

Introducción

Sometidos a esclavitud: los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano reúne 17 textos que abordan la esclavitud atlántica desde distintos ángulos. Los enfoques y diferentes temas que desarrollan los autores se suman a los estudios que desde distintos países, proyectos y grupos de investigación se están realizando sobre un tema tan rico, diverso y complejo como es la esclavitud atlántica. El espacio temporal que recorren los textos se prolonga en el tiempo como lo hizo la trata y el sistema esclavista. Lo mismo ocurre con los territorios afectados por este fenómeno. Su cartografía es una larga sombra que se expande por el Mundo Atlántico desde el siglo XVI hasta las últimas décadas del siglo XIX. Distintos actores y puntos de África, Europa y América emergen como protagonistas del sometimiento, el comercio y la esclavización de más de doce millones y medio de africanos.

La obra incluye, como no podía ser de otra manera, estudios de casos solo con el afán de ir sumando conocimiento sobre la trata y el sistema esclavista en la región del Caribe. A este libro le preceden otros y le seguirán otros muchos que, desde perspectivas diferentes, periodos y países distintos, irán enriqueciendo el saber. Abre el libro Rafael M. Pérez García con el texto “El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1518-1540”. En él se explica la génesis del comercio de esclavos entre África y América, que se sitúa entre 1519 y 1521. Con este texto comenzamos a navegar en los barcos esclavistas que iniciaron este comercio en una ruta directa desde Arguim —una factoría portuguesa situada en la costa septentrional de Mauritania— al Caribe. Es interesante el análisis

de los factores que determinaban el establecimiento del precio de los esclavizados y su variación en los mercados situados en las costas atlánticas de África, Europa y el Caribe. Su trabajo demuestra el beneficio económico que suponía que el tráfico fuera directo desde África hacia América, en lugar de la primera ruta, que partía de Sevilla al Caribe. Así mismo, observa cómo la reducción de los costes no influyó en una disminución del precio del esclavo, cuyo valor continuó incrementándose sobre todo en las Grandes Antillas. Ello fue un factor decisivo para modificar las rutas esclavistas atlánticas, si bien se mantuvo un comercio de esclavos de África a la península ibérica, especialmente a Lisboa y Sevilla, que durante mucho tiempo fueron importantes mercados esclavistas y poblaciones con un elevado porcentaje de población africana esclavizada.

A este primer periodo de la trata también corresponde el texto de Manuel F. Fernández Chaves, titulado “Manuel Caldeira y la trata de esclavos en el Caribe, 1556-1562”. El autor analiza el sistema de licencias concedidas por la Corona a mercaderes a partir de la concesión de 2.000 licencias que recibió el portugués Manuel Caldeira, que se renovaba anualmente y que operaba en sociedad con dos individuos. A través del examen de los navíos y cargamentos enviados por Caldeira, el autor demuestra no solo la importancia que este comercio fue adquiriendo en cuanto a volumen y ganancias, sino también que sus negocios marcaron el camino impulsando otros proyectos y posibilitaron la penetración portuguesa tanto en el Caribe como en España. Los negocios de Caldeira reflejan las grandes ganancias que reportaban la compra y venta de esclavizados de forma legal e ilegal, así como el contrabando de distintas mercancías que fue parejo a la trata. Fernández Chaves concluye diciendo que la licencia a Manuel Caldeira inauguró una nueva etapa en la historia de la trata atlántica en la que, además del peso que tenían los portugueses en la logística y marinería, el capital y las mercancías portuguesas fueron cobrando protagonismo en la trata “que escapaba cada vez con más claridad del control de la Casa de la Contratación y de los mercaderes sevillanos, cambiando lentamente la dinámica existente en el Caribe hasta entonces”.

El tráfico transatlántico de esclavizados también es abordado por David Wheat en “Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negreros en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII”.

