

VILA VILAR, E.: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977, 306 pp.

Con este libro Enriqueta Vila Vilar intenta aportar nuevos conocimientos a un tema tan poco estudiado en la bibliografía española como es el tráfico de esclavos, lo que consigue plenamente.

Los estudios publicados anteriormente, obra principalmente de autores extranjeros, trataban el tema de una forma general aplicando los mismos esquemas para todas las épocas de la trata; E. Vila Vilar profundiza en el análisis y conocimiento del tráfico de esclavos durante los siglos XVI y XVII, siglos que van a estar dominados por el control portugués de dicho comercio.

Este control portugués va a venir determinado principalmente por:

— Los portugueses desde la época de Enrique el Navegante van a controlar las costas occidentales de Africa.

— Como consecuencia del control de los puertos de la costa van a controlar las rutas marítimas que parten de Africa y por las que van a transportar esclavos negros a sus archipiélagos de Madeira y Azores, donde se va a producir el cambio de la condición del esclavo africano: de servidor doméstico va a pasar a ser una importante fuerza de trabajo en las plantaciones de azúcar, después será trasvasado a América, donde sustituirá al indio, menos adaptado físicamente a los trabajos duros.

— La unión de las Coronas de Castilla y Portugal, bajo Felipe II, va a favorecer también el monopolio portugués, ya que el descenso de las actividades mercantiles y el exclusivismo ejercido por el puerto de Sevilla inclinaron a los portugueses a concentrarse en lo único que quedaba a su alcance y para lo que mejor estaban preparados: el tráfico de negros. Este comercio se va a ver favorecido por la fuerte demanda americana de mano de obra, que sustituyese a la diezmada población indígena, y por la existencia de un grupo preparado tanto técnica como económicamente y que además poseía la fuente de suministro.

En cuanto a la esclavitud del negro como institución era, en los siglos XVI-XVII, un hecho admitido por todos, aunque con diversas tendencias: unos no hacían comentarios, otros denunciaron la violencia de los métodos de la trata y otros hicieron inventario de las ventajas y los inconvenientes.

Las fuentes utilizadas por E. Vila Vilar para la elaboración de este trabajo han sido:

— Archivo General de Indias, donde se encuentra la documentación de la Casa de Contratación, institución donde se expedían las licencias, Cajas de Esclavos, etc., examinadas en las secciones de Contratación, Contaduría e Indiferente.

— Archivo General de Simancas: Secciones de Contaduría Mayor de Cuentas y Consejo y Juntas de Hacienda.

— Archivo Histórico Provincial de Valladolid: Documentos de la familia Ruiz, importantes banqueros.

El libro consta de introducción y siete capítulos divididos en dos partes. La primera parte, titulada «Los asientos», comprende los capítulos I, «Implantación y desarrollo del sistema de asientos»; II, «Organización y administración», y III, «Asentistas y negreros». La segunda parte incluye los capítulos IV, «Navíos, viajes y rutas»; V, «El contrabando»; VI, «Esclavos introducidos en Indias: el problema de la cuantificación», y VII, «Asentamiento del negro en América: Panorama general».

Respecto al contenido de cada capítulo, el I, «Implantación y desarrollo del sistema de asientos», pp. 23-58, analiza la fórmula administrativa que se va a

llevar para realizar el tráfico. En primer lugar se firman unos acuerdos con rendeiros o contratadores africanos, comerciantes portugueses que mediante estos pactos con la Corona aseguraban una especie de monopolio sobre algunas franjas costeras africanas y existieron desde la época del infante don Enrique. En 1580 Felipe II los consideró las personas mejor capacitadas para suministrar esclavos a las posesiones españolas.

Un segundo paso van a ser los *asientos* creados firmemente en 1594 con un doble objetivo por parte de la Corona, por un lado conseguir una renta lo más elevada posible y por otra controlar la cantidad de esclavos que se transportan a América. En los asientos hay dos etapas: una de 1595 a 1615, en que los intereses monopolistas opuestos chocan y logran interrumpir un negocio que reportaba a la Corona ganancias considerables, y una segunda, de 1616 a 1640, en la que los asientos discurren con normalidad, aunque bajo control portugués. En esta segunda etapa una serie de circunstancias fueron socavando el monopolio portugués sobre este comercio: la guerra de los Treinta años, la ofensiva holandesa contra las posesiones portuguesas en Africa y, sobre todo, la sublevación de Portugal de 1640.

En el capítulo II, «Organización y administración», pp. 59-91, se intenta dar una visión, lo más coherente posible por lo complejo del sistema, de cómo se administraban los asientos.

Jurídicamente, los asientos eran «contratos de derecho público por el cual un particular o una compañía se encarga cerca del gobierno español de reemplazar a la administración en el comercio de la mano de obra negra en las Indias o en una parte de ella» (p. 59), pero en la práctica el asentista sólo fue un intermediario entre el Gobierno y los mercaderes de esclavos.

