

ASPECTOS MARITIMOS DEL COMERCIO DE ESCLAVOS CON HISPANOAMERICA EN EL SIGLO XVII

Enriqueta VILA VILAR
Investigadora del C. S. I. C.

El tráfico de esclavos con Hispanoamérica presenta características peculiares de índole administrativo y comercial, derivadas de un hecho fundamental: la carencia por parte de España de centros de suministro de esclavos, que estuvieron siempre en manos de otras potencias y que le crearon una dependencia real y práctica en todo el montaje que supuso el complicado mundo de la trata.

Debido a esta circunstancia, la Corona se vio obligada a poner en marcha una serie de resortes administrativos para controlar un tráfico que rompía su monopolio comercial, tan celosamente guardado. Mecanismos de control que, por lo general, resultaron más teóricos que prácticos. Todo ello motivó que la introducción de negros en Hispanoamérica encontrara una serie de dificultades que otras potencias lograron salvar en pocos años. Cuando, a mediados del siglo XVII, Holanda e Inglaterra se enriquecían con la trata negrera, perfectamente organizada tanto en las bases africanas como en las caribeñas, España seguía debatiéndose en un intrincado y complejo mecanismo administrativo que no lograba ejercer el control previsto y, lo más grave para la economía de las colonias, que frenaba la introducción de esclavos, reclamados con urgencia desde los distintos sectores económicos y administrativos americanos. Inevitablemente, este freno se vio compensado por un comercio de contrabando regularizado definitivamente a partir de 1640.

El comercio negrero hacia Hispanoamérica tiene, por tanto, en esta centuria unas características singulares tanto de tipo espacial —rutas— como técnico —navíos— que varían según el modelo administrativo adoptado y la nacionalidad de quienes en cada momento lo controlan.

Es curioso observar cómo en la amplia y enmarañada legislación sobre náutica, que se genera a lo largo del siglo XVII en las cancillerías hispanas, se omite sistemáticamente cualquier referencia a los navíos negreros. Sólo en las ordenanzas que salieron de la Junta convocada por Olivares en 1622, se determinó que al hacer contratos nuevos para la introducción de esclavos negros, se incluyera entre las condiciones la de fabricar en astilleros españoles cierto número de galeones (1), fórmula que no se llevaría a la práctica hasta más adelante, cuando se firma el asiento con los genoveses Grillo y Lomelín.

(1) Fernández Duro, Cesáreo: *La Armada española*, t. IV, págs. 10-11. Madrid, 1972.

El mismo Veitia y Linage, que dedica toda la segunda parte de su libro a la navegación con Indias, sólo hace dos menciones a los navíos negreros; en ambas se señalan algunas exenciones que se les concedieron (2), lo cual está reflejando, sin duda, una situación que se deriva del mismo hecho que acabamos de comentar: que el tráfico de esclavos nunca fue realizado por españoles. Por tanto, a la dubitativa e intermitente política naval de la época no le preocupó regular un tipo de navegación que en sus cauces técnicos y legales no le presentaba problemas. Las dificultades venían del soporte administrativo que sustentaba la trata, pero no de la forma de conducirla.

El tráfico de esclavos hacia América discurrió siempre por distintos cauces que el resto del comercio español y, desde el principio, rompió el régimen de monopolio a que éste estuvo sometido. Las noticias que han llegado hasta nosotros de todo lo referente a navíos de esclavos varían según la vigilancia que sobre ellos pudiera realizar la Casa de Contratación y, desde luego, hay que acudir a distinto tipo de fuentes según esa tutela existiera o no. Mientras los portugueses manejaron la trata, circunstancia que se dio precisamente dentro del período en que las dos Coronas estuvieron unidas —1595-1640—, los datos son más regulares y concretos, ya que los navíos que transportaban esclavos debían pasar un control en Sevilla o Lisboa antes de marchar a África (3). Además, en esos años, ni holandeses ni ingleses tenían aún bases en el Caribe y sus posibilidades de introducir esclavos en Hispanoamérica eran casi nulas ante la sólida organización portuguesa, que en ese momento tenía acaparado el mercado: La guerra con España en 1640 y, como consecuencia, la pérdida de ese mercado cambió el panorama de la trata. A partir de ese momento hay que contar con la inevitable participación en el tráfico de otras potencias, sobre todo holandeses, que unas veces con permiso, otras con patente de corso y otras sin ningún requisito legal, se lanzaron a un comercio que les proporcionó dividendos y, sobre todo, la posibilidad de llevar sus telas y otros productos a las costas americanas.

En otros dos cortos períodos de esta centuria, la trata va a estar reflejada en los documentos de la Casa de Contratación: desde 1663 a 1674, año en que se concede un asiento a dos genoveses —Grillo y Lomelín— (4) y de 1676 a 1681, en que el comercio de esclavos pasa a ser administrado por el Consulado sevillano (5), pero esa circunstancia que nos brinda la posibilidad de conocer

(2) 1) Que no se tuviera en cuenta a este tipo de navío para la prohibición de no poder sus maestros *tomar a daño* más que las dos terceras partes de su valor y que se le dispensase de llevar piloto aprobado por el piloto mayor. (Libro I, cap. XXXV, leg. 23).

2) Que los navíos que por Angola y otra parte iban con esclavos negros a las Indias, con Registro de la Casa de Contratación, debían gozar de la misma esención de derechos que los navíos de flotas para los bastimentos y pertrechos que necesitasen. (Libro II, cap. VII, leg. 26).

(3) Los asientos portugueses están estudiados en mi obra *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*. Sevilla, 1978.

(4) El asiento de Grillo y Lomelín, en Vega Franco, Marisa: *El tráfico de esclavos con América (Asiento de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*. Sevilla, 1984.

(5) La documentación referente al asiento de negros del Consulado de Sevilla se encuentra en la Sección Consulados del Archivo General de Indias en los legajos 1.596 a 1.605 y libros 881-886. He publicado un pequeño estudio sobre el tema, titulado *El Consulado de Sevilla, asentista*

de forma directa el engranaje de este tipo de comercio no excluye el hecho de que un continuo y sustancioso contrabando seguía realizándose aun en ese período, lo que impide llegar a conclusiones más o menos fiables. Para el resto de los años que componen esta centuria hemos utilizado datos que proporcionan los pleitos por decomiso o noticias más indirectas ofrecidas por funcionarios y comerciantes antillanos. Desde luego se echa en falta un trabajo que recoja las fuentes holandesas e inglesas sobre esta materia, porque aunque hay algunas monografías que tocan el tema (6), la historia de la trata de negros a Hispanoamérica con óptica y documentación holandesa está aún por hacer.

Con respecto a la inglesa, cuya bibliografía es muy abundante, se refiere en general a épocas posteriores. Con todo, intentaremos ofrecer una amplia información de las rutas y navíos usados en este comercio, pero antes parece oportuno detenerse a examinar los aspectos náuticos contemplados en los propios asientos que, desde la óptica española, dieron forma a la trata en este siglo.

Aspectos marítimos en los asientos de esclavos.

No es necesario detenerse en un análisis global de los asientos porque, salvo el del Consulado de Sevilla, están bien estudiados (7). En síntesis se trataba de un acuerdo entre la Corona española y los asentistas, en el que se consignaban una serie de obligaciones y derechos para ambas partes. La corona trataba de asegurarse una renta fija y la introducción de un determinado número de esclavos en América, indispensables para su desarrollo económico. Por su parte, los asentistas forzaban la situación buscando ventajas que, en general, iban encaminadas a la obtención de unas ganancias lo más elevadas posibles y a lograr una independencia y permeabilidad en asuntos de navegación a las costas americanas, que en su condición de extranjeros tenían vedadas, en teoría, por el monopolio vigente. Buscaban ventajas en aquellos puntos que se referían al personal encargado de dirigir el negocio y a la forma de realizar la navegación: permiso para navíos sueltos, posibilidad de llevar tripulación castellana o de otra nacionalidad, facultad para enviar factores a los puertos americanos y habilitación del mayor número posible de puertos en ambos lados del Atlántico. En este sentido, el articulado de los contratos fue

de esclavos: una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial, en *Actas de las I Jornadas de Andalucía y América*, t. II, págs. 183-195. El resto de la documentación sobre este asiento, que tengo recogida, será utilizada en parte en este trabajo.