Es un trabajo enmarcado en las nuevas investigaciones que enfatizan en la naturaleza transimperial de las redes mercantiles del comercio esclavista. Este enfoque amplía la visión de la trata en el Atlántico ibérico a finales del siglo XVI y principios del XVII, a la vez que demuestra su dinamismo al integrar itinerarios marítimos múltiples en los que participaron africanos y afrodescendientes libres y esclavos, además de otros individuos, llamados *degradados* (exiliados condenados) que, tras haber sido desterrados en África, se embarcaban desde allí rumbo a las Indias. Los viajes de todos ellos en ocasiones tuvieron varias etapas. El estudio de casos invita a pensar en el navío esclavista como un medio no solo de transportar esclavizados, sino también a personas con estatus diferente, aparte de ser utilizado por africanos y afrodescendientes libres radicados en América para volver a África. Junto a los esclavos africanos viajaron sus culturas, tradiciones, formas de cocinar, animales y plantas, algunas de las cuales se encuentran hoy día en el continente americano.

Respecto a este legado trasladado y trasplantado en América, Leida Fernández Prieto presenta “El barco de esclavos: situando las provisiones en el comercio ilegal del Atlántico negro español”. Las provisiones de los barcos le sirven a la autora para indagar sobre los víveres y mercancías transportadas durante la travesía en la trata ilegal en Cuba, así como legados etnobotánicos y prácticas agrícolas africanas en ese territorio y los tratados sobre esclavitud en los que se encuentra información variada: antropológica, naturalista y puramente comercial. Los barcos de esclavos también tuvieron la función de almacén y tienda para la tripulación, desde donde se realizaron intercambios con los africanos. El estudio lo hace a partir de la documentación de barcos de esclavistas aprehendidos por los ingleses.

El texto de Jennifer Wolff abre un apartado que nos sitúa en el Caribe, concretamente en Puerto Rico, que aparece como un punto importante en el comercio esclavista atlántico entre 1580 y 1630. En “*Emaranhado: Puerto Rico y el comercio trasatlántico de esclavos, 1580-1630*”, la autora demuestra que la isla, además de ser un mercado de compra-venta de esclavizados africanos, sirvió de punto de operaciones de tratantes portugueses y luso-africanos en el comercio trasatlántico e intercaribeño. El texto contribuye a ahondar en el estudio de las conexiones intracaribeñas y atlánticas que se fueron construyendo desde el siglo XVI. El análisis de

estas relaciones ofrece una nueva óptica de las dinámicas de las economías locales y regionales del área y abren un espacio a interpretaciones en las que las colonias tienen voz propia.

Fue el siglo XIX, especialmente a partir de 1815, cuando la esclavitud en Puerto Rico adquirió mayor importancia. De ello se ocupa Javier Alemán Iglesias en “Azúcar y esclavitud: una relación tardía en la región centro-oriental de Puerto Rico”. A partir de fuentes documentales nuevas, su investigación sobre la región centro-oriental (municipios de Caguas, Gurabo, Juncos, Las Piedras, Humacao, Naguabo, Yabucoa, Fajardo y Vieques), una zona poco tratada, ofrece una visión distinta de la esclavitud a la más conocida, localizada en el litoral azucarero sur y sureste de la isla. Alejada de la costa, los hacendados de la región centro-oriental, quienes no eran propietarios de grandes extensiones de tierras, tuvieron que utilizar otras estrategias para mantener sus negocios de azúcar y acceder a la compra de esclavos. Para ello, recurrieron a “las sociedades mercantiles” y a la comercialización de frutos menores. Los testamentos son algunos de los documentos que utiliza el autor para demostrar que los hacendados tuvieron que diversificar sus operaciones para mantener la rentabilidad de sus negocios, y acudir a los préstamos para financiar algunas actividades, entre ellas la zafra. Así mismo, la valoración de algunos contratos de jornales ayuda a evaluar el paso del trabajo forzado al libre.

Una visión amplia sobre la esclavitud y la formación del campesinado en Santo Domingo la ofrece Raymundo González en “Campesinos monteros en Santo Domingo colonial: dispersión rural en la sociedad esclavista”. En su estudio sobre la población rural en la isla, el autor se detiene en los esclavos y los manumisos, de quienes comenta que desde el siglo XVI recurrieron a convertirse en campesinos monteros para acceder a una vida independiente, en lugar de pasar a trabajar en las explotaciones agrícolas o ganaderas. La escasa población y la devastación de algunas zonas favorecieron que se produjera una dispersión rural de negros y mulatos libres. El crecimiento de la población de negros manumisos y de descendientes de libertos estuvo acompañado de su expansión por el país junto con sus costumbres y modos de vida.

