el asesinato de capataces y amos, la quema de los edificios de las haciendas, las sublevaciones, las rebeliones, etc., etc.



Los palenques fueron otra forma de resistencia. Los esclavos cimarrones que lograban huir de los amos se unían entre ellos y reorganizaban su proyecto de vida, trastocado por la esclavitud. Los palenques eran núcleos de antiguos esclavos que llegaron a ser verdaderas "republicas independientes". Eran el centro de su acción guerrera, ya que no eran construidos al azar en cualquier sitio, sino que correspondían a una necesidad de defensa, ubicados en lugares estratégicos de acuerdo a la topografía del terreno, contando con fosos, trampas y empalizadas (de ahí el nombre de palenques).



Entre las miles de rebeliones de esclavos que tuvieron lugar a lo largo de la historia de la esclavitud en tiempos de la colonia hispanoamericana, cabe mencionar al menos algunas de ellas: las rebeliones de esclavos negros en 1532 en Venezuela; en 1533 en Cuba y Panamá. En 1547 la prolongada rebelión de Sebastián Lemba en La Española; en 1550 la rebelión de Juan Criollo que duró varios años. En 1579, la sublevación de los negros rebeldes en Portobelo (Panamá) que llevó a la firma de un tratado de paz con los colonos españoles mediante el cual los esclavos consiguieron la libertad colectiva.



En 1635 se destacan las rebeliones de los esclavos negros de Jamaica que llegaron a tal extremo que la Asamblea de Jamaica se vio en la necesidad de enviar una petición de ayuda a la metrópoli. La lista no se agota. Conviene también resaltar la rebelión de los esclavos de Haití en

1791 que constituyó el núcleo del proceso haitiano de independencia y las rebeliones de Puerto Rico y Cuba en 1812 que fueron fuertemente sofocadas por miedo a que se duplicaran los sucesos de Haití.

Entre otras formas de resistencia adoptadas por los esclavos, es interesante prestar atención a las canciones y los cuentos que realizaban los esclavos. Estas canciones pueden servirnos de ejemplo a este respecto:



*"Cultivamos el trigo,
y ellos nos dan el maíz;
Horneamos el pan,
y nos dan el mendrugo;
Cribamos la harina,
y nos dan la cáscara;
Pelamos la carne,
y nos dan la piel;
Y de esta forma, nos van engañando."*

*"No más migajas de maíz para mí, no más, no más,
No más latigazos del amo para mí, no más no más..."*

*"Yo soy carbón y tú me arrancas brutalmente
del suelo de la mina, patrón.
Yo soy carbón y tú me enciendes, patrón,
para servirte eternamente como fuerza motriz,
pero eternamente no, patrón.
Yo soy carbón. Tengo que arder en la explotación,
arder hasta las cenizas de la maldición,
arder vivo como el alquitrán, mi hermano.
Yo soy carbón, tengo que arder.
quemar todo con la fuerza de mi combustión. ¡Si!, yo soy tu carbón, patrón.
(Escritor de Mozambique)*

Estas rebeliones se suman a la larga lista de resistencias personales, sublevaciones y rebeliones llevadas a cabo en la misma África, en el Caribe, en América, y en todos aquellos lugares donde se conoció la esclavitud. La resistencia no se agota simplemente en rebeliones triunfantes, huidas exitosas o luchas campales, sino que también forma parte de la resistencia hechos sencillos como una mirada, un "¿por qué?", un grito, un "¿por qué no?" o el mismo silencio. Una canción, un relato o una poesía constituyen otras formas de resistencia que no deben ser olvidadas,.

B.5.- Nueva ruta en el tráfico negrero: Viaje directo de África a América.

Pronto hubo que ir a buscar esclavos directamente a sus propias tierras en el continente africano, pero la bula del papa Alejandro VI que aseguraba el control de África Occidental a los portugueses impidieron, en alguna medida, a los

negreros españoles incursionar en las costas africanas. No les quedaba más remedio que acudir al mercado de Lisboa para conseguir esclavos.