(6) Boxer, Charles R.: *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*. New York, 1965. Coslinga, Cornellis Ch.: *The Dutch in the Caribbean*. Assen 1971. (Esta obra incluye una amplísima bibliografía). Brindenbaug, Carl y Roberto: *No peace beyond the line. The English in the Caribbean, 1624-1690*. New York, 1972. Harlow, Vicent T.: *A History of Barbados, 1625-1685*. Oxford, 1926.

(7) Scelle, George: *La traite negriere aux Castille*. París, 1906. T. I. Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...* Vega Franco, M.^a Luisa, op. cit. y Wright, Irene: *The Coyman Asiento, 1685-1689*. B. V. G. O. VI, I, 1924.

variando a tenor de las necesidades que la experiencia y la situación internacional iban imponiendo.

El asiento de Pedro Gómez Rainel en 1595, aunque con algunas variantes, va a servir de modelo a todos los demás, pero obtiene algunos privilegios que se omiten en los siguientes, como la posibilidad de introducir 600 negros en el Río de la Plata (8) que se prohíbe taxativamente a Juan Rodríguez Coutiño, el siguiente asentista (9). En general, estos primeros asientos fueron bastante generosos en materia de navegación. Se permitía que las naves para conducir esclavos salieran *de la ciudad de Sevilla, Lisboa, Islas Canarias, Cabo Verde, Santo Tomé, Angola y Mina, de sus ríos y de toda y cualesquiera partes y ríos que los quisieran embiar para llevar a todas las dichas Indias, islas, puertos y ríos de ellas, así por su cuenta como vendiendo o contratando las dichas licencias con cualquier otra persona...* Si a esto se añadía que la navegación se podía hacer en navíos fuera de flota sometidos a un registro en la Casa de Contratación pero cuya visita por las autoridades reales se podía realizar en Sevilla o Lisboa, del porte que el asentista quisiera (10) y con tripulación castellana o portuguesa, se puede calibrar el enorme poder que estos asientos proporcionan a los portugueses. Es la coyuntura más favorable para la emigración lusitana a Indias y es fácil imaginar que fue bien aprovechada.

Sólo hay una prohibición expresa: la entrada de negros en Tierra Firme. En aquella provincia no podía quedar ningún esclavo y los que allí se vendieran para pasar al Perú, deberían hacerlo inmediatamente, con penas muy fuertes para quienes la contravinieran. Para mayor seguridad se ordenó a los Oficiales reales de Tierra Firme tomar registro e inventariar todos los negros que llegaron a Nombre de Dios y sacarlos con el mismo registro e inventario sin permitir que quedara ninguno (11).

Es bastante llamativa, en un contrato tan ampliamente permisivo, esta fuerte prohibición y el tono imperioso con que está redactada. Desde luego no se trataba de proteger las flotas, porque la orden no va contra la llegada de navíos negreros sino de impedir que los esclavos se queden allí. Por el momento la única explicación plausible es el acuciante problema que se había planteado en aquellos parajes desde hacía muchos años con los cimarrones (12).

Más o menos son estos los esquemas en que va a desenvolverse la trata

(8) Artículo 5 del asiento de Rainel. He utilizado la copia que de él se guarda en el A. G. I. Condaturía 261.

(9) Artículo 8 del asiento Rodríguez Coutiño. Copia que se encuentra en A. G. I. Indiferente 2829. Estos asientos han sido publicados por Abreu y Bertodano: *Colección de los tratados de Paz, Alianza, Neutralidad, Garantía, Protección, Tregua, Mediación, Accesoión, Reglamento de límites, Comercio, Navegación, Hechos por los pueblos, Reyes y Príncipes de España*. Madrid, 1740, y Molinari, Luis: *Data para el estudio de la trata de negros en el Río de la Plata*. Documentos para la Historia Argentina, t. VII. Buenos Aires, 1916.

(10) Sólo se prohíben urcas esterlinas u holandesas. Capítulo 13 del asiento de Rainel.

(11) Artículo 21 del Asiento de Rainel.

(12) Mena García, M.^a del Carmen: *La Sociedad de Panamá en el siglo xvi*. Sevilla, 1984, págs. 400 y ss.

durante 45 años con un único recorte: a partir de 1615, los puertos de entrada quedan reducidos a dos, Cartagena y Veracruz. Esquemas que disponen una navegación triangular —Europa-Africa-América-Europa—, larga, difícil, complicada y libre de los rígidos lazos del monopolio impuesto por el Consulado de Sevilla (13). Los portugueses son los dueños absolutos y van a conseguir introducir en Indias un número de esclavos que no será superado hasta bien entrado el siglo XVIII (14), en navíos bastante pequeños, con una destreza que demostraba su experiencia de siglos. No es extraño que, después de la guerra de 1640, cuando España se vio obligada a prescindir de ellos, el comercio de esclavos con Hispanoamérica sufriera un duro golpe que sólo pudo superarse en la centuria siguiente con la firma de los grandes acuerdos internacionales con Francia e Inglaterra.

Comienza entonces la época dorada del contrabando. El suministro de esclavos, en un mercado acostumbrado a adquirirlos regularmente, no podía ser cortado de golpe. La demanda seguía existiendo con fuerza redoblada y España no estaba en condiciones de satisfacerla. Era el momento que otras potencias extranjeras, sobre todo Holanda, esperaban para actuar de una manera o de otra. Al no conseguirlo por la vía legal (15), lo hicieron por medio de un contrabando bien organizado, con bases en Africa y el Caribe, con una preparación adquirida mediante sus numerosos contactos en España y contando con el apoyo de sus naciones respectivas. El caso de un holandés, cuyo cargamento se decomisa en Cartagena en 1660, puede ser un buen ejemplo del negrero que en este momento actuaba en Hispanoamérica. Gerardo Eniffer Bangole, natural de Amberes y criado en Sevilla, donde vivió con su hermano Pedro Bangole, había sido cargador y miembro del Consulado (16) y había viajado a México. Probablemente, aprovechando la coyuntura favorable que existía a mediados del XVII en cualquier lugar que no fuera España, se estableció en Amsterdam en 1656 (17). En mayo de 1658 salió de esta capital en un navío de fabricación holandesa, de unas 300 tn. y tripulación de 54 hombres, todos de nacionalidad holandesa y alemana. Se encaminaron a las islas Canarias de donde salieron el 4 de agosto, llegando a la costa de Arda en octubre de ese mismo año. En las Canarias hubo cambios en la tripulación, enrolándose varios españoles. Permaneció en las costas de Africa reuniendo el cargamento hasta febrero de 1659 y con 550 esclavos se dirigió al Caribe

(13) El Consulado vio desde antes que se firmaran estos asientos el quebranto que tal navegación iba a infringir a su bien establecido monopolio comercial. Lo intentaron todo para impedirlo pero no lo consiguieron por una serie de razones cuya explicación necesitaría un trabajo aparte. De todas maneras, sobre el tema puede verse: Scelle, George: *La traite...*, t. I, págs. 348 y ss., y Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, págs. 28-50.

(14) Según cálculos bastantes aproximados, en estos 45 años entrarían en Indias entre 250.000 y 300.000 esclavos. Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, pág. 209.