Uno de los centros articuladores del comercio a gran escala durante siglos fue Cartagena de Indias. Rocío Moreno Cabanillas, en “Cartas y esclavos: el reflejo del papel de la esclavitud en Cartagena de Indias a través

de la comunicación postal en el siglo XVIII”, indaga el papel que tuvieron los esclavos en la sociedad cartagenera del siglo XVIII a través del correo postal. La ciudad fue un lugar importante en la compra y venta de esclavizados y su distribución a otras partes del Gran Caribe. El correo postal es una de las fuentes que pone en valor la autora para conocer la esclavitud en la ciudad portuaria.

Los siguientes artículos del volumen se centran en Cuba en el periodo en el que los ingleses presionaron para abolir definitivamente la trata, especialmente entre 1835 y 1845. En “Condiciones, maneras y peculiaridades del comercio de esclavos en Cuba, 1835-1845”, María del Carmen Barcia Zequeira demuestra cómo se mantuvo un comercio ilegal de personas intenso a pesar de la prohibición, lo cual está reflejado en el incremento de las dotaciones de esclavos. La geografía insular propició que los capitanes de los barcos pudieran esquivar la vigilancia y proceder al desembarco de los cargamentos. La autora analiza las capturas de los barcos esclavistas y las acciones desarrolladas en estos años por el Gobierno británico en Cuba, en el Caribe y el África, que formaron parte del juego político, sin lograr terminar con el comercio ilegal de africanos, que continuó hasta 1866. Sobre la persecución de los esclavizados en tierra se ocupa Miriam Herrera Jerez en “El desamparo legal de ‘perseguir en tierra’. Expediciones de esclavos, Cuba, 1820-1860”. Su persecución y captura generó nuevas disposiciones legales, problemas de procedimiento y debates que la autora analiza en distintas instancias de poder. El establecimiento de un sistema de cédulas y la autorización de entrar a las fincas para comprobar si existían esclavos bozales fueron algunas de las medidas. También destaca que su emancipación fue más lenta que la de los liberados en altamar. Una mayor concreción de las disposiciones sobre las capturas en tierra apareció en la Ley Penal, sobre todo a partir de 1853. La declaración que se tomaba a cada esclavo aprehendido contiene interesantes datos para conocer los mecanismos del comercio ilegal, el funcionamiento del sistema esclavista y, en ocasiones, la relación esclavo-amo. Termina este apartado de comercio ilegal en Cuba con el artículo de Oilda Hevia Lanier, “La conspiración del silencio: tráfico, complicidad e impunidad entre Yaguaramas y Colón”. A partir de este caso, la autora muestra la permisividad e impunidad del comercio ilícito y de los desembarcos de esclavizados. Una prueba es el desembarco de 1.200

bozales que se realizó en noviembre de 1863 por la ensenada de Cochinos. Conocido el hecho, si bien las autoridades locales fueron castigadas, no lo fueron los propietarios de los ingenios que los iban a acoger ni otras autoridades que siguieron tolerando este comercio.

Los temas sobre salud, enfermedad y tratados médicos son abordados por Miguel Ángel Puig-Samper, Armando García González y Mercedes García Rodríguez. Miguel Ángel Puig-Samper, en “Dos Hipócrates negreros en Cuba y Brasil: Honoré Bernard de Chateausalins y Jean-Baptiste Imbert”, analiza las obras de estos dos médicos franceses, destinadas al uso por parte de los hacendados de Cuba, Puerto Rico y Brasil. El examen de estos manuales demuestra el mantenimiento de las ideas de Hipócrates y Galeno, que establecían una estrecha relación entre las enfermedades con el tipo de alimentación, el temperamento de los individuos y la acción climática y atmosférica. En algunos de ellos existía un capítulo dedicado a las llamadas “enfermedades de la raza negra”, ya que algunos médicos pensaban que esta población era más propensa a contraer determinadas enfermedades. Los dos artículos siguientes se centran en Cuba. Armando García González, en “Medicina legal y antropología ante la esclavitud en la Academia de Ciencias de La Habana, 1861-1880”, analiza, a partir de algunos casos, el papel que tuvo la Academia en litigios relacionados con la muerte de esclavos relacionada con enfermedades o para discernir la causa del fallecimiento cuando las circunstancias de este no eran claras o concluyentes, a petición de las autoridades del Gobierno insular, la Audiencia Pretorial de La Habana, los juzgados y los ayuntamientos. Los miembros de la Academia de Ciencias de La Habana también fueron las voces autorizadas para establecer clasificaciones raciales. Por último, Mercedes García Rodríguez ofrece una visión puntual de la alimentación y de algunas enfermedades padecidas por la población esclava a partir del estudio de varios ingenios de la provincia La Habana del siglo XVIII en “Huellas de horror: esclavitud, alimentación y enfermedades en los ingenios habaneros del siglo XVIII”. En su estudio demuestra la relación que existió entre el trabajo realizado por los cautivos africanos, la alimentación y las enfermedades que padecieron. Así mismo, destaca el papel que tuvo el cultivo del conuco en el autoconsumo dentro de los ingenios preplantacionistas al contribuir a la diversificación agraria dentro de los ingenios, y da algunas claves de las razones