Ya a mediados de los años **1520**, el rey Juan III de Portugal firmó con el rey Carlos I de España un acuerdo que autorizaba a los portugueses a enviar sistemáticamente esclavos desde los puertos africanos de Santiago y Santo Tomé. A raíz de ello, entre 1526 y 1550 llegaron a las Indias de Castilla unos 14.000 africanos directamente desde las costas africanas controladas por Portugal. A estos esclavos negros les llamaban **negros bozales**. Aunque todos eran africanos se diferenciaban entre sí por sus orígenes y culturas. Se habla de más de doscientas etnias distintas, entre las que se pueden mencionar: jefofes, mandingas, susus, ashantis, yorubas, fulas, blafadas, wolof, cangás, congos, mozambos, carabalíes, angolans, fartis, etcétera. La mayoría de ellos eran musulmanes, otros de diversas creencias y prácticas animistas. Entre los más comunes de estos cultos, estaban: el Palo Mayombe y el de la Osha, que trasladados a América, se convirtieron --en sus distintas variables-- en las populares prácticas de Santería, Candomble, Macumba y Vudú.

Los primeros esclavos fueron solicitados por la Real Audiencia de Santo Domingo para trabajar en las plantaciones. Luego fueron solicitados por México, Perú y el Río de la Plata. Los esclavos eran usados habitualmente en las haciendas, construcción de edificios e infraestructuras así como en la minería americana.



Hasta mediados del siglo XVI Portugal se convirtió en el mayor traficante de esclavizados de Europa. Los árabes continuaron con sus negocios de esclavizados proveyendo, sobre todo, a países orientales. En 1589 un informe de la Casa de Contratación de Sevilla señalaba a los esclavos negros como la mercancía más importante de exportación a las Indias y en 1594 el 47.9 % de los barcos que arribaron a América se dedicaban a la trata negra.

El tráfico en gran escala desangró a África durante varios siglos y ha configurado decisivamente, hasta hoy, la historia de América Latina y del sur de



los Estados Unidos. Las economías basadas en la fuerza laboral de los esclavos rápidamente se expandieron al Caribe y a la franja sureña de lo que se conoce actualmente como Estados Unidos, donde los comerciantes holandeses llevaron los primeros esclavos africanos en 1619. Estas áreas desarrollaron una demanda insaciable de esclavos.

A medida que las naciones europeas se hacían más poderosas, en especial Portugal, España, Francia, Gran Bretaña y Holanda, comenzaron a luchar por el control del comercio de esclavos africanos. El comercio atlántico de esclavos alcanzó su máximo hacia finales del siglo XVIII, cuando fueron

capturados el mayor número de esclavos en expediciones llevadas a cabo en el interior de África Occidental.

B.6.- El sistema de “Los Asientos”, un gran negocio para todos.

Aunque la Corona española no intervino nunca directamente en la trata de esclavos negros hasta el siglo XVIII, en una primera fase organizó esta trata mediante “los asientos”. El asiento era un contrato de monopolio que la Corona concedía a una persona particular o entidad para llevar negros africanos hasta las colonias americanas a cambio de dinero y por un tiempo determinado. El primer asiento concedido por la Corona fue en 1595.



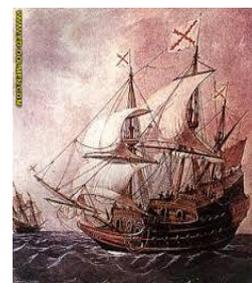
La corona concedía el monopolio de la trata y tráfico de esclavos negros (el asiento) al financiero interesado mediante una subasta o concesión de agradecimiento. El asentista pagaba a la Corona una cantidad y se comprometía a llevar a América un número de "piezas" (negros) determinado en un plazo de tiempo fijado. En 1552, Fernando Ochoa, por ejemplo, obtuvo un monopolio de siete años para entregar 23.000 esclavos a las colonias españolas. A cambio, el negrero tenía que pagar ese derecho a la corona cifrado en ocho ducados por cada esclavo trasladado. Ochoa no pudo cumplir su compromiso y eso abrió la puerta a otros traficantes más poderosos, en concreto a los británicos.

No existía una cantidad fija, pero un asiento estándar implicaba llevar a América entre 3000 y 4000 negros al año durante un periodo de ocho o nueve años. Los barcos negreros partían principalmente de Cacheu y Luanda, en la costa occidental africana, y entraban a las tierras americanas por los puertos de Veracruz, Cartagena de Indias, Salvador de Bahía y Pernambuco.



También entraron negros por Buenos Aires para llevar negros a Brasil, pero porque allí el contrabando era más barato. El aumento de la penetración en América por los portugueses creó una mayor demanda de fuerza de trabajo en Brasil, principalmente para cosechar y trabajar en las minas.