(15) Vega Franco, Marisa: Op. cit., págs. 17-18.

(16) Aparece en una lista de los miembros del Consulado en 1651. Véase Collado Villalta, Pedro: *Un repartimiento por contrabando en la carrera de Indias en 1651: Los hombres del comercio de Sevilla*. Archivo Hispalense, núm. 203. Sevilla, 1984.

(17) Proceso a un navío decomisado en Cartagena. Declaración de Eniffer. A. G. I. Escribanía de Cámara 574C, págs. 53 y ss.

haciendo una escala en la isla del Príncipe. Comienza entonces un largo peregrinar intentando vender la cargazón. Toca Margarita, Cumaná, La Guaira y Cartagena, donde la venta fue imposible porque la costa estaba asolada por los continuos ataques piráticos que se multiplicaron en las décadas de los años 50 y 60. Deambuló durante varias semanas entre Cartagena y Portobelo y por fin se vio forzado a atracar, en 1660, sin alimentos ni agua, en el puerto colombiano, donde se le decomisó la embarcación y la carga (18).

Como decíamos, puede ser un ejemplo típico del negrero del momento. Amparado en un comercio con sus colonias en el Caribe, simula una arribada forzosa a cualquier puerto español donde además de los negros, siempre codiciados, vendía telas y otras mercancías. Es el momento de maridaje entre el comercio negrero y el contrabando de otros productos. Curaçao, Barbados y Jamaica eran depósitos de esclavos, pero también tapaderas idóneas para cualquier tipo de comercio productivo. Se había llegado a una situación tal, que el Consejo de Indias se vio obligado a introducir en los juicios de residencia de los gobernadores de las provincias americanas, medidas muy duras si se descubría consentimiento en algún delito de contrabando (19). Se imponía una rápida solución, que se intentó dar con la firma de un nuevo asiento concedido esta vez a dos genoveses, en teoría neutrales, Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín (20).

Este asiento tiene ya poca similitud con los anteriores, excepto la exclusividad del monopolio y la exigencia de una renta fija. Los fines que se persiguen y las condiciones que se admiten reflejan una situación difícil, dura y totalmente diferente a la de veinte años antes. Tiene la virtud de ser pragmático, ya que con él se pretende paliar dos grandes deficiencias del momento: la falta de navíos en España y el total abandono en que se hallaba el tráfico de esclavos con las colonias. Introduce novedades sustanciales que van a proporcionar a la trata unas estructuras navales diferentes. Aparte del destino que se le daría a esta nueva renta —la construcción de navíos para la Carrera de Indias—, se permite a los nuevos asentistas abastecerse de esclavos en los depósitos del Caribe, sin tener que acudir a Africa. De esta manera España se desentiende del comercio triangular y la trata para Hispanoamérica queda reducida al ámbito del Caribe, con unas embarcaciones construidas o equipadas especialmente para ello. Atrás quedaban los pequeños y viejos navíos que

(18) *Ibidem*.

(19) R. C. de Aranjuez de 11-mayo-1685. Inscrita en un proceso sobre decomiso. Escribanía de Cámara 574C pieza 9, pág. 128 vta. Sobre este comercio clandestino, todavía sin estudiar, hay bastante documentación en la sección citada de Escribanía de Cámara del A. G. I. La mayoría de los casos se dan en Cartagena y el más llamativo es la residencia que se toma al Gobernador D. José de Daza y sus ministros por la entrada fraudulenta de esclavos y ropa. A. G. I. Escribanía de Cámara 594, A, B, C, y 595, A, B, C. También en Caracas y Cumaná hay residencias de este tipo en A. G. I. Escribanía de Cámara 676, A, B, C, y 677, B, entre otros.

(20) En un memorial que escribió al Consejo Fray Juan de Castro, gestor del nuevo asiento que se firmaría en 1663, se exponía cómo, después de la revolución de Portugal, los holandeses habían aprovechado el momento y habían introducido en Indias grandes cantidades de negros y ropas, produciendo la ruina del comercio de galeones y flotas que habían perdido casi la mitad de su capacidad. 24-marzo-1662. A. G. I. Indiferente General, 2.834.

esperaban, en el río de Sevilla, ser alquilados por cualquier portugués para el largo y peligroso viaje.

Paradójicamente, los barcos usados en este asiento, que no tenían que realizar el viaje trasatlántico, son los de mayor capacidad empleados en la trata durante todo el siglo.

Otra novedad del contrato con Grillo y Lomelín, que modifica sustancialmente la navegación, es que abre oficialmente el puerto de Portobelo como receptor de esclavos con la condición de que sólo vayan dos de los navíos del tráfico cada año y que no puedan estar ambos a un tiempo. Como caso excepcional, también se utilizaría el puerto de Buenos Aires (21). Todo garantizaba la continuidad del contrabando a pesar de las protestas en contra de los propios asentistas. Y en efecto así sucedió. En los años 1664, 65, 66 y 69 se visitaron navíos que habían embarcado negros de Curaçao y Barbados y en todos se encontraron mercancías, telas, vino, etc. En septiembre de 1669, Juan de Aguilar, Comisario del Perú en Portobelo, visitó el navío *S. Nicolás* de Francisco Galesio, quien practicó el contrabando durante más de 20 años, navegando con permiso de los asentistas y en él hallaron: un cajón de pimienta, canela, lienzos, cruces, azabaches, medallas, barajas de naipes y otras cosas que pertenecían a Lomelín, pretendiendo que lo llevaba para el consumo de los negros. El mismo navío, en 1670, fue sorprendido por el gobernador de Cartagena desembarcando de noche 47 frasqueras y 11 barricas de aguardiente, piezas de puntas de Flandes, puntas de Holanda, etc. En 1672, Galesio fue multado en Cartagena por habersele encontrado en el navío *La Concordia* una caja con piezas de raso y de seda de Holanda, piezas de Bretaña, sombreros y medias de lana de Inglaterra (22).

Con o sin ayuda de los asentistas, seguía el progreso de un contrabando que era ya imparable, por muchos esfuerzos que hicieran las instituciones encargadas del control del comercio y el propio Consulado sevillano, que se hizo cargo del asiento de esclavos con idea de remediarlo (23).

La gestión del Consulado como asentista fue un fracaso. Cuando quisieron volver al primitivo sistema de abastecerse en las costas africanas, se puso de manifiesto su total inexperiencia. En un primer momento intentaron mantener la rigidez, hasta el punto de no permitir que se cargaran negros en las islas Canarias porque los navíos debían ser visitados en Cádiz o Bonanza, escribiéndose numerosas cartas a los factores y autoridades de los puertos indios con la orden de decomisar cualquier navío que fuese sin este requisito (24). Pero no fue este el único motivo de sus muchas pérdidas. Los géne-

(21) Para todo lo referente al asunto de los Grillo, véase, Vega Franco, Marisa. Op. cit.

(22) Memorial contra el asiento de Grillo y Lomelín, 1673. A. G. I. Consulados 1599.

(23) Su postura la dejan bien clara en un memorial que dirigieron al rey en enero de 1680: *Los motivos, señor, que este Consulado tuvo para encargarse de un asiento tan gravoso fueron para evitar los fraudes que se ejecutaban en los puertos de las Indias de ropa, frutos, negros y mercaderías en grave perjuicio de vuestra Real Hacienda y daños crecidos que resultaba a este comercio...* A. G. I. Consulados 1.600.