que movieron a los hacendados azucareros durante el siglo XVIII para incentivar que los esclavos cultivasen en sus conucos, en los que también criaron cerdos y aves de corral.

Michael Zeuske en “Humboldt y la 'segunda esclavitud’” estudia el viaje de Humboldt a Cuba y Venezuela, en donde pudo observar los comienzos de la llamada “segunda esclavitud”. Este término, acuñado por Dale Tomich, hace referencia a la transformación de la esclavitud atlántica y el nuevo funcionamiento del sistema esclavista, que se produjo tras la abolición del sistema en las colonias británicas, francesas y danesas, y que coincidió con una nueva revolución en el mundo del azúcar y con el desarrollo de la plantación azucarera en Cuba y Puerto Rico. Los diarios de Humboldt recogen esta esclavitud moderna en desarrollo y las nuevas formas de la *trata de negros* atlánticos.

El libro cierra con dos textos que abordan la “segunda esclavitud” en Cuba. David Domínguez Cabrera valora el impacto de la entrada masiva de africanos esclavizados y la expansión azucarera en la configuración de las dinámicas laborales del puerto de La Habana durante la primera mitad del siglo XIX. Su texto “Segunda esclavitud y dinámicas laborales en el puerto de La Habana (1790-1860)” prueba que durante este periodo se aceleraron los procesos de racialización laboral que se venían desarrollando en los espacios urbanos. Además, vincula la aplicación de la tecnología en la producción de azúcar y la expansión de las vías férreas con la gran transformación que se produjo en la infraestructura portuaria habanera. Ejemplos de estas innovaciones fueron el cambio en la gestión del tráfico marítimo, en el transporte y la comercialización del azúcar y la ampliación del sistema laboral, en el que convivió el trabajo libre y el servil. Reinier Borrego Moreno en “La violentación demográfica: segunda esclavitud en Matanzas y sus enterramientos, 1850-1870” analiza las restricciones demográficas asociadas a la “segunda esclavitud” en Matanzas a partir de los registros parroquiales de bautismos, matrimonios y entierros. Para ello, se vale de los patrones de supervivencia de una población en las últimas décadas de la esclavitud en Matanzas, cuya estructura sociodemográfica estuvo determinada por la dinámica de la “segunda esclavitud”.

Sometidos a esclavitud: los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano contribuye al estudio de la historia atlántica en la que el Gran

Sometidos a esclavitud:
los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano

Caribe, de manera particular las Antillas, fue un motor importante en la formación del Mundo Atlántico. La esclavización de millones de africanos es uno de principales factores que lo generaron e impulsaron su desarrollo. La formación de redes comerciales, compañías mercantiles y negocios particulares contribuyeron a conectar mundos y, en cierta manera, a hacerlos interdependientes. Junto a las mercancías, individuos y productos, viajaron ideas y tradiciones que fueron tejiendo una historia conectada, mestiza y globalizada. En ella, los esclavizados y los afrodescendientes fueron y son partes destacadas. Su legado permanece vivo en las sociedades y culturas americanas.