Al desembarcar los barcos negreros en Cartagena de Indias en Colombia, Portobello en Panamá o Veracruz en México, tenían que pasar por unas **aduanas reales** que controlaban si se cumplía el contrato. Había que comprobar si el número de esclavos declarado para efectos fiscales correspondía con el número efectivo de esclavos desembarcados. El traslado de esclavos entrañaba dificultades, y muchos esclavos morían por el camino, de manera que en los asientos se autorizó llevar una demasía del 40 % de esclavos para que llegara a los puertos el número de piezas estipuladas. Un posible fraude consistía en



registrar una carga menor, digamos 150 esclavos, pero luego trasportar 300 y ahí estaba la ganancia.

Para 1600 España contaba con un sector importante dedicado al tráfico atlántico de esclavos bien financiado y debidamente organizado con unas decenas de barcos especializados para realizar la travesía. La esclavitud de los africanos nunca fue un problema en la católica España como tampoco en el católico Portugal. Con este sistema, el rey de Portugal sacaba beneficios con el asiento proporcionando



negros a través de las distintas Casas de Esclavos en las costas africanas, y los monarcas españoles sacaban beneficios a costa de vender licencias para llevar esclavos negros a América. La licencia para transportar un esclavo costaba 8 ducados y en el siglo XVI se concedieron en España más de 120.000 licencias. De este modo, la corona no sólo contentaba a sus súbditos que necesitaban mano de obra esclava en las colonias americanas, sino que aumentaba también los ingresos reales. Las contratas y subcontratas no son algo moderno. Ya entonces el asentador que tenía el monopolio podía subcontratar a capitanes u a otros financieros parte del envío para llenar así su cupo contratado.



B.6.a.- Duras condiciones del transporte

El padre Alonso de Sandoval relata, como testigo, que los negros *"van de seis en seis encadenados por 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 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"*.

Sobre un cómputo de 29 barcos llegados a las Indias de forma consecutiva, de los 7.143 esclavos en las lejanas costas de África, sólo 5.551 llegaron vivos. La travesía duraba 50 días desde Angola a Cartagena de Indias y 40 desde Guinea. Debido al elevado número de muertes, se autorizó, al principio un recargo del 20% sobre el número de cabezas autorizadas por la licencia en concepto de *demasía* para pasar, más tarde, al 40%. En los almacenes de destino fueron frecuentes las epidemias, incluidas las de viruela. Los esclavos continuaban viaje con destino a minas y plantaciones. De Veracruz a México aún quedaba un viaje de 17 días en mula. Desde Cartagena embarcaban para Buenos Aires, Tucumán y Potosí. La ruta a Chile era la más penosa. Comenzaba desde Portobelo a Panamá y después de cruzar el istmo se embarcaba en Callao.



B.6.b.- En la evolución de los asentos se pueden distinguir varias etapas:

Primera etapa: Concesión a los portugueses (entre 1595 y 1640). Los portugueses contaban con la experiencia y práctica africanas. Los portugueses se aprovisionaban de esclavos en Senegal, Angola, el Congo y Guinea. El valor de los esclavos se incrementó a medida que la trata generaba más ganancias, pues el traslado de los negros desde los puertos americanos hacia el interior hacía elevarse el precio de los esclavos. Fue a partir de 1645 que los traficantes y comerciantes portugueses comenzaron a capturar y exportar esclavos desde Mozambique.



Segunda etapa: Concesiones a Compañías comerciales (a partir de 1696).

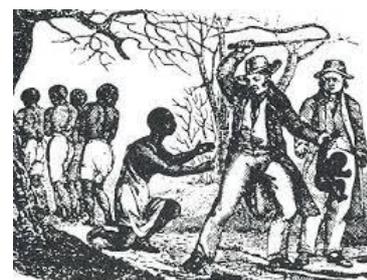


En una segunda fase el monopolio de los asentos fue concedido a compañías comerciales que se hicieron cargo de la trata. La primera concesión se dio ese año a la *Compañía de Guinea portuguesa*, y en 1701, Felipe V de España se la dio a la *Compañía del Senegal francesa*, que se comprometía a abastecer 4.800 esclavos negros a América al año durante 10 años, aunque esta se declaró en bancarrota en 1710.