(24) Varias cartas del Consulado. Octubre de 1678. A. G. I. Consulados, libro 803.

ros que llevaban para el trueque en Africa no eran los más adecuados (25) y su desconocimiento de estas costas y de la forma de reunir el cargamento se aunaron para proporcionarles los calamitosos resultados de los tres primeros años. De 1676 a 1679 se despacharon sólo 14 navíos, con un total de 2.586 toneladas. De ellos uno se hundió en el mar, dos fueron apresados; uno se perdió en Río Hacha, aunque consiguieron salvarse algunos negros, tres perdieron la tripulación en Guinea y Angola, dos no habían llegado a Indias en 1680, cuatro habían conseguido llevar las armazones a sus puertos de entrada pero con más de 400.000 pesos de pérdida y sólo uno tuvo mejor suerte a costa de terminar de llenar sus bodegas en Barbados (26).

Ante tal desastre, al Consulado sevillano no le quedaba otra solución que rendirse ante la evidencia de que las factorías del Caribe se habían hecho imprescindibles (27). Se ven obligados no sólo a permitir que los navíos de su asiento se abastecieran en ellas, sino también a firmar un acuerdo con Juan Barroso, mercader gaditano muy vinculado a firmas holandesas, para que se hiciera cargo de introducir 6.000 tn. (28). La intervención de este último, que delegó en su yerno, Nicolás Porció, condujo la trata negrera a un auténtico caos imposible de controlar por las autoridades hispanas. Desde su *cuartel general* instalado en Portobelo, Porció dirigió el negocio a su antojo (29), introduciendo un tercer elemento para presionar a los holandeses de Curaçao: entró en trato con los ingleses de Jamaica que llevaban negros en sus navíos a la isla de los Naranjos, donde Porció los recogía con una balandra (30). A partir de este momento, y mientras no se estudien estos últimos quince años del setecientos con más detenimiento, cualquier puntualización que se haga sobre las condiciones e instrumentos de la trata serán puras conjeturas. Sólo a muy grandes rasgos, de datos tomados de obras generales, se podrán conocer las rutas y los navíos que se emplearon en este momento. Hasta ahora, sólo el trabajo de Irene Wright arroja alguna luz sobre el asunto (31).

(25) Los géneros más usados eran baratijas y telas de la India, especiales para este comercio, o hierro. Sólo en ocasiones se usaba algún vino. Al no conseguirse estos productos en España se pretendía suplirlos con los que en la península eran más fáciles de obtener. Por ejemplo, el navío *Nuestra Señora de la Candelaria*, cuyo maestre era Martín de Alvis, encontró serias dificultades para hacer su armazón en Africa porque los frutos que llevaba para el trueque eran vino y aceite y se les habían estropeado. Es una de las muchas peripecias que sufrió este navío. Liquidación de lo procedido de la armazón de Martín de Alvis. A. G. I. Consulados 1.602. También información sobre el tema en A. G. I. Consulados 1.600.

(26) Exposición que dirige al Rey el Consulado. 26-enero-1680. A. G. I. Consulados 1.600.

(27) Véase Vila Vilar, Enriqueta: *El Consulado...*, pág. 189.

(28) Hay bastante documentación sobre la intervención de Barroso en Consulados 1.600 y 1.601.

(29) Cartas de los diputados del comercio. Cartagena 21-septiembre-1681. Consulados 1.600.

(30) Cartas de los factores Francisco de Gandía y Francisco de Torregrosa. A. G. I. *Ibidem*.

(31) Wright, Irene: Op. cit.

Rutas.

Antes de analizar las principales rutas marítimas de distribución de esclavos conviene establecer unas ideas generales sobre sus límites. El célebre comercio triangular tenía uno de sus vértices en Europa. En el período portugués, que fue cuando se realizó este tipo de comercio para la introducción de negros en las colonias hispanas, los puertos habilitados a tal efecto fueron Sevilla y Lisboa. Nada podríamos decir sobre ellos después de las conocidas descripciones hechas en las magníficas obras de Chaunu (32) y Mauro (33); sólo queremos señalar que Lisboa destaca en el comercio negrero sobre Sevilla por razones obvias.

Otro vértice del triángulo estaba en Africa; de su situación dependía la duración de los viajes, ya que las regiones africanas donde se capturaban esclavos constituían una larga y estrecha franja de la costa occidental, comprendida aproximadamente entre los ríos Senegal y Coauza, cuyo máximo punto de penetración hacia el interior no pasaba de tres o cuatro centenares de kilómetros. Tres puertos acapararon la supremacía en la captura de esclavos, cuya importancia fue cambiando con el tiempo: Santiago, en la isla de Cabo Verde, que controlaba la región de los ríos de Guinea; Santo Tomé, que absorbía los esclavos que poblaban la región de Nigeria y, sobre todo, San Pablo de Loanda, en Angola, que fue el encargado de suministrar la mayor parte de negros a Hispanoamérica al ser colonia portuguesa hasta 1641 en que pasó a manos de los holandeses (34).

El tercer vértice se ubicaba en el Caribe, bien en puertos españoles, como ocurre en la primera mitad del siglo, bien en islas ocupadas por potencias extranjeras, como es el caso del período siguiente. Este vértice, también móvil, fue menos determinante en la travesía, ya que no había demasiada diferencia entre atracar en Veracruz, Cartagena, Portobelo, Curaçao o Jamaica.

Fue Cartagena el puerto negrero por excelencia durante todo el siglo XVII, aunque a fines de la centuria se observa cierto desplazamiento hacia Portobelo. Esto le dio una especial fisonomía, tanto en el ordenamiento urbano como en la composición de la población. Albergaba un crecido número de portugueses, la mayoría judíos, que tenían controlado este comercio tanto en la costa como en el interior (35). Habían emigrado como marineros, maestros, pilotos, pasajeros o dueños de embarcaciones negreras y tenían estrechos vínculos con sus correligionarios holandeses establecidos en Curaçao, una isla destinada a depósito y mantenida prácticamente por los grandes capitales que

(32) Chaunu, Huguette y Pierre: *Sevilla et L'Atlantique* (1504-1650). París, 1956-1960.

(33) Mauro, Frederic: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII.^e siecle*, 1570-1670. París, 1957.

(34) Véase Aguirre y Beltrán, Gonzalo: *La población negra de México*. México 1972 y «Tribal origins of Slave in Mexico». *The journal of negro History*. Vol. XXXI, núm. 3, Washington, 1946. También Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, págs. 144-147.

(35) Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, op. cit., págs. 118-122, y *Extranjeros en Cartagena en el siglo XVII*. *Jarhbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Vol. 16, págs. 147-184. Colonia, 1979.

sustentaban la Compañía de las Indias Occidentales. Desde ella y desde las factorías inglesas —Barbados y Jamaica— se encauzó todo el comercio de esclavos con las colonias hispanas en la segunda mitad del siglo XVII. El vértice americano del célebre triángulo había quedado reducido a estas tres islas, desde donde se hacía la distribución a los diversos puertos de las grandes Antillas o el Continente en viajes mucho más cortos y menos complicados. Conviene insistir en que nos estamos refiriendo, exclusivamente, al comercio de esclavos en Hispanoamérica. Brasil y las colonias inglesas se abastecían mediante otros procedimientos.

Todas las rutas marítimas dependían de los vientos y, en este sentido, tal vez el único, el tráfico negrero no fue una excepción. Para cruzar el Atlántico aprovechaban las corrientes norte o sur, según la región africana donde se realizara la cargazón. Si se hacía en Cabo Verde o Santo Tomé, la travesía desde la costa occidental de la península Ibérica no presentaba grandes contratiempos. Una vez embarcados los esclavos resultaba relativamente fácil alcanzar la corriente norecuatorial que les llevaba a las costas americanas. El viaje con escala en Angola era mucho más dilatado ya que, pasado el golfo de Guinea hacia el sur, había que sortear una zona de vientos contrarios que obligaba a una penosa y larga navegación a *bolina*. Generalmente se usaba una ruta mucho más larga, pero más rápida, que consistía en bordear por el sur el anticiclón de Capricornio (36).