Consuelo Naranjo Orovio
Profesora de Investigación
Instituto de Historia - Consejo Superior de Investigaciones
Científicas (CSIC)

El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1518-1540¹

Rafael M. Pérez García
Universidad de Sevilla

Los tráficos esclavistas en el Atlántico y el Caribe durante la década de 1520: la construcción de un mercado de seres humanos

Aunque los primeros traslados de esclavos negros africanos a las Indias son muy tempranos, no es hasta el trienio 1519-1521 cuando podemos situar el nacimiento de lo que ya puede calificarse, sin duda, de trata negrera atlántica hacia América: la llegada al Caribe de verdaderos barcos negreros cargados con decenas de esclavos africanos que recorrían una ruta directa desde la factoría portuguesa de Arguim, en África (Fernández Chaves y Pérez García, 2016, pp. 387-390; Pérez García, 2021). Desde 1522 se abrió también la trata negrera directa desde la isla de Santo Tomé al Caribe²,

1. Este trabajo forma parte del proyecto “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement núm. 823846. La profesora Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia-CSCIC, dirige este proyecto, así como del Proyecto de I+D *El tráfico de esclavos y la economía atlántica del siglo XVI* (PID2019-107156RB-I00), financiado por el Gobierno de España.

2. Tenemos constancia del traslado de 139 piezas de esclavos negros en 1522 desde la isla de Santo Tomé a San Juan de Puerto Rico. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Indiferente General, leg. 1382A. *Quenta de las licencias que pertenesçen a Juan Fernández de Castro*. Sevilla, 29 de agosto de 1527.

seguramente como reacción a la crisis de los envíos desde Arguim, marcando así un nuevo hito en la historia de la trata desde las factorías portuguesas en África. Sin embargo, la organización del tráfico esclavista hacia las Indias de Castilla mediante un sistema de licencias en régimen de cuasimonopolio durante la mayor parte de la década de 1520³ dificultó el tráfico negrero atlántico hacia el Caribe al encarecer de manera desorbitada los precios de los esclavos africanos en destino (Fernández Chaves y Pérez García, 2016, pp. 387-398; Ramos, 1976).

Así, para cubrir sus acuciantes necesidades de mano de obra, los colonos españoles del Caribe tuvieron que seguir recurriendo a la esclavización de los indígenas americanos, solo que ahora, ante el hundimiento demográfico de las poblaciones insulares, hubieron de ser buscados en el continente. Durante la década de 1520, la penetración conquistadora en Centroamérica y en las costas de las actuales Colombia y Venezuela permitió la salida de miles de indios esclavizados con destino a las grandes islas del Caribe. Este tráfico, estudiado todavía de manera insuficiente⁴, superó en número, por mucho, a la incipiente trata negrera de aquellos años.

El caso de la esclavitud de los indios de Pánuco es sumamente ilustrativo. Desde su llegada a la gobernación de esta provincia en mayo de 1527, y aproximadamente hasta septiembre de 1529, el gobernador Nuño de Guzmán permitió la exportación por mar de unos 9.000 o 10.000 indios esclavizados desde Santisteban del Puerto hacia las islas del Caribe. La cifra la ofrece el obispo y protector de los indios fray Juan de Zumárraga en una carta de agosto de 1529 (había llegado a México en diciembre

3. Primero, con la famosa concesión en 1518 de 4.000 licencias a Laurent de Gorrevod en régimen de exclusividad hasta 1526, que fue explotada por un grupo de grandes hombres de negocios genoveses y burgaleses, y después con la firma de un asiento en febrero de 1528 por parte de Carlos V con los alemanes Enrique Ehinger y Gerónimo Sayler, agentes de los Welser, que les permitía introducir otros 4.000 esclavos negros durante cuatro años de nuevo con una casi total exclusividad.