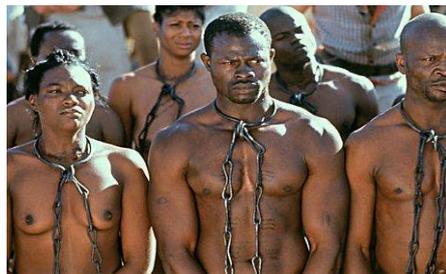
Tercera etapa: Concesión a los ingleses. Aunque Inglaterra había estado traficando ilegalmente con esclavos hacia los territorios españoles desde hacía casi un siglo sus aspiraciones a hacerlo legalmente se vieron satisfechas con la firma del Tratado de Asiento de Negros el 26 de marzo de 1713 que fue ratificado en el Tratado de Utrecht (1714) En el tratado se especificó que el monopolio tendría una duración de 30 años. Hasta finales del tráfico en 1808, los ingleses se convirtieron en los reyes del tráfico atlántico. La corona inglesa le otorgó el monopolio a la *Compañía del Mar del Sur británica*, creada en 1711 y en la que estaban banqueros, comerciantes y nobles.

B.6.c.- El asiento se vio interrumpido por las guerras, pero no acabó.

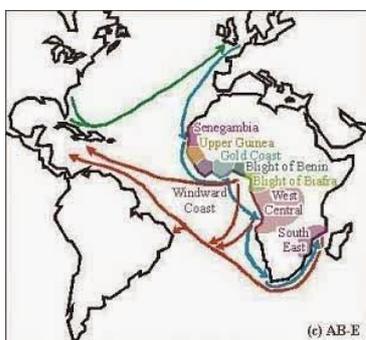
Las guerras entre Inglaterra y España en 1718, 1727 y 1739, llevaron a España a firmar contratos con otros particulares cuando aún no había expirado el negocio británico. Por no poder cumplir con la cantidad de negros estipulada, la *compañía británica del Mar del Sur* tuvo subscribir contratos



con la también británica *Real Compañía Africana*, para que desviase buques que iban a Jamaica y a Norteamérica hacia puertos españoles. La guerra con Gran Bretaña provocó la quiebra de la compañía en 1772 por lo que el asiento se le concedió a la *Compañía General de Negros*, de 1773 a 1776, que trasladó el depósito de esclavos de Puerto Rico a La Habana.



Aunque es cierto que los beneficiarios del asiento tenían el monopolio, también en el siglo XVIII participaron en la trata de esclavos compañías españolas como la *Compañía de Vizcaya*, en 1725, llevándolos a La Habana; la *Compañía Guipuzcoana*, en 1728, que los llevaba a Venezuela, y la *Compañía de Barcelona*, en 1775, que los introducía en Santo Domingo, Puerto Rico o la isla de Margarita. También los portugueses y holandeses entraron nuevamente en la trata y transporte de esclavos africanos.



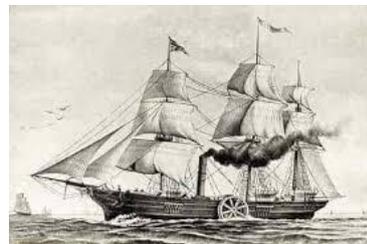
La rescisión del contrato hispano-británico tuvo lugar el 5 de octubre de 1750. A partir de entonces se realizaron **asientos parciales a compañías españolas**. En 1765 se autorizó un asiento a la *Compañía Gaditana de Negros* durante 10 años para llevar esclavos negros desde Senegal, Cabo Verde y Gorea hasta Cartagena de Indias, Santo

Domingo, La Habana, Santa Marta, Cumaná, Orinoco, Trinidad, Veracruz, Honduras y Campeche.

B.6.d.- Portugueses y españoles continúan con su negocio.

En el siglo XIX, la presión del gobierno británico, que había abolido la esclavitud en 1807, y de los países europeos que le siguieron en el Congreso de Viena (1815), llevaron a Fernando VII a prohibir la trata en 1817. Pero la abolición efectiva no se produjo hasta 1870 (en la Península).

Cuando cesó el tráfico de esclavos y pasó a estar proscrito internacionalmente en 1830, los **portugueses**, básicamente desde Brasil ya independiente, y los **españoles** desde su base en Cuba, siguieron suministrando esclavos africanos a sus plantaciones e ingenios americanos. Pero los tenían que ir a buscar fuera de las zonas de influencia de Gran Bretaña y Francia, a regiones más alejadas, como el Congo Belga, Angola y Mozambique. El tráfico se hizo más difícil por la vigilancia de los navíos británicos y franceses que lo impedían y más caro por las multas que imponían a los que apresaban, pero portugueses y españoles mejoraron su técnicas de navegación e introdujeron los barcos a vapor para eludir a los veleros. Alguna de las modernas compañías navieras tiene su origen en estos años.



La esclavitud se abolió en Puerto Rico en 1873 y, finalmente, en Cuba en 1886, apenas doce años antes de que España abandonara la isla.

