Introducción obligada
casi cuarenta años después

Aunque en la primera mitad de la centuria pasada, algunos antropólogos norteamericanos habían comenzado a mostrar su interés por los negros antillanos, no fue hasta pasados unos años cuando historiadores franceses y americanos especialmente, comenzaron a interesarse por el comercio de esclavos hacia Iberoamérica y todo lo que ello supuso. Un negocio muy rentable que duró casi cuatro siglos y en el que intervinieron la mayoría de las potencias europeas que, en colaboración con la administración española y con un mercado muy amplio y una demanda insaciable, supuso uno de los genocidios más duros y siniestros de nuestra historia.

Existían dos aportaciones excepcionales y pioneras a toda la bibliografía que comenzó a proliferar sobre la década de los años sesenta: *La historia de la Esclavitud* de José Antonio Saco, trabajo en cinco volúmenes publicados en París entre 1875 y 1893, y *La traite negrière aux Indes Castille,* dividida en dos volúmenes aparecidos también en París en 1903, basados principalmente en la documentación del Archivo General de Indias.

En España parecía como si la esclavitud no hubiese existido. Solo D. Antonio Domínguez Ortiz, adelantado en tantas materias, publicó hace tiempo *La esclavitud en Castilla en la Edad Moderna*, que ha sido reeditada en 2002 en Granada por la editorial Comares. También Vicenta Cortés Alonso que, en 1964, sacó a la luz *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos* fue una de las primeras que en nuestro país se interesó por el tema esclavista.

Tal era la situación cuando a principios de la década de los años setenta comencé a estudiar el comercio de esclavos africanos a través del Atlántico. Para los americanistas en general y para cualquier estudioso, en Hispanoamérica solo habían existido dos tipos de pobladores: los que se agrupaban en las llamadas "república de los españoles" y "república de los indios". El negro parecía no existir. Mi interés por ellos resultaba algo excéntrico en aquellos años. Sin embargo había llamado mi atención la cantidad económica

en concepto de impuestos que suponía para la corona española la entrada de los esclavos en los puertos americanos; cantidad que aparecía reflejada en las cuentas de los oficiales reales que se encuentran en la Sección Contaduría del Archivo General de Indias. Y sentí la necesidad de conocer algo más de estos hombres a los que, materialmente, arrancaban de su tierra para llevarlos a otra desconocida: el numero de los que se trasportaron, las condiciones del viaje, a qué se dedicaban, bajo qué leyes se acogían, etcétera.

El hecho de que la mayor proporción de esclavos africanos navegaran durante los cuarenta y cinco años que los portugueses habían manejado la trata mediante los asientos firmados con la Corona (1595-1640), que prácticamente coincidió con la unión de España y Portugal en tiempos de Felipe II, me hizo centrarme en ellos para poder profundizar en el sistema. Y en 1977 apareció *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, tal como nuevamente vuelve a aparecer al cabo de treinta y siete años en una nueva edición.

Es difícil decidirse volver a imprimir en 2014 algo que se publicó hace tanto tiempo y que resultaba muy complicado poner al día. Desde entonces la bibliografía sobre el comercio de esclavos con Hispanoamérica, y sobre los negros en general, se ha multiplicado de forma llamativa y la dedicada a Brasil puede abarrotar cualquier biblioteca. Pero este libro lleva agotado mucho tiempo, los especialistas siguen interesándose por él, y una primera lectura, antes de aceptar el volver a publicarlo me hizo ver que un asunto tan complejo, pero encapsulado en un periodo tan concreto que nadie había vuelto a estudiar, no había perdido validez.

El tema de la esclavitud en América es apasionante porque abarca, no solo el fructífero comercio de su venta, sino todo un sistema productivo de primera magnitud como fueron los ingenios azucareros y las grandes plantaciones de productos tropicales. Pero es que también fue la población africana la que, con su trabajo, le devolvió la vitalidad a muchas zonas depauperadas por la caída de la población india y sobre ellos recayeron los más duros trabajos: construcciones, obras públicas, lavaderos de minas, transportes, sementeras..., y el servicio doméstico. Todo ello supuso un nuevo modelo de producción, un nuevo mestizaje, unas nuevas formas de vida que los negros liberados iban imponiendo. Ellos constituyen la tercera raíz del pueblo americano.