4. La esclavitud indígena en el Caribe ha sido estudiada con mucho detalle para el reinado de Isabel la Católica y para los años de gobierno de Fernando el Católico y el conjunto de la década de 1510 (Zavala, 1938; Rumeu de Armas, 1969; Otte, 1977, pp. 98-193). Las obras de Deive (1995) y Mira Caballos (1997) constituyen un excelente punto de partida para una todavía necesaria investigación acerca de las décadas de 1520 y 1530 y hasta la promulgación de las Leyes Nuevas de 1542.

del año anterior) en la que denunciaba la destrucción propiciada por el gobernador y pedía al rey que se prohibiera tal saca y se castigase el delito, informando que Nuño de Guzmán había dado

licencia en general a todos los vecinos de aquella provincia para que pudieran sacar della para las islas a veinte y treinta esclavos, lo cual se hizo; y como esta contratación viniese a noticia de los mercaderes y tratantes que por estas islas andan y vieses que era buena granjería, ocurrieron a la provincia de Pánuco, así por su propio interese como a llamamiento del dicho Nuño de Guzmán que envió a fletar navíos al puerto desta Nueva España para ello; y desta manera está tan rota la cosa, que aquella provincia está disipada, destruida y asolada, a causa de haber sacado della nueve o diez mill ánimas herradas por esclavos, y enviándolos a las islas; y de verdad, aun yo creo ser más, porque han salido de allí veinte e un navíos y más cargados (Zavala, 1967, p. 13).

En otra carta de 1533, Zumárraga elevaba el número de esclavos sacados por el Pánuco a las islas hasta más de 15.000 individuos. Aunque algunos eran esclavos de guerra, la inmensa mayoría lo eran de rescate, y dado que parece que los esclavistas recorrían los pueblos de la tierra de México para completar los lotes permitidos por las licencias concedidas por Nuño de Guzmán, es posible que aquel enorme contingente humano no estuviese compuesto únicamente por huastecas del Pánuco, sino también por indios de otras partes de la Nueva España que eran enviados a Santiesteban del Puerto para su exportación vía marítima (Zavala, 1967, pp. 11-25; Zavala, 1952). Como el mismo Nuño de Guzmán alegara en su defensa, y Chipman (1966) ha estudiado, ya entre 1523 y 1527 existió un tráfico de huastecas esclavizados hacia el valle de México, vendidos allí al precio de un peso de oro de tepuzque⁵ y que afectó, al menos, a varios centenares de personas. Eso quiere decir que lo que Nuño de Guzmán hizo fue redirigir hacia el Caribe un tráfico esclavista

5. No deben confundirse estos pesos de oro de tepuzque, que corrían en México a un valor de 272 mrs (aunque en aquellos años su valor pudo variar hacia arriba o abajo), con los pesos de oro de 450 mrs a que nos referiremos constantemente en este trabajo (Luengo Muñoz, 1950, pp. 22-24). Sobre el problema de las primeras fundiciones y acuñaciones en México, véase también a Beltrán Martínez (1952).

preexistente, donde los superiores precios que se pagaban permitieron redimensionarlo de manera muy considerable. En efecto, los esclavos fueron vendidos para las islas al precio de 4 pesos de oro de tepuzque; los cálculos de Chipman (1966), según una lista de quince barcos que salieron de Santiesteban del Puerto entre el 20 de agosto de 1527 y el 6 de septiembre de 1529 (con un hueco en la documentación para el periodo de 26 de septiembre de 1528 a 15 de mayo de 1529) cargados con 3.441 esclavos (con una media de casi 230 esclavos por barco), y otros documentos que permiten elevar la cifra de viajes esclavistas a no menos de 27, invitan a pensar que la cifra de 9.000 o 10.000 esclavos aportada por Zumárraga resulta bastante plausible. Una reciente revisión de estos cálculos los eleva incluso hasta los 12.000 esclavos, una buena parte de ellos parece haber sido remitida a Cuba (Stone, 2019, pp. 50-54), una isla que también recibiría más adelante indios esclavizados procedentes del Yucatán (Fuente, 2009, pp. 131-132).

Según el obispo franciscano, aunque la mortalidad entre los que llegaban a las islas era muy alta a causa del hambre y la sed padecidas durante el viaje (Zavala, 1967, p. 13), no cabe duda de que, al menos durante aquellos tres años, los indios del Pánuco representaron un aporte significativo de mano de obra esclava al sistema económico caribeño; sus precios, muy inferiores al de los negros traídos de África, los convirtieron en una mano de obra interesante para los colonos españoles.

