

Rafael M. Pérez García
Manuel F. Fernández Chaves
(coordinadores)

**El desarrollo
del tráfico esclavista
en la modernidad.
(Siglos XV-XIX)**

 EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Sevilla 2023

ÍNDICE

Prólogo	
MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES Y RAFAEL M. PÉREZ GARCÍA	9
Capítulo 1. The Slave Trade Logistics in Arguim, 1492-1519	
IVANA ELBL	15
Capítulo 2. Mercadores e navios de escravos. Os portos portugueses e o tráfico escravagista no início da Época Moderna	
AMÂNDIO J. M. BARROS	47
Capítulo 3. El linaje judeoconverso Sánchez Dalvo-Illescas en el negocio de la esclavitud atlántica, 1530-1560	
JAVIER CARMONA MARTÍN	73
Capítulo 4. Conectando el Atlántico. Pilotos, maestros y arrieros como agentes mercantiles y financieros	
MONTSERRAT CACHERO	89
Capítulo 5. La población esclava en la galera Real (1595-1602)	
TERESA PELÁEZ DOMÍNGUEZ	107
Capítulo 6. El Asiento de Angola de Duarte Dias Henriques y el contrabando de esclavos hacia el Reyno de Chile (1614)	
IGNACIO CHUECAS SALDÍAS	129
Capítulo 7. Sob a sombra do <i>asiento</i> espanhol: contrato e contratadores de Angola (1640-1711)	
MAXIMILIANO M. MENZ	153

Capítulo 8. Esclavos y servidumbre en la hacienda de Calandaima del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario ALBERTO JOSÉ CAMPILLO PARDO	177
Capítulo 9. De Manila a Annobón y Fernando Poo, un intento de articulación comercial a finales del siglo XVIII HUEMAC ESCALONA y ADRIANNA CATENA	191
Capítulo 10. De negreros a banqueros en la España del siglo XIX MARTÍN RODRIGO Y ALHARILLA	217
Siglas	237
Fuentes impresas y editadas	239
Bibliografía	241

PRÓLOGO

Sin lugar a duda podemos considerar que el estudio de la esclavitud durante la Edad Moderna y el siglo XIX ha ocupado en los últimos años y de manera creciente el tiempo y los esfuerzos de los historiadores, que han ido construyendo y ampliando nuestro conocimiento sobre un fenómeno muy complejo que experimentó muchos cambios entre 1450 y 1880. En este ingente trabajo y en la copiosa bibliografía resultante, fruto de la investigación de historiadores de todo el planeta, han gozado de una gran atención los temas relacionados con el trabajo esclavo y, para lo que aquí nos ocupa, el tráfico transatlántico ha sido minuciosamente analizado desde, al menos, 1670 y, especialmente, durante los siglos XVIII y XIX. Estos meritorios estudios han arrojado luz sobre la interdependencia económica de distintos entramados financieros e imperiales por todo el Atlántico y han mostrado cómo el concepto de «comercio triangular» se mostraba insuficiente a la hora de explicar los movimientos del tráfico de esclavos y mercancías que conectaban las distintas orillas del Atlántico entre sí con otros espacios económicos y políticos más allá de sus riberas. Asimismo, podemos encontrar una mayor preferencia por épocas más tardías, como los siglos XVIII y XIX, en el interés demostrado por la sociedad y la cobertura que distintos medios de comunicación de masas en varios formatos (cine, series, redes sociales, periodismo de investigación) ha prestado a la esclavitud y su historia como una vía de comprensión de los acontecimientos y condicionamientos de buena parte de las sociedades actuales (desde la acumulación de capitales y desarrollo industrial europeos hasta el racismo y sus manifestaciones políticas y sociales en América y Europa en la época contemporánea).

Este libro se ocupa de trazar una curva larga en el tiempo, que permita, a través de su lectura, ampliar nuestro conocimiento de las características principales del tráfico atlántico de esclavos, haciéndolo de una manera progresiva, desde finales del cuatrocientos hasta bien entrado el siglo XIX. El interés de los distintos capítulos que lo conforman se centra no solo en la organización logística y los números de esclavos y barcos, sino también en la articulación de

viejas y nuevas rutas comerciales y esclavistas, en el estudio de los puertos de salida de los viajes del tráfico, las dimensiones mercantiles y financieras del fenómeno, etc. Asimismo, con esta obra se procura comprender la participación de todos los agentes implicados en este terrible negocio, a saber: grandes mercaderes contratadores y asentistas encargados del envío de importantes contingentes de esclavos en acuerdo con la Corona, banqueros, mercaderes como inversores y armadores de uno o varios viajes, maestros, marineros, pilotos, arrieros... trazando así un retrato social de la trata lo más completo posible.