La documentación para su estudio en los archivos españoles, sobre todo General de Indias, Nacional de Madrid o Simancas es muy numerosa y constantemente se descubren otros nuevos que revelan aspectos que no se conocían. Países como México, Colombia o Cuba, por citar solo tres ejemplos que conozco bien, guardan en sus Archivos Nacionales una documentación ingente. Si a eso añadimos los archivos locales —notariales, judiciales, municipales— los datos se multiplican y aspectos nunca estudiados

van surgiendo de tal forma que la historia de los negros en América ya no es una historia silenciada ni contada por otros: en ocasiones son ellos mismos los que hablan a través de las denuncias presentadas en los juzgados y de los recursos que llegaban a instancias superiores: Audiencias y en ocasiones al mismo Consejo de Indias.

Para mí resulta altamente satisfactorio que la importancia del africano en América se esté dibujando con tanta nitidez. Lo cual ha sido el principal impedimento para intentar poner este trabajo al día, ni siquiera teniendo en cuenta que, después de publicado, mi interés por el tema siga vigente y haya insistido en otros aspectos relacionados con los esclavos en algún otro libro y en pequeños ensayos aparecidos en obras colectivas.

El Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla que trabaja con un criterio editorial impecable, ha reeditado ya otras obras antiguas que ha considerado que pueden tener vigencia, de la misma forma que imprime la segunda edición de este trabajo. Mi agradecimiento, por tanto, a la Universidad, a su Director de Publicaciones, Dr. Antonio Caballos Rufino, así como a todos sus colaboradores, es inmenso. Su paciencia, profesionalidad, amabilidad y eficacia han supuesto para mí un hecho impagable, porque no solo me han facilitado el trabajo, sino porque me han hecho rejuvenecer muchos años, recordar con cierta nostalgia tiempos que se fueron y comprobar que tengo razón cuando afirmo, con bastante frecuencia, que no hay nada más gratificante que un trabajo bien hecho, como ha sido el de todos ellos. Muchas gracias a todos los que han colaborado en esta nueva edición que tanto significa para mí.

Enriqueta Vila Vilar

Sanlúcar de Barrameda,
5 de agosto de 2014

Introducción

Mucho se ha escrito en los últimos años sobre la esclavitud africana en América. Son numerosos los trabajos que recaen en el tema social, religioso, folklórico o antropológico del esclavo en el Nuevo Mundo, o que de forma general abordan el problema de la trata pero, desde luego, ninguno de estos últimos –salvo muy escasas excepciones– ofrecen novedades sustanciales. Solo unas pocas obras referidas al comercio atlántico, como las de Chaunu[1] o Mauro[2], abrieron nuevas perspectivas y cauces de investigación en este terreno. Y con ellas se ha puesto de relieve la necesidad de estudios específicos y profundos sobre el comercio de esclavos sin cuya base no pueden establecerse premisas serias para investigaciones de otro tipo: demográficas, económicas, raciales, etc. Hasta ahora, los aspectos generales que del tráfico esclavista se conocen suelen aplicarse sin distinción a todas las épocas y lugares. Pero la trata es un singular proceso, dividido en varias partes, cada una de las cuales debe ser investigada. Por ejemplo, la introducción de negros en Brasil siguió unos cauces totalmente distintos a los empleados en las Indias españolas; y los criterios impuestos mediante el sistema mantenido en el período que aquí se estudia no tienen nada que ver con los que se siguieron en el anterior ni en el posterior y, por tanto, los resultados son totalmente diferentes.

El negocio de esclavos negros existió en la Antigüedad y continuó durante toda la Edad Media por la cuenca mediterránea, adonde eran llevados desde Sudán o Guinea en caravanas transaharianas hasta el sur de Europa. Los portugueses, que desde los tiempos de D. Enrique el Navegante se hicieron dueños de este comercio controlando las rutas africanas, solo tuvieron que transformarlo de mediterráneo en atlántico, llevando los esclavos