La duración de estos viajes era, por tanto, variable, máxime teniendo en cuenta que las condiciones de la venta de esclavos en Africa no fueron siempre las mismas. La situación internacional y el estado interno de los cacicazgos africanos, de cuyos botines de guerra provenían los futuros esclavos, influían en el tiempo necesario para reunir una cargazón. Generalmente las estancias eran largas, siendo costumbre la invernada en Africa (37). Algunas veces, conseguir el número suficiente para una armazón llevaba año o año y medio (38).

En teoría, el término medio que debía tardar un navío negrero en cubrir las tres etapas de su periplo era, aproximadamente, un año y medio, aunque en la práctica la duración normal iba desde año y medio a cuatro años.

Siguiendo la ruta con fecha de salida y llegada de 180 navíos, podemos afirmar que sólo un 14,7 por 100 de ellos tardaron menos de un año para su viaje completo, un 35,15 por 100 de uno a dos años, un 37 por 100 de dos a cuatro y sólo un 9,17 por 100 superaron ese tiempo. Hay también casos extremos de navíos que necesitaron siete años o más, lo que sólo puede explicarse por causas ajenas al viaje en sí (39). Para el resto del período no existen datos tan

(36) Deschamps, Hubert: *Histoire de la traite des noirs de l'antiquité a nos jours*. París, 1972, págs. 77-78.

(37) Carta de la Casa de la Contratación al Consejo. Sevilla, 16-junio-1620. A. G. I. Contratación 5.172.

(38) Informe de la Junta de Negros, 17-junio-1614. A. G. I. Indiferente 2.795.

(39) Véase Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, cuadros números 1 y 3, páginas 148-152.

específicos, pero no parece aventurado pensar que las embarcaciones holandesas o inglesas consiguieran distinto tiempo, dada la pericia portuguesa en este asunto. Conocemos el caso de un navío holandés, citado anteriormente, que salió de Amsterdam el 8 de mayo de 1658, llegó a Canarias el 4 de agosto y a la costa de Arda en octubre del mismo año. Después de invernar salió para Indias en febrero de 1659 y llegó a la Margarita, primer puerto continental americano, en mayo (40). Es decir, dos años completos. En un período posterior, cuando el Consulado sevillano intentó que sus propios miembros realizaran la hazaña, su inexperiencia causó estragos. Martín de Alvis, maestre del navío *Nuestra Señora de la Candelaria* y *San Francisco*, de 309 tn. salió de Cádiz a finales de 1676 y llegó a San Pablo de Loanda en el mes de febrero del año siguiente. Hasta el 15 de diciembre de 1678, es decir, casi dos años después, no salió de Angola y al mes y medio tocó la Margarita. Pocos días más tarde, se hundió en Río Hacha. Sus cálculos sobre las proporciones entre la capacidad del navío y la carga —consiguió embarcar más de mil negros— le habían fallado. Cuando los diputados del Consulado se presentaron en Cartagena a recoger los restos del naufragio, recibieron 141 esclavos y 57.463 pesos de los que se habían ido vendiendo (unos 350) (41). Ejemplos de este tipo son frecuentes en estos años. El 15 de julio de 1680 habían llegado a Cartagena el capitán Juan Antonio Basabe, maestre de un navío que, con licencia del Consulado, salió para los puertos del Congo y después de carenar en Canarias y río de Gambia se hundió en Cacheo. Allí tuvo que ponerse de acuerdo con dos sujetos, uno de ellos portugués, y entre los tres consiguieron reunir 250 esclavos, 100 de los cuales eran *mulequitos* (42).

Pero en realidad, estos años son sólo un paréntesis. Durante todo el siglo, los navíos negreros surcaron el Atlántico bajo las expertas manos de portugueses y holandeses, que procuraban realizar la travesía en el menor tiempo posible. En pocas ocasiones se podrá usar con más propiedad la frase de que el tiempo para ellos era oro.

La ruta del Caribe no ofrecía complicaciones. Se trataba de un viaje que podía durar de ocho a diez días, con lo cual en un año transportaban tranquilamente dos o tres cargazones. Contamos con datos de dos de los navíos que trabajaron en el asiento de Grillo y Lomelín. El llamado *Buen Suceso*, desde el 6 de abril de 1663 al 4 de junio de 1665 que llegó a España, había hecho los siguientes viajes: Cartagena-Curaçao-Portobelo-Curaçao-Cartagena-España; y el *Santa Cruz*, en tres años, desde 18 de enero de 1664 hasta el 14 de enero del 67, realizó el siguiente itinerario: Cartagena-Portobelo-Curaçao-Portobelo-Curaçao-Portobelo-Cartagena-Curaçao-Cumaná-España (43). Es decir, que en el tiempo que un navío negrero, con escala en Africa, transpor-

(40) Declaración de Gerardo Eniffer Bangorle 1660. A. G. I. Escribanía 574C, págs. 53 y ss.

(41) Liquidación de lo procedido del navío de D. Martín de Alvis y relación del propio Alvis. A. G. I. Consulados 1.602 y 1.600

(42) Información dada por Francisco de Torregrosa, factor de Cartagena. 2-septiembre-1680. Consulados 1.600. Mulequitos eran niños menores de siete años.

(43) Vega Franco, Marisa: op. cit., pág. 123.

taba una cargazón se podían llevar dos o tres con este sistema, evitando al mismo tiempo el peligro de la navegación por el Atlántico. De los cinco navíos del asiento de Grillo, tres de ellos sólo necesitaron de dos o tres meses para su primera cargazón desde que salieron de España (44). Este sistema de factoría-depósito caribeño, fue el que se utilizó para toda América—excepto el Brasil— en la segunda mitad del siglo xvii. Sólo las grandes compañías negreras del xviii resucitarían el comercio directo desde Africa en sofisticados navíos de gran tonelaje.

Los navíos.

Por los mismos motivos que existe poca atención a la legislación sobre el comercio de esclavos, no se prestó demasiada a la de los navíos utilizados en el tráfico, sobre todo en la primera mitad de la centuria y, desde luego, salvo en contadas excepciones no estaban preparados para este fin. Se usaba cualquier embarcación mercante, casi siempre pequeña y no muy nueva, cuyos datos son muy difíciles de localizar y sistematizar. Hasta no hace mucho tiempo se admitía que la capacidad de los barcos usados en la trata en el siglo xvii oscilaba entre las 200 y las 500 toneladas, aunque Chaunu recoge un tonelaje más bajo (45). Estudios más recientes y puntuales lo rebajan bastante más y nos permiten conocer con alguna exactitud sus características (46).

De los 483 navíos negreros que se registran en la Casa de Contratación desde 1616 a 1640, 130 son de menos de 80 tn., 110 de 80 a 100 tn. y sólo 185 las sobrepasaron (47). El claro predominio de barcos de poca capacidad es más acusado aún teniendo en cuenta que entre los de menos de 80 tn. los hay de mucho menor porte. Concretamente, en 1619 navegaron uno de 30 tn., cinco de 40 ó 45 tn., seis de 50 tn., tres de 60 tn. y cuatro de 70 tn. (48).

El problema que suponía la travesía del Atlántico en embarcaciones tan pequeñas y las ínfimas condiciones de salubridad en las que se viajaba se intentaron remediar pero apenas se consiguió nada. Los portugueses siguieron usando navíos pequeños y de poco calado, entre otras razones porque eran mucho más adaptables para efectuar el rescate en ríos africanos. A finales de la centuria, los navíos empleados seguían siendo de poco tonelaje y de 36 que

(44) *Ibidem*, pág. 121.