B.7.- Comercio triangular, anticipo de la globalización neo-capitalista.

El secreto del interés de las distintas naciones europeas en liderar el comercio de esclavos era evidente. Se trataba de un gran negocio muy bien pensado y montado. Se llama “comercio triangular” al camino de los barcos entre los puertos de Inglaterra, Portugal, Francia y España hacia los puertos de América, una vez cargados de esclavos en la costa oeste de África. La globalización capitalista ya estaba naciendo.



- 1) Un barco salía de Sevilla con telas, cerámica, metales, aceite y vinos, por ejemplo, con dirección a las Islas de Cabo Verde en la costa occidental africana.
- 2) Allí cambiaba su mercancía por esclavos y se dirigía a Santo Domingo, donde descargaba a los esclavos y cargaba azúcar.
- 3) Al puerto de Sevilla llegaba la carga de azúcar y todo parecía un caso de comercio ultramarino respetable.

En términos generales, en África los esclavos eran cambiados por productos europeos, en general de calidad mediocre y de escaso valor, como tejidos, bebidas alcohólicas, espejos, armas, collares, etc. Una vez llegados los barcos cargados de esclavos a América continuaba el trueque. Los esclavos eran cambiados por tabaco, algodón, madera, café, oro, plata, y otros minerales preciosos, que iban de vuelta a Europa.

De este modo se hicieron las grandes fortunas europeas que están en los cimientos del desarrollo económico de Europa. El comercio triangular sirvió económicamente los intereses de las colonias americanas y era base del sistema de producción de las plantaciones así como del crecimiento pre-industrial en Europa.

B.8.- ¿Cuántos esclavos negros fueron llevados a América?

Según el historiador británico Eric Hobsbawm, la cifra de esclavos africanos transportados a América sería de un millón en el siglo XVI, tres millones en el XVII y durante el siglo XVIII llegaría a los 7 millones. Además el investigador Enrique Peregalli calcula que habría que añadir un 25 % de muertos durante las capturas y otro 25 % durante el viaje por el Atlántico. Hay que incluir que



hasta el 10 % de los esclavos que trabajaban en plantaciones, minas y otros oficios morían cada año por las malas condiciones de vida y abusos laborales de sus amos y capataces.

Según datos de la O.N.U. en cuatro siglos se deportaron cerca de 17 millones de personas del África, para ser llevadas en su mayoría a Las islas del Caribe, Brasil y Norte América. Durante el siglo XVI, llegaron unos tres mil esclavos.

Tabla 1: Países que controlaban el envío de esclavos, número de viajes que hicieron y número de esclavos que transportaron.

<u>PAIS exportador</u>	<u>NUMERO DE VIAJES</u>	<u>ESCLAVOS transportados</u>
Portugal (con Brasil)	30.000	4. 650.000
Gran Bretaña	12.000	2. 600.000
España (con Cuba)	4.000	1. 600.000
Francia	4.200	1. 250.000
Holanda	2.000	500.000
América Norte	1.500	300.000
Dinamarca	250	50.000
Otros	250	50.000
TOTAL	54.200	11.000.000

Tabla 2: Esclavos entregados en todo el continente americano y en menor medida el europeo:

<u>Zona receptora</u>	<u>Esclavos recibidos</u>
Brasil	4.000.000
Imperio español con Cuba	2.500.000
Indias occidentales británicas	2.000.000
Indias occidentales francesas	1.600.000
Norteamérica británica	500.000
Indias occidentales holandesas	500.000
Indias occidentales danesas	28.000
Europa (Portugal, Azores, Canarias, Madeira)	200.00
Total	11.328.000 entregados

NOTA: Los totales no coinciden en las dos tablas porque se han usado diversas metodologías para estimarlos. Pero hay un consenso entre los especialistas en que el total de esclavos africanos desembarcados se sitúa en un rango de 9.000 a 11.000.

Tabla 3. Regiones de donde provenían los esclavos:

Senegambia	2.000.000
Costa de Barlovento	250.000
Costa de Marfil	250.000
Costa de oro (Ghana)	1.500.000
Costa de los esclavos (Dahomey, Pequeño Ardra, Ovo)	2.000.000
Benín, Calabar	2.000.000
Camerún, Gabón	250.000
Luango	750.000
Congo, Angola	3.000.000
Mozambique, Madagascar	1.000.000
TOTAL	13.000.000

Tabla 4. Trabajos a los que eran destinados los esclavos en América

Plantaciones de caña	5.000.000
Plantaciones de café	2.000.000
Criados	2.000.000
Minería	1.000.000
Campos de algodón	500.000
Campos de cacao	250.000
Construcción	250.000
Total	11.000.000

Fuente: Hugh Thomas The Slave Trade. Appendix Three. Estimated Statistics, p.804 8 Citado por Hugh Thomas.