La administración y organización de los asientos competía al Consejo de Indias, ya que se trataba de transportar esclavos a América, pero por ser un arrendamiento de la Corona, intervenía también el Consejo de Hacienda, lo cual va a crear una serie de problemas de competencia y jurisdicciones entre ambos. Para evitar roces se creó una Junta de Negros que se reunía con motivo del concierto de un nuevo asiento, pero los roces siguieron produciéndose.

Aunque la Corona ejercía control sobre el comercio negrero, éste quedaba, por los asientos, en manos de los particulares, quienes se encargaban tanto de evitar el contrabando como de los gastos de navegación. Para ello van a necesitar de agentes o factores establecidos en la costa de Africa, en Sevilla y en América, cuyo mantenimiento corría a cargo de los asentistas, y unas garantías estatales para que pudieran actuar con cierta libertad. Para juzgar los casos de contrabando consiguieron el privilegio de tener jueces propios, los Jueces de Comisión.

El capítulo III trata de «Asentistas y negreros», pp. 93-123. Los asentistas pertenecían a la burguesía mercantil, se encargaban de organizar el comercio y de mantener contactos con organismos estatales, pero fueron sus factores los que se encargaban de su buen funcionamiento, éstos, a su vez, se valían de una serie de cargadores, maestros, etc., que eran los traficantes directos de los hombres de color, los auténticos negreros.

En este capítulo se analizan las relaciones entre los portugueses y la trata, y cómo a partir de esta relación se produce la emigración portuguesa a América. Se dan unas notas sobre la personalidad de algunos de los más importantes asentistas y sobre la de algunos negreros (verdaderos o intermediarios ocasionales) en los tres puertos negreros por excelencia: Venezuela, Cartagena y Buenos Aires.

La segunda parte del libro, titulada «El tráfico», se inicia con el capítulo IV, «Navíos, viajes y rutas», pp. 127-155, y en él se describen en primer lugar los

navíos utilizados en el siglo XVII para la trata, capacidad, tonelaje, equipo y tripulación, condiciones de los negros a bordo.

En segundo lugar se analizan los trámites anteriores al viaje: almacenes, visitas. Seguidamente se pasa al viaje en sí. Primeramente el barco, una vez en regla, se dirige a Africa, donde carga los negros, desde allí se dirigía a América, donde a su llegada eran visitados por los oficiales reales, sin cuyo control no podían ser desembarcados los negros. Una vez que habían bajado a tierra los esclavos pasaban a poder del factor o dueño de las cargazones, que los instalaba en almacenes, donde descansaban y se aseaban.

El capítulo V, «El contrabando», pp. 157-182, intenta fijar el volumen que los fraudes representaron en el comercio negrero. El contrabando va a intentar introducir más hombres de color de los permitidos por los asientos.

Los protagonistas del contrabando van a ser los propios asentistas, ayudados por sus factores. Los principales cauces van a ser: introducción de negros en las flotas como grumetes, arribadas al Caribe, navíos sin registro y, sobre todo, cargas más numerosas de las que se manifestaban. Los métodos empleados fueron muy variados y entre ellos cabe citar el cargar más negros de los que cabían, cuando los oficiales visitaban el barco sólo veían lo que les convenía, o el de no penetrar el navío en el puerto en espera de una ocasión de poder hacer el desembarco en otro lugar. Los principales lugares de introducción fueron Cartagena y Veracruz, pero las cargazones de negros se repartieron por todo el Caribe, el Río de la Plata y Acapulco.

En el capítulo VI, «Esclavos introducidos en Indias: el problema de la cuantificación», pp. 183-211, intenta calcular el número de negros que pudieron ser llevados a América estudiando varias clases de contabilidad de esclavos: «pieza de Indias», licencias registradas en la Casa de la Contratación, esclavos llegados a América, completado por una serie de estadísticas y gráficos.

El último capítulo, «Asentamiento del negro en América: Panorama general», pp. 213-238, plantea una serie de preguntas sobre los motivos de la introducción masiva de población negra en América y su asentamiento.

La población negra parece que fue introducida en América coincidiendo con un descenso demográfico de la población india; los esclavos van a llegar a los puertos indianos y de allí serán internados hacia el continente, donde van a trabajar en diversos sectores: agricultura, minería, pesquerías de perlas, transporte marítimo o terrestre, obras públicas, servicio doméstico y obras de fortificación.

El libro se complementa con una serie de apéndices que comprenden siete cuadros:

- Cuadro 1. Navíos negreros registrados en la Casa de Contratación (1595-1640).
- Cuadro 2. Navíos negreros llegados a Hispanoamérica durante el asiento de Pedro Gómez Reinel.
- Cuadro 3. Navíos negreros llegados al puerto de Veracruz de 1604-1640.
- Cuadro 4. Navíos negreros llegados al puerto de Cartagena de 1622-1640.
- Cuadro 5. Contrabando de esclavos en Cartagena desde octubre de 1618 a julio de 1620.
- Cuadro 6. Contrabando de esclavos en Santo Domingo desde 1623 a 1636.
- Cuadro 7. Relación de algunos factores y sus ayudantes en los puertos americanos.

Tiene también una amplia bibliografía, compuesta por los títulos que en los diferentes capítulos se citan a pie de página, y un índice de nombres y lugares.