(45) Aguirre Beltrán en su obra *La población negra de México*, (México, 1972, pág. 31), afirma que el tonelaje de los navíos negreros en el siglo xvi era generalmente de 100 a 200 tn. y que en el xvii aumentó a 500 tn. Rolando Mellafe, utilizando ya datos de Chaunu (*Breve Historia de la esclavitud en América Latina*, México, 1973, pág. 78) matiza ya la cuestión y afirma que *...los barcos dedicados al tráfico negrero hasta mediados del siglo xvii fueron de 118 tn. y en el resto del período éste subió hasta 220, encontrándose barcos hasta de 500 tn.*

(46) Vila Vilar, Enriqueta: «Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo xvii». *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, vol. xvii, núm. 3. Sevilla, 1973. *Hispanoamérica...*, págs. 129-134. Vega Franco, Marisa: *El tráfico de esclavos...*

(47) Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, pág. 130.

(48) *Ibidem*.

realizaron la travesía de 1676 a 1681, sólo siete sobrepasaron las 250 tn. (49). Paradójicamente, los que se emplearon en el asiento de Grillo y Lomelín, que no utilizaron la ruta transatlántica, son los de mayor capacidad de todo el período, alcanzando las 500 tn. (50). No en vano fueron construidos o alquilados especialmente para este fin y tuvieron que atenerse a unas normas concretas.

Dadas las diferencias que existen en la tonelada, según las épocas y la nacionalidad, vamos a ofrecer las medidas exactas que dieron en el arqueo efectuado a algunos de estos navíos.

Navío de 32 tn. 1638

(Fuente: AGI. Contratación 2.896)

Manga	8	codos
Plan	4	»
Puntal	3	»
Quilla	20	»
Eslora	26	»
Cuadra	7	»
Amura	8	»
Rodel Popa	2	»
Rodel Proa	2	»

Navío «San Fortunato» 260 tn. 1665

(Fuente: AGI. Contaduría 264A)

Manga	13	codos	20	dedos
Plan	8	»	24	»
Puntal	5	»	11	»
Quilla	40	»	—	»
Eslora	48	»	16	»
Cuadra	12	»	—	»
Amura	13	»	24	»
Rodel popa	5	»	—	»
Rodel proa	8	»	6	»

Gabarra «Ntra. Sra. Consolación» 59,5 tn. 1680

(Fuente: AGI. Consulado 1.603)

Manga	9	codos
Plan	4	»
Puntal	4	»
Quilla	23,5	»
Eslora	31	»
Cuadra	8	»
Amura	8,3	»
Rodel Popa	1,5	»
Rodel Proa	2,5	»

Navío «San Vicente» 515 tn. 1664

(Fuente: AGI. Contaduría 25)

Manga	14,20	codos	—	
Plan	11	»	—	
Puntal	7	»	29	dedos
Quilla	44,16	»	—	
Eslora	54	»	16	»
Cuadra	13	»	—	
Amura	14	»	12	»
Rodel popa .	8	»	—	
Rodel proa .	10	»	16	»

Es necesario llamar la atención sobre el tamaño de las embarcaciones negreras en esta época, porque ello nos está demostrando la poca consistencia que tiene el valor de la tonelada como exponente del número de esclavos embarcados. Sabiendo que un navío de 60 toneladas podía cargar un prome-

(49) Véase el cuadro incluido en Apéndice.

(50) Los tres primeros navíos que compraron los asentistas —*Buen Suceso*, *Santa Cruz* y *San Juan Bautista*— parece que fueron de 500 tn. De otros dos que se conserva su arqueo, sabemos que uno, el *San Fortunato* era de algo más de 260 tn. y el otro, *San Vicente* de 515 tn. Vega Franco, Marisa: *El tráfico de esclavos...*, págs. 108-111.

dio de 120 a 200 esclavos (51), todos los cálculos que se hagan sobre esta base serán simples suposiciones, ya que ello no implica que los negreros aprovecharan toda la capacidad de sus navíos para el cargamento humano. Aunque parece que fue así en el caso de los portugueses, también es cierto que los navíos holandeses cargaban cantidad de telas y otros productos en las bodegas destinadas a los negros.

Los navíos más usados hasta 1660 fueron las carabelas y los pataches de fabricación española y portuguesa y las urcas y filibotes de construcción holandesa. Las urcas, muy usadas por los portugueses, eran embarcaciones de carga panzudas, redondas, de similar figura en popa y proa y con una considerable capacidad en sus bodegas (52). La tradición ha conservado la palabra *carraca* para mencionar un barcucho feo, pesado y carcomido (53), y en este sentido es descrita por fray Tomás de Mercado cuando dice: ... *se embarcan en una nao que a veces no es carraca 400 ó 500 (esclavos) y muchos de ellos mueren...* (54).

Los filibotes, parecidos a las urcas, pero algo más pequeños, fueron los más solicitados por los negreros, pues con ellos podían penetrar en las barras y puertos de Angola y eran de menor coste (55). La escasez de navíos de construcción española hizo necesario que, a pesar de la prohibición de usar navíos extranjeros para el comercio con Indias, no sólo se permitiera, desde el primer asiento portugués, usar estos filibotes, sino también urcas holandesas e inglesas (56), necesidad que se mantuvo durante todo el siglo. Por lo menos, dos de los navíos adquiridos para el asiento de los genoveses Grillo y Lomelín fueron construidos en Inglaterra (57), y cuando el Consulado sevillano se hizo cargo del asiento tampoco pudo excluir su uso. De cinco embarcaciones que estaban preparadas en Cádiz para hacerse a la mar, tres eran holandesas (58), y es de suponer, dadas sus conexiones, que los navíos de Juan Barroso fueran también de esta nacionalidad (59). Esto refleja una situación en la marina de sobra conocida y que, en parte, fue la causa de la decadencia española.

Los estudios realizados para los asientos portugueses nos han permitido reconstruir bastante fielmente el equipo y la tripulación de un navío negro (60). Hacer el viaje fuera de flotas les obligaba a hacerse cargo de su propia

(51) Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, pág. 132.

(52) Llavares, S.: «Las urcas transporte en la Armada española». *Revista General de Marina*, t. 176, págs. 577-584. Madrid, 1969.

(53) De Juan y Peñalosa, Javier: *Historia de la Navegación*. Madrid, 1980, pág. 57.

(54) Mercado, Fray Tomás de: *Suma de Tratos y Contratos*. Sevilla, 1587, pág. 109.

(55) La Casa de Contratación al Consejo. Sevilla 18-marzo-1615. A. G. I. Contratación 5.172.

(56) Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, pág. 134.

(57) Vega Franco, Marisa: *El tráfico...*, págs. 108-109.

(58) El prior D. Francisco de Contreras Chaves. Cádiz, 30-septiembre-1676. A. G. I. Consulados 1.600.

(59) Véase el cuadro que se ofrece en Apéndice.

(60) Todos los datos ofrecidos en este tema, mientras no se indique lo contrario, están tomados de mis trabajos, ya citados, *Hispanoamérica...*, págs. 134-137 y *Algunos datos...*, págs. 226-228.

seguridad, por lo que necesitaban ir armados, si bien se consintió para disminuir el coste, que llevaran menos armas de las que se consideraban imprescindibles. Un patache de 35 toneladas tenía permiso para viajar con sólo ocho mosquetes y dos arcabuces con sus cargas, dos arrobas de plomo en pan y en balas, 20 libras de cuerda de arcabuz y tres arrobas de pólvora. Para un barco de 100 toneladas se exigían cuatro piezas de hierro colado con sus encabalgamientos, cucharas, atacadores, etc., 150 balas rasas, cuatro quintales de balas de arcabuz, 15 mosquetes con sus frascos y frasquillos, un quintal de plomo, cinco arrobas de cuerda de arcabuz, 22 piezas y seis templeones. La artillería pesada debía aumentar a seis piezas de hierro en un navío de 150 toneladas.