B.8.a.- Las consecuencias del tráfico de esclavos para África.

(Trascribo a continuación, literalmente, parte de un trabajo de Trinidad Tuttolomondo titulado "Pasado y presente de la esclavitud africana")

Las consecuencias de este tráfico de esclavos negros fueron negativas, más bien desastrosas, en todos los aspectos.

B.a.- A nivel demográfico. El tráfico de esclavos causó estragos en el continente africano cuyas consecuencias son sufridas incluso en la actualidad. El éxodo forzado de millones de personas provocó la disminución del crecimiento vegetativo de la población africana, ya que los hombres y mujeres en edad de procreación fueron los más vendidos. Hay regiones que no se han recuperado de la exportación masiva de sus habitantes. Los espacios vacíos e improductivos y la falta de mano de obra, delatan día a día el genocidio perpetrado. Es interesante apuntar que entre 1500 y 1870 el crecimiento demográfico acusó en África un retraso sensible con relación al de cualquier otro continente durante el mismo período, y cuando cesó la demanda de esclavos, hacia finales del siglo XIX, el crecimiento demográfico alcanzó entre 1900 y 1950 una de las tasas más elevadas del mundo.



En cuanto a las cifras, los datos estadísticos que se obtienen de los libros de a bordo de los barcos o de los puertos negreros no permiten llegar a conclusiones exactas, sino tan sólo aproximadas. Un error que se ha cometido muchas veces es tomar en cuenta sólo el número de esclavos que llegaban a las colonias, sin tener en cuenta las pérdidas humanas que se producían en África a lo largo de todas las etapas por las que atravesaba el esclavo antes de llegar a destino: durante las guerras, la larga marcha hasta la costa, durante el almacenamiento esperando el embarque y en el mismo barco. Algunos investigadores llegan a decir que entre los siglos XV y XIX el continente perdió más de cien millones de hombres y mujeres jóvenes, contando la trata occidental y oriental, y teniendo en cuenta que por cada negro vendido, otros cuatro o cinco, aproximadamente, morían en África durante las batallas, en el camino o en el mar.



A lo expuesto hay que agregar el gigante **movimiento de población** que provocó la trata: muchas poblaciones, ante el peligro de la esclavitud, abandonaron sus regiones originales, refugiándose en las zonas interiores, ayudando de esta forma a la despoblación. Si apuntamos que las poblaciones africanas se fundamentan en una economía agrícola, es decir, sobre la estabilidad y la permanencia, resulta incalculable el daño que estos traslados

generaron a las actividades productivas. Si sumamos a esto, el fuerte desarraigo, el terror y la inseguridad crónica en la que vivían permanentemente estas poblaciones, hay que agregar que el hecho mismo de proyectar actividades productivas a largo plazo -indispensable en la agricultura- también se tornaba imposible.

B.8.b.- En el plano político. La trata desencadenó guerras crónicas, acentuó la violencia al interior de las tribus y entre tribus distintas y fue ésta una de las causas del desmoronamiento de muchos reinos.



Una vez que las armas de fuego se introdujeron en África, los soberanos comenzaron a depender de ellas ya sea para capturar esclavos o para defenderse de vecinos con las mismas intenciones. De este modo se produjo una reacción en cadena. La aristocracia, los jefes y los comerciantes africanos querían aumentar su riqueza, autoridad y poder, queriendo también defenderse de otros pueblos, para ello, necesitaban de armas de fuego y mercancías de Europa. Esto hizo surgir un círculo vicioso: para obtener los fusiles -u otras mercancías- necesitaban vender esclavos, y para capturarlos necesitaban fusiles. En este contexto, la fabricación de armas de fuego se transformó en un gran negocio de exportación. Con ellas se organizaban extensas cazas de hombres, ataques a otros pueblos, tribus y aldeas, con el fin de someterlos y venderlos como esclavos.