El libro se abre con el trabajo de Ivana Elbl, un estudio minucioso de la vida, recursos y andadura comercial de la presencia portuguesa en la isla de Arguim, frente a la costa de la actual Mauritania. Utilizando de manera ejemplar las muy diversas fuentes documentales que conserva el Archivo da Torre do Tombo, reconstruye con acierto el funcionamiento de este centro esclavista y el comercio de él dependiente (goma arábiga, textiles norteafricanos, esclavos, mantenimientos), y el número de barcos y esclavos enviados a Lisboa entre 1492 y 1519, con precios, sexo, edades, tipo de oferta y condicionantes de su adquisición (las condiciones físicas contaban tanto o más que la edad), etc., puestos en relación con los mercados y la demanda africanos. Ofrece un primer abordaje general para realizar un estudio mucho más preciso y caracterizado de los precios y demanda de esclavos que protagonizaron la actuación portuguesa en la zona. Representa por ello no solo un detallado y vívido análisis de todos los factores que condicionaban la actividad económica de Arguim, sino también amplía y perfila nuestro conocimiento de uno de los puertos esclavistas más importantes en los albores de la primera modernidad.

El perfil social de la trata de esclavos cuenta, en primer lugar, con la figura de los mercaderes, a la que se asocian los maestros y pilotos que en muchos casos llegaron a convertirse en grandes mercaderes y financieros que sostenían el negocio. De esta manera, Javier Carmona se aproxima a la actividad de una familia judeoconversa, la de los Sánchez Dalvo, entre los años 1530 y 1560, momento de gran actividad de los conversos sevillanos en el comercio americano y en la trata de esclavos. Analiza en profundidad el rol de los integrantes de esta familia extensa en la trata de esclavos, considerando su papel como especuladores con las licencias de esclavos y como armadores de importantes viajes transoceánicos, moviendo barcos, mercancías, letras de cambio y esclavos entre Sevilla, Cabo Verde y América, donde tenían también otros muchos intereses económicos. Considera, además, su actuación como grupo social y familiar, lo que permite acercarnos de manera más realista a su participación como socios en este inhumano tráfico, que completa la visión construida solo a partir del estudio de individuos aislados. Por su parte, Amândio Barros se ocupa de trazar una panorámica general del perfil social, genealógico y económico de los mercaderes portugueses relacionados con el tráfico de esclavos que operaban hacia Santo Tomé, Cabo Verde y Angola en su relación con Brasil y la

América española, asentados en Oporto y otros puertos lusitanos de carácter medio y pequeño, extendiendo su presencia e intereses al gran eje financiero y comercial de Sevilla-Lisboa, abordando así el lado portugués de la trata en lo que a grandes mercaderes y armadores se refiere, que se complementa con el trabajo de Javier Carmona.

Tres siglos después y en un contexto geopolítico completamente diferente, Martín Rodrigo nos demuestra en su trabajo cómo continuaban actuando mercaderes y marineros en el tráfico ilegal de esclavos, conectando Cuba, Cádiz y Barcelona con las costas africanas, y acumulando enormes fortunas que les permitieron fundar o ser partícipes de la creación de entidades bancarias que reproducían el negocio con sus préstamos e inversiones, siendo algunas de ellas muy importantes en la historia de España, como el Banco de Comercio o el Banco Pastor, y cuya actividad financiera y de depósitos ha continuado en algunos casos hasta bien entrado el siglo xx. Estos banqueros fueron exitosos miembros de la sociedad y economía decimonónicas, y sus descendientes continuaron manteniendo una relevante posición, como sucedió en el caso de buena parte de los mercaderes estudiados por Javier Carmona y Amândio Barros. Estos trabajos profundizan en las continuidades y los cambios que han presidido la fuerte relación entre la trata de esclavos, el trabajo desempeñado por estos y el desarrollo del capitalismo en diferentes momentos históricos, y que no puede desprenderse de este pasado. Estos estudios no dejan de tratar la actividad de los maestros de navío, algunos de los cuales acabarían por convertirse en grandes mercaderes y banqueros. Estos profesionales están en el centro de la aportación de Montserrat Cachero, quien en base a un estudio de caso reconstruye las diferentes redes de las que el piloto vasco Santiago de Ucín era protagonista, ofreciendo un acercamiento innovador a su interpretación utilizando los SNA no solo a nivel gráfico sino también explicativo, poniendo el acento en la actividad polifacética de estos maestros y en la amplia variedad de relaciones mercantiles que emprendieron, en las que la trata de esclavos fue muy importante.

Los capítulos de Ignacio Chuecas y de Maximiliano M. Menz tienen Angola y el contrato de abastecimiento de esclavos basado en dicho reino como fondo, y son complementarios al ocuparse de temas y cronologías diferentes. El profesor Chuecas realiza una fina caracterización social y económica, basada en un amplio cruce de fuentes, de varios de los mercaderes implicados en el contrato de Angola entre 1608 y 1615, comenzando por el contratador, Duarte Dias Henriques, ocupándose de otras dos figuras encargadas de la introducción de esclavos en el puerto de Buenos Aires y en Chile. Todos eran de origen lusitano y cristianos nuevos, con familiares que judaizaron abiertamente en Italia. Estaban emparentados con otros mercaderes importantes del mundo ibérico y estaban relacionados con negocios en Luanda, el azúcar de Brasil y las finanzas de la Corona castellana. La relación de este trabajo con los