El utillaje obligado era el normal para este tipo de embarcaciones: varios quintales de jarcia, equipos de velas de reserva, anclas, cables, bombas, tímón de repuesto, hilo de vela, agujas y una barca con dos equipos de remos.

En cuanto a la tripulación, su número oscilaba según el tonelaje del navío. Estaba compuesta, generalmente, por el maestre, piloto y varios marineros —de 15 a 30, entre los que se nombraban los cargos de despensero y contra-maestre—, algunos grumetes y tres o cuatro pajes. El maestre en esta época no necesitaba ningún tipo de conocimiento náutico; la responsabilidad en este sentido caía de lleno en el piloto, que debía demostrar su capacidad. Sin embargo, era quien debía asumir el resultado del viaje. Se comprometía con una fuerte fianza a volver con el navío y toda la tripulación, lo cual raras veces cumplía. La mayoría de los marineros eran hombres jóvenes —en pocas ocasiones su edad sobrepasó los treinta años— que aprovechaban la oportunidad de pasar a Indias, lo cual, dada su nacionalidad, les estaba legalmente prohibido. Verdaderas oleadas de portugueses y holandeses entraron así en las colonias españolas.

La nacionalidad de la tripulación era diversa y dependía, en parte, del maestre y del lugar de donde partía el barco. En el período portugués se observa, como es natural, un alto porcentaje de lusitanos, aunque el barco saliera de Sevilla. Igualmente hay que pensar que en los navíos holandeses la mayor parte de la tripulación era de esta nacionalidad. El navío de Gerardo Eniffer, ya citado, que fue decomisado en Cartagena en 1660, llevaba ocho marineros españoles concertados en Canarias, 10 que había tomado en La Guaira y 31 extranjeros, de Holanda, de Dunquerque y de varias ciudades alemanas (61).

¿Cuál era el sueldo de estos hombres? Desde luego, más alto que los de la Carrera de Indias (62). Los marineros ganaban unos 15 pesos al mes durante la travesía, y los grumetes, 10. Durante la internada en Angola, la mensualidad se reducía a 10 pesos los marineros y seis pesos cuatro reales los grumetes (63). En ocasiones se ajustaba el viaje en su totalidad, pero el cálculo se hacía sobre estas bases.

(61) Pleito sobre decomiso de negros. A. G. I. Escribanía de Cámara 574.

(62) Véase Vega Franco, Marisa: Op. cit., págs. 117-119.

(63) Cuaderno de cuenta de la gente de mar del navío *San Fortunato*, 1676. A. G. I. Consulados 1676.

La economía interna de un navío negrero era enormemente complicada: fianzas, seguros, avanzas (64), operaciones crediticias, etc., necesitan un estudio a fondo para aclarar el complicado mundo de los negreros, cuya categoría cubre una amplia escala que va desde el potentado comerciante hasta el marinero, dueño de uno o dos esclavos, pasando por el mercader medio, que podía disponer de un modesto capital que le permitía participar en una carga-zón, con un número más o menos elevado.

Los altos costes que la armazón de un navío negrero llevaba consigo debían estar respaldados por un fuerte capital, que muchas veces se conseguía mediante compañías de pequeños accionistas. Los papeles del Consulado sevillano, bastante bien ordenados, nos han permitido comprobar cómo toda una serie de prestamistas, que cobraban un interés de hasta el 30 por 100, estaba detrás de los cargadores de esclavos (65). En general, las ganancias de estas armazones eran cuantiosas, pero había que soportar una serie de gastos iniciales —compra de las mercancías para el trueque en Africa, mantenimiento de los esclavos— no usuales en otro tipo de comercio, y hacer frente a unos riesgos que no podían afrontarse sin un fuerte capital (66).

La «mercancía».

Las características generales de los navíos que acabamos de describir hacen presumible sus pésimas condiciones de salubridad, máxime con la situación de hacinamiento que se producía en la travesía del Atlántico cuando el barco iba cargado. Aunque es lógico suponer que los más afectados serían los esclavos, parece que el porcentaje de muertes fue mayor entre la marinería. De todas formas, los testimonios que hasta nosotros han llegado muestran las condiciones infrahumanas que tuvieron que soportar (67).

La mortandad durante la travesía tuvo que ser elevada, aunque no tanto como se ha venido sosteniendo. Con estadísticas más o menos fiables se puede hablar de un 23 por 100 en los viajes más largos (68), aunque la tendencia sería rebajar esta cifra no sólo por las ocultaciones de esclavos que se hacían en los puertos americanos para eludir al fisco, sino porque hay que

(64) Eran las *avanzas* un contrato privado donde se estipulaban los acuerdos entre los asentistas y cargadores.

(65) A. G. I. Consulados, libro 884.

(66) El estudio de estas sociedades, que aparecen detrás de todo negocio negrero, sólo es posible realizarlo a través de los archivos notariales. Es particularmente interesante para este tema el trabajo de Carlos Sempat Assadourian: «El tráfico de esclavos en Córdoba». *Cuadernos de Historia*, núm. XXXVI, Córdoba, 1966, donde se estudia la formación de 6 sociedades en esta ciudad argentina desde 1594 a 1601.

(67) Son muy gráficas las descripciones, sobre todo de Alonso de Sandoval en su obra *De Instauranda aethiopia salute* (Bogotá, 1956) y de Fray Tomás de Mercado, op. cit. En un informe presentado al Consejo de Indias se dice textualmente: *...se traen doscientos o trescientos en un navío desnudos, en cueros, presos y encadenados, con la comida y bebida por tan tasa que se muere gran parte de ellos; y los más llegan flacos, debilitados y enfermos*. Biblioteca de la Real Academia de la Historia de Madrid. *Colección Muñoz*, libro 9-4.798.

(68) Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, págs. 139-140.

suponer que los negreros intentarían llevar a buen puerto el mayor número posible (69). De todas formas, la mortandad fue mayor en los puertos de salida y entrada que en la travesía (70), y quizá la razón de que la mayor parte de la *cargazón* pudiera soportar el viaje consistía en que el régimen alimenticio que les proporcionaban era lo suficientemente racional como para mantenerlos vivos. Sin pensar en una dieta equilibrada, cabe suponer que los negreros supieron aprovechar hasta el máximo el valor nutritivo de algunos alimentos baratos y fáciles de conseguir, como el pescado salado. Investigaciones en este sentido han puesto de manifiesto las posibilidades de las sardinas y anchoas para conseguir las calorías suficientes que requería la ruda vida a bordo (71). Pues bien, en los barcos negreros se consumían grandes cantidades de bacalao y sardinas. Aunque la alimentación se basaba en el *bizcocho*, le seguía en importancia, en mayor proporción que las leguminosas, el pescado salado. Habas, garbanzos y algún arroz completaban la despensa de estos navíos, en los que, en bastantes ocasiones, se cargaba también carne salada destinada a los cargadores y oficialidad. Algunas pipas de vino, una pocas arrobas de aceite y una pequeña cantidad de botijas de vinagre —destinado posiblemente a la desinfección de las bodegas— completaban el abasto (72).