De este modo, **se deterioraron las relaciones entre los diversos reinos y tribus**. Los pueblos del litoral y del interior más próximo se encontraban en guerra continua. Así, a partir del Siglo XVI, los reinos de Benín, Congo y Angola en África Occidental, tal como el Imperio Mutapa en África Oriental, se desmoronaron. En los siglos XVII, XVIII y XIX, en las selvas del Golfo de Guinea y en el valle del río Zambeze se desarrollaron estados militares con base en el comercio de esclavos. Tenían una rígida organización militar, poseían grandes ejércitos permanentes y se enriquecían con la venta de esclavos capturados haciendo la guerra a los pueblos vecinos.

B.8.c.- A nivel económico. Las consecuencias negativas directas e indirectas para el continente africano son incalculables.

Además de la captura de hombres y mujeres, el tráfico promovió el **saqueo sistemático de los bienes producidos**, a través de tributos o de pillaje.

Los traficantes saqueaban el producto de las cosechas, ganado, marfil, pieles, cera, maderas preciosas, etc.



Sumado a todo esto, el hecho de que las poblaciones, huyendo de la esclavitud, se movilizaran a lugares escogidos en función de su inaccesibilidad, dificultó el desarrollo de vías de comunicación, y la elección de sitios propicios

para la construcción y para el desarrollo de actividades económicas productivas como la minería y la agricultura. El tipo de hábitat elegido, favoreció la economía de subsistencia y desalentó las actividades comerciales.



El tráfico de esclavos trajo al continente africano un **estancamiento, por no decir un retroceso económico**. Las actividades económicas como la agricultura, los tejidos, la minería, la artesanía, la alfarería y el comercio local se fueron reduciendo y se orientaron a una actividad económicamente más productiva: la exportación de seres humanos.

No solamente la trata de negros retrasó el desarrollo de las economías africanas por sus efectos demográficos y por las conmociones que produjo, sino que ha impedido también la expansión de intercambios "normales" entre África y el resto del mundo en una época en que los intercambios eran un poderoso motor de desarrollo económico. En lugar de poner a la venta productos, ahora el único producto de fácil venta en el mercado eran los propios productores. Por lo tanto, el tráfico de esclavos **retardó el desarrollo y creó condiciones para el actual estado de subdesarrollo** que sufre en la actualidad el continente africano.

B.8.d.- A nivel psicológico. La historia de esclavitud dejó una huella imborrable en la mente de todo africano sometido o no a la esclavitud. El hecho de haber sido esclavo es una violación imborrable al derecho más intrínseco del ser humano que es la libertad. El golpe psicológico es sentido como traumático tanto para quién ha vivido la esclavitud en carne propia, como para aquél que ha tenido contacto indirecto con ella, a través por ejemplo, de la esclavización de su pueblo, de un hermano, marido, hijo, pariente o conocido.



De la constante presencia de la cuestión de la esclavitud en la mente de los africanos dan testimonio unos niños negros de una escuela privada de Cincinnati. Frente a la pregunta: "¿En qué piensas más?", de las cinco respuestas que constan en los informes, todas tienen que ver con la esclavitud. Un niño de siete años escribió: "Me da pena pensar que el barco... se hundió con doscientos pobres esclavos provenientes de río arriba. ¡Oh, cuánta pena siento al oírlo! Me apena tanto el corazón que podría desmayarme en un minuto".

B.9.- Consecuencias para Europa y América.

Pero no todos fueron perdedores, Europa y América del Norte durante este período fueron ampliamente favorecidos por la expansión del comercio mundial, y esta expansión fue debida en gran parte a la movilización de esclavos africanos para explotar los recursos de América. Además, gracias a

los grandes beneficios del tráfico negrero, las ganancias pudieron ser invertidas en industrias de transformación cuyo nacimiento marca el de la gran industria. En concepto de recursos humanos y de materias primas, podemos decir, entonces, que **África ha contribuido en el desarrollo económico de Europa y de América del Norte.**

B.10.- Anotaciones finales a esta Segunda Parte

Gran parte de los datos que aquí se reflejan han sido tomados de un trabajo de Luis de Sebastián, Profesor honorario de ESADE, titulado *“África, pecado de España”* publicado en febrero de 2007. Termino esta parte del trabajo transcribiendo el final del trabajo citado:

...“España estuvo profundamente implicada en las desgracias que cayeron sobre el continente africano. Para comenzar, el principal destino del execrable tráfico de esclavos a través del Atlántico durante más de tres siglos fueron las colonias españolas en el Caribe, donde se cultivaba sobre todo caña de azúcar, que ha estado tan vinculada en la historia con la esclavitud... La sangre africana que corre por las venas de decenas de millones de hispanoamericanos es un testimonio fehaciente de la implicación de España en África. Su presencia no ha sido muy visible ni decisiva en el continente africano desde el siglo XVI hasta nuestros días, pero desde el siglo XVI al XIX estaba presente en los puertos del Caribe para recibir a los esclavos, pobres gentes de los campos y las aldeas africanos que fueron apartados violentamente del curso normal de sus vidas para enriquecer a los hacendados españoles del Caribe. En mi libro “África, pecado de Europa” se analiza en detalle la barbarie del tráfico trasatlántico y las trágicas consecuencias para el continente de tan nefasto negocio. Ahora, en el siglo XXI, no podemos encogernos de hombros ante la actual tragedia de África. España contribuyó al “descarrilamiento” de África tanto como la que más de las grandes potencias coloniales del pasado. Ahora tiene que ser estar en la primera línea de la reparación”.



Se conocen, más o menos, las cifras de los esclavos negros transportados desde África a América, pero las cifras de las riquezas que se trajeron desde América a Europa en este comercio triangular seguramente no estarán contabilizadas y cuantificadas. Se podría hacer pero, tal vez, no nos interesa ni nos conviene conocerlo. Sin embargo, podemos decir con justicia, sin miedo a equivocarnos, que gran parte de lo que hoy es Europa, de su poder económico



y comercial, de su nivel de bienestar social, de su capacidad de progreso, etc..., tiene en sus cimientos las ganancias de aquel negocio indigno e inhumano. Los esclavos negros africanos fueron monedas de cambio, empapadas de sangre, sudor y lágrimas, que sirvieron para ir amasando grandes fortunas europeas y americanas y preparando lo que fue la revolución industrial. Seguro que estaríamos en deuda

Un ejemplo cercano. Hace poco, después de duro litigio, se logró recuperar para España parte del tesoro del pecio la fragata española “*María de las Mercedes*”, hundida en la zona del golfo de Cádiz, por la marina británica. En sus bodegas transportaba 500. 000 monedas de plata y oro (reales de a ocho y escudos, todos ellos de la época de Carlos IV y acuñados en Lima, Perú en 1803) y además, telas de vicuña, quina y canela. Los cartageneros sabemos que en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) de Cartagena se expone una parte de las monedas de plata y oro recuperadas y se celebró mucho su recuperación. Pero ¿nos hemos preguntado qué hacía ese tesoro en esas bodegas? ¿De dónde provenía aquello? ¿Quién y cómo se habían conseguido aquellas monedas? ¿A dónde iba destinado ese tesoro, para quién y para qué?... Esas monedas, un pequeño botón de muestra, están siendo limpiadas de la herrumbre de los años bajo el agua, pero seguro que están manchadas con algo peor que la herrumbre y no tan fácil de limpiar. Me refiero al sudor y la sangre de tantos esclavos indígenas de América y de tantos negros de África que fueron las víctimas de aquel negocio sucio de ayer cuyas consecuencias se prolongan en el tiempo y siguen condicionando el presente de esos pueblos en ambos continentes. Sin duda, aquel sistema esclavista ha evolucionado y se ha profundizado en este sistema capitalista neoliberal actual en el que la persona humana sigue valiendo demasiado poco y continúa siendo simple moneda de cambio para que algunos puedan ganar más, tener más, poder más, dominar y controlar mucho más.



En este mapa, podemos ver, en esquema, las distintas rutas del comercio de esclavos negros, un flujo abundante que sale de África hacia América del Norte del Centro y del Sur. También, aunque en menor cantidad, se dirigían hacia Medio Oriente y Asia. De este modo se fue desangrando durante siglos el continente africano para llevar mano de obra esclava al continente americano.

Podemos comprender fácilmente las graves consecuencias de este éxodo humano que sufrieron millones de mujeres y hombres africanos a quienes se les arrancó violentamente de sus tierras. Tristemente, esta historia aún no ha terminado. África sigue hoy desangrándose y mira, impotente, cómo se marchan sus hijas e hijos más jóvenes y, tal vez mejor preparados, para buscar una vida digna en Europa. Mientras tanto, gobiernos extranjeros y empresas trasnacionales de los países más poderosos del planeta llegan al continente africano para explotar y llevarse fuera, mediante convenios y tratados desiguales y engañosos, las riquezas naturales que deberían servir para proporcionar un desarrollo económico y social en aquellos países y permitir una vida más justa y digna a sus ciudadanos. ¿Y todavía nos preguntamos por qué en África hay tanta pobreza y violencia y por qué tantos africanos arriesgan sus vidas para venir a Europa?