Como se sabe, este tipo de prácticas se repitieron a lo largo de las costas del continente en las que se estaban asentando los españoles en esos años finales de la década de 1520, violando si era necesario las disposiciones legales en contra. Así sucedía en la costa norte del continente suramericano, desde el cabo de la Vela y golfo de Venezuela⁶ hasta Cumaná y Cariaco⁷ al este, cercanas a la isla de Cubagua, potente centro mercantil

6. Una cédula de 1528 ordenaba a la Audiencia de Santo Domingo que averiguase cuáles eran los indios que se habían llevado al territorio de su jurisdicción desde la provincia del cabo del Vela y golfo de Venezuela durante el gobierno de Rodrigo de Bastidas en Santa Marta, ordenando la presentación de los mismos y la determinación de la justicia o no de los títulos con que habían sido esclavizados, a fin de devolverlos a sus tierras en caso de que esas esclavizaciones se hubiesen realizado de manera ilegal. AGI, Panamá, 234, leg. 3, fols. 218v-219v. Madrid, 12 de septiembre de 1528.

7. AGI, Panamá, 234, leg. 3, fols. 78r-79r. Madrid, 13 de marzo de 1528. Real cédula solicitando información sobre las vejaciones hechas a los indios cercanos a la fortaleza de Cumaná en la

y esclavista en toda la región caribeña (Otte, 1977). Tráficos con indígenas esclavizados también se han estudiado en la costa pacífica de Centroamérica, con envíos a Panamá desde Guatemala (Fernández Rodríguez, 1994, p. 243) y al menos desde 1526 también desde Nicaragua, en cuya ciudad de León, el precio máximo del indio esclavizado ascendía a los cinco pesos en 1529, si bien los precios medios oscilaron entre 2,94 y 3,72 pesos durante el bienio 1529-1530 (Aram, 2008, pp. 222-223; Aram y Obando Andrade, 2017, p. 142). Panamá era otro activo foco de demanda de esclavos en la década de 1520, y sus colonos, además de comprar esclavos indígenas de otras regiones, trabajaron en la corte hasta conseguir, en marzo de 1527, una licencia para introducir 1.000 esclavos negros en su territorio, una cantidad muy importante para esas fechas⁸. Esta acuciante demanda de mano de obra explica también que el tráfico con miles de indios esclavizados embarcados en el puerto del Realejo, en Nicaragua, por la costa pacífica, con destino a Panamá y el Perú, cobrase gran importancia durante la década de 1530 (Newson, 1982, pp. 272-275).

Esta fase de la esclavitud indígena comienza su ocaso con la promulgación de las cédulas reales de 1530 y 1531 que prohibían la esclavitud de los indios americanos (cf. Anexo documental, documentos 1 y 2). A pesar de que su cumplimiento no dejase de ser parcial y ciertamente limitado, como se constata en la gobernación de Nicaragua (Aram, 2008, p. 204; Newson, 1982), en Cubagua o en Venezuela (Stone, 2019, pp. 55-60), y otra cédula de 1534 revocara las anteriores y volviera a autorizar la esclavización de los indios (Deive, 1995, pp. 313-334), lo cierto es que a partir de esos años es posible empezar a reconocer una nueva etapa en la historia de la esclavitud en torno al Caribe, en la que el esclavo negro africano cobraría un creciente protagonismo en el seno de los tráfico esclavistas que recorrían este mar, desplazando paulatinamente al indio americano. A ello contribuyó también la liberalización en la concesión de licencias para pasar esclavos negros a América por parte de la Corona, que se comprueba especialmente a partir de comienzos de la década de 1530, al terminar la vigencia del asiento de Ehinger y Saylor. Dado que los

compra de esclavos y sobre la petición de Jácome de Castellón, alcaide de dicha fortaleza, para que se le dé licencia en exclusiva para contratar y rescatar esclavos en la región del golfo de Cariaco.

8. AGI, Panamá, 233, leg. 2, fols. 233v-234r. Valladolid, 1 de marzo de 1527.

tráficos de esclavos africanos o indígenas americanos no eran extraños entre sí, puesto que abastecían los mismos mercados de mano de obra, hemos de considerar a los tráfico esclavistas tejidos entre el Atlántico y el Caribe como elementos de un mismo y gran mercado de esclavos que vinculaba diferentes esclavitudes regionales. El estudio del precio del esclavo en los distintos mercados africanos, europeos y americanos nos permitirá comprobar cómo aquel gigantesco mercado atlántico de esclavos era ya una realidad.