Es difícil calcular el número de esclavos que bajo el régimen de *emigración forzosa* llegó a Hispanoamérica a lo largo del siglo XVII. Existen datos bastante fiables para ciertos períodos, pero ninguno para otros. Por ejemplo, podemos precisar con cierta exactitud que desde 1595 a 1640 fueron llevados de 250 a 300.000 esclavos africanos y desde 1663 a 1674, 15.212 *piezas de Indias* (73), que suponían 18.314. Aunque con bastantes dudas podríamos dar la cifra de 6.500 a 8.000 para los años 1676-1681, pero queda una gran laguna, más de 40 años, desde 1640 a 1663 y desde 1681 a 1698 difícil de llenar. Fue una época sin control, en la que la introducción de esclavos en las colonias españolas se hizo por medio del contrabando y, por tanto, de muy difícil cuantificación. Habría que conocer las cantidades de esclavos que en esos años salieron de Curaçao, Jamaica o Barbados con destino a Hispanoamérica. Y aún así, se nos escaparían los que optaron por la ruta triangular que en estos años siguieron empleando portugueses y franceses, sobre todo. Se puede calcular para toda la centuria un mínimo de 350.000 a 400.000 esclavos, pero el máximo escapa a nuestras posibilidades. De todas formas, lo que sí se puede asegurar es que nos encontramos ante una de las emigraciones más numerosas, inhumanas e impresionantes de la Historia.

(69) Es la acertada conclusión a la que llega Henry Lapeyre en *Le trafic negrier avec l'Amérique Espagnole*. Homenaje a Jaime Vicens Vives. Barcelona, 1967, pág. 304.

(70) Podemos ofrecer los datos de un navío que entre 1677-78 perdió mientras hacía la *cargazón* 65 cabezas y otras 69 antes de embarcar. A. G. I. Consulados 1.605.

(71) Spooner, F.: «Regime alimentaire d'autrefois: proportions et calculs en calories». *Annales: Economie, Sociétés, Civilisation*. París, 1961.

(72) Datos tomados de Vila Vilar, Enriqueta. *Algunos datos...*, pág. 228.

(73) El término *pieza de Indias* se acuñó por motivos fiscales e indica un patrón equivalente a un esclavo de siete cuartas, joven y sin tachas. El tema está ampliamente tratado en mi trabajo *Hispanoamérica...*, págs. 186-193.

APENDICE

NAVIOS Y RUTAS DEL ASIEN TO CON EL CONSULADO DE SEVILLA. 1676-1681. A. G. I. CONSULADOS, LIBRO 881

Año	Navío	Ruta	Dueño	v.	Tonel
1. 1676	Carlos Segundo	Cabo Verde - La Guaira	José de Castro	Sanlúcar	180 tn.
2. 1676	Nira. Sra. de Santa Ana y Sta. Maria	Cabo Verde - Port. y Cart.	José López de Villavicencio	Tenerife	154 »
3. 1676	Nira. Sra. de la Soledad	Ríos de Gambia - Port. y Cart.	Juan de Henes Spinola	Sanlúcar	75 »
4. 1676	Nira. Sra. de la Candel. y San Fco. de Paula	Angola - Port. y Cart.	Martín de Alvis	Sanlúcar	309 »
5. 1676	Sto. Domingo y Sto. T. de Villanueva	Guinea - Cumaná o Caracas	Fdo. de Medina Malo	Sevilla	224 »
6. 1676	Nira. Sra. de los Reyes y San Fortunato	Angola - Cart. y Port	Fco. de Pineda Herrera Ponce de León	Sevilla	311 »
7. 1676	Sra. Sta. Ana	Cabo Verde - Cart. y Port.	C. Domingo Alonso de Setien	Sevilla	239 »
8. 1676	Sto. Domingo	Guinea - Trinidad y Guayana	Cap. Pedro de Lagos	Cádiz	130 »
9. 1677	S. Juan Bautista	Angola - Cart. y Port.	Diego González de Miranda	Sanlúcar	224 »
10. 1677	Nira. Sra. del Rosario y Sto. Domingo	Guinea - Cart. y Port.	Cap. Diego Rosales Vallejo	Sevilla	173 »
11. 1677	Sta. Rosa	Guinea y Calabar - N. E.	Cap. Diego Ros. Vallejo y Cap. Juan de la Carra	Sevilla	136 »
12. 1677	La Fca. Nira. Sra. de la Soledad y las Animas	Guinea y Angola - Caracas	Cap. Pedro Luis Sebastián	Sevilla	138 »
13. 1678	Nira. Sra. del Rosario y las Animas	Cabo Verde - Habana	Pedro de Castro	Sanlúcar	119 »
14. 1678	San Juan Bautista	Congo - Caracas	Sebastián de Loreto	Sevilla	157 »
15. 1579	Tartana Sta. Florentina	Cacheo - Caracas	Cap. Miguel Pérez	Sanlúcar	35 »
16. 1579	Jesús Nazareno	Curacao - Caracas	Cap. Fco. Guerra (m)	Cádiz	382 » (1)
17. 1579	Santiago	? - Caracas	Juan García (m)	Cádiz	150 »
18. 1680	Jesús Nazareno (2)	Cacheo y Guinea - N. E.	Cap. Jacome de Armida	?	74 »
19. 1680	Carlos II	Caracas - Curacao - Car.	José de Castro (3)	Sanlúcar	180 »
20. 1680	Sta. Teresa de Jesús y las Animas (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	Barroso del Pozo	Cádiz	39 » (3)
21. 1680	San Joseph * (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	Barroso del Pozo	Cádiz	208 »

ASPECTOS MARITIMOS DEL COMERCIO DE ESCLAVOS...

Año	Navío	Ruta	Dueño	v.	Tonel
22.	1680 Ntra. Sra. de la Misericordia (2 viajes)*	Sanlúcar - Caribe	Barroso del Pozo	Cádiz	298 »
23.	1680 Ntra. Sra. del Rosario y Sto. Domingo (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	D. Juan J. M. Croquer de los Cámeros	Sanlúcar	71 »
24.	1680 San Antonio y Ntra. Sra. del Pilar (2 viajes)*	Sanlúcar - Caribe	D. J. Bárroso del Pozo	Cádiz	189 »
25.	1680 Jesús Nazareno *	Sanlúcar - Caribe	D. J. Barroso del Pozo	Cádiz	382 »
26.	1680 San Pedro y Ntra. Sra. del Pópulo *	Sanlúcar - Caribe	D. J. Barroso del Pozo	Cádiz	275 »
27.	1680 Santiago *	Sanlúcar - Caribe	D. J. Barroso del Pozo	Cádiz	150 »
28.	1680 Ntra. Sra. de la Soledad y las Animas (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	D. Pedro Ignacio de Zuloeta	Cádiz	150 »
29.	1680 Sto. Cristo de S. Román y Ntra. Sra. de Copacabana (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	D. Bernardino de Bascarcel?	Cádiz	350 »
30.	1680 Tartana S. Juan (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	D. Tomás de los Cámeros?	?	50 »
31.	1680 Gabarra Ntra. Sra. de Conso- lación (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	D. Fco. Corbalán de Moreda?	?	50 »
32.	1680 Sto. Domingo y Sto. T. de Villanueva (2 viajes)	Sto. Tomé - Caribe	Fco. Pineda Salinas	?	222 »
33.	1680 S. Fco. Javier y San Lucas (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	Juan Barroso	Cádiz	263 »
34.	1681 La Luna. Trinidad y S. A. Abad (2 viajes)	Sanlúcar - Caribe	Juan Barroso	Cádiz	303 »
35.	1681 Ntra. Sra. Rosario y las Animas	Africa - Curacao	Pedro de Castro	Cádiz	120 »
36.	1681 Fragata La Providencia	Sanlúcar - Curacao	Pedro de Castro	Cádiz	75 »

* Los que llevan esta señal van por cuenta de Barroso.

(1) Iba a cargar a cuenta de los 1.800 negros que se habían autorizado a Barroso.

(2) Se perdió en Cacheo y fue sustituido por otro. 3 Vivía en Santiago de Caracas.

(3) Haría dos viajes.