Costes, precios y beneficios en la trata negrera atlántica, ca. 1520-1540

El precio del esclavo negro: componentes y formación

Hacia 1530 la península Ibérica seguía constituyendo el mercado preferente de la trata portuguesa de esclavos de África, a pesar de que desde 1520 la demanda caribeña se había hecho sentir al comenzar a detraer una parte sustancial de la oferta de esclavos disponible en el mercado atlántico (Pérez García, 2021), contribuyendo así a que el sistema esclavista atlántico comenzase a experimentar una profunda transformación y a que las relaciones entre las zonas de aprovisionamiento de esclavos y los mercados que los demandaban se modificasen de manera acelerada durante la década siguiente. El motor de aquel cambio se encontraba en el Caribe y en las nuevas tierras continentales americanas donde los españoles se estaban asentando, y tenía que ver con la enorme capacidad adquisitiva que les proporcionaron tanto las conquistas como la nueva economía colonial. Por ello, si queremos comprender los sucesivos cambios que experimentaron los flujos de esclavos negros entre los distintos mercados africanos, europeos y caribeños que los demandaban, hemos de estudiar cómo se calculaba el precio de estos y cómo se comportaba en los diferentes mercados ubicados en las orillas atlánticas de los tres continentes.

Hemos de tener en cuenta que en la formación del precio del esclavo negro concurrían diferentes elementos. La parte principal, obviamente, la constituían las cantidades que se debían abonar a los factores del rey de Portugal en las factorías de Arguim, Santiago de Cabo Verde o Santo Tomé, o a los arrendadores de los contratos de estas regiones, según el

momento concreto que estudiemos; desde estas factorías africanas, los esclavos eran puestos en circulación a lo largo del espacio atlántico. A esta primera partida había que sumar fundamentalmente otros tres conceptos: primero, los derechos fiscales a abonar a las coronas portuguesa o castellana, según los puntos de salida y de destino; segundo, los gastos en concepto de flete y mantenimiento de los esclavos durante el transporte en barco, y, en tercer lugar, los seguros de vida de los esclavos, que frecuentemente la documentación castellana incluye dentro de la partida anterior. Veamos un ejemplo concreto.

Una compañía⁹ establecida en Sevilla en 1535, para enviar la nao San Nicolás a cargar esclavos negros a Cabo Verde con destino a las Indias (primero a Santo Domingo, para continuar después hasta Tierra Firme)¹⁰, indicaba las diferentes partidas que hemos enumerado con la siguiente expresión: “Después de salidas las costas de licencias e pasaje e vestido e comida e derechos del Rey e otras costas que se ovieren fecho se han de sacar las dichas quinientas [piezas de esclavos] a 11.533 mrs [cada esclavo]”.

Esta última cifra debe entenderse como el precio máximo a pagar, puesto que el documento insiste en que el responsable de comprar los esclavos en Cabo Verde, el trianero Tomé de la Isla, debería negociar allí para conseguirlos a los mejores precios posibles (“por los mejores precios que pudiere a que yo los hallare”); asimismo, el documento deja claro que el cargamento estaría compuesto por esclavos “negros” y “negras”, sin dar a entender que existiese una diferencia significativa de precio por razón del sexo, como de hecho sabemos que sucedía en esta época temprana. En esta compleja operación mercantil, que no explicaremos aquí, el precio del “flete e comida” que Tomé de la Isla cobraría era de “cuatro ducados e tres cuartos de ducado de oro e de peso de 375 maravedís cada uno”, es decir, 1.781,25 mrs (4,75 ducados) por esclavo. Se trata de un flete que se movía dentro de los márgenes habituales durante esos años para la navegación hacia Santo Domingo, en la isla de La Española, habida cuen-

9.El documento de la compañía se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Sevilla (AHPSe), Protocolos Notariales de Sevilla (PNS), leg. 3309, fols. ¿1124v-1128r? Sevilla, 3 de abril de 1535. Compañía.

10. Una obligación firmada por Tomé de la Isla en Sevilla el día 2 de abril de 1535 nos informa de que se dirigía primero a Santo Domingo y después a Tierra Firme. AHPSe, PNS, leg. 3309, sin foliar.