1. Chaunu, Huguette et Pierre: *Séville et l'Atlantique. 1503-1650*. 8 vols. París, 1956-60.

2. Mauro, Frédéric: *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle. 1570-1670*. París, 1957.

a los archipiélagos de Madeiras y Azores. Allí se ensaya un proceso, con óptimos resultados, que sería la base de su posterior éxito en Indias: el esclavo negro, de simple servidor doméstico, pasa a ser una importante fuerza de trabajo en las plantaciones azucareras lo que hace que se convierta en un elemento indispensable como mano de obra[3]. Un autor del sigo XVII, Veitia y Linaje, afirma que "...a los pocos años del descubrimiento de las Indias se fue reconociendo que el trabajo de las minas y demás beneficios y labor de los campos no podían superarse por los indios y para que los ayudaran se dispensó la prohibición de llevar esclavos a Indias"[4]. Efectivamente, en la extracción de minerales, labranza de la tierra, crianza de ganado y otros duros menesteres, había que ir reemplazando a los indios "que se van consumiendo muy apriesa y cuya conservación es tan necesaria como se sabe..."[5].

El régimen implantado por la Corona española para el transporte e introducción de estos esclavos cambió considerablemente a través del tiempo. De un período de comercio libre, mantenido aproximadamente hasta 1513, se pasó a otro en el que era necesaria una autorización Real –licencia– para poder efectuarlo. Pronto se vio que estas licencias podían constituir una buena fuente de ingresos y como tal se las empleó durante todo el siglo XVI. Se hizo necesario un riguroso control de los esclavos importados a América a la par que se verificó la unificación de la renta de esta importación. Había que crear nuevos cauces y así surgen los asientos que, por una coyuntura especial de política internacional, recayeron en manos de portugueses. Nuevos moldes configurarían la trata durante más de medio siglo hasta que una serie de circunstancias externas e internas hacen que el sistema comercial tome rumbos diferentes y se haga preciso ensayar otras condiciones que acaban escapándose totalmente del control de la Corona española. Según esto, el proceso tendrá unas líneas de desarrollo totalmente distintas y, hasta que cada una de ellas no se conozca, se cae en el error de aplicar, por extensión, modas y fórmulas de un período a otro, lo cual puede conducir a graves equívocos.

Desde fines del siglo XVI el comercio negrero se había concentrado en manos portuguesas, entre otras razones, porque el descenso de las actividades mercantiles y el exclusivismo ejercido por el puerto sevillano determinaron que los hombres de negocio lusitanos se ocupasen de él. El

3. Verlinden, Charles D.: "Esclavitud medieval en Europa y esclavitud colonial en América", *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba. Homenaje jubilar a Monseñor Dr. Pablo Cabrera, 1857-1957*. Córdoba, 1958, págs. 175-191.

4. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1671 (edición de Buenos Aires, 1945), libro I, cap. XXXV, pág. 338.

5. Tomado del nombramiento a Hernando de Porras como administrador de las licencias de esclavos. San Lorenzo, 13 de octubre de 1593. A.G.I., Contratación 2.924.

virrey de Portugal refleja esta situación en una de sus cartas al Consejo de Indias y avisa del peligro que ello suponía[6]. Es indudable que las iniciales esperanzas que pudieran haber sustentado los nuevos súbditos del monarca español de obtener ventajas económicas de la unión dinástica se vieron pronto defraudadas y su atención se polarizó en lo único que quedaba a su alcance y para lo que estaban magníficamente preparados. Ni siquiera el fuerte nacionalismo castellano, fomentado por el conde-duque de Olivares, pudo acabar con el monopolio portugués sobre esta actividad mercantil.

El interés y preparación de los nuevos súbditos de Castilla para tal tipo de comercio se vieron favorecidos por la fuerte demanda americana de mano de obra en sustitución de la diezmada población indígena. Las peticiones de esclavos son abrumadoras en la década que cabalga entre las dos centurias[7] y, prácticamente, continúan durante todo el período. Por tanto, el incremento que experimentó el tráfico es una consecuencia lógica de estos dos supuestos: un grupo preparado técnica y económicamente, poseedor de la fuente de suministro, y un amplio mercado al que abastecer y cuyas necesidades aumentaban día a día. Llega a adquirir tal importancia que se le menciona como "...el más considerable y cuantioso comercio de cuantos hay en Indias"[8] o como "la renta mayor y más saneada y segura de cuantas V. M. tiene en todos sus reinos"[9], sobre todo, teniendo en cuenta la incalculable fuente de ingresos que supuso para los impuestos de alcabala y avería[10].

Por otra parte, la esclavitud del negro como institución era, en esta época, un hecho admitido por todos. Los teólogos y la Iglesia en general mantuvieron diferentes tendencias: algunos cerraron los ojos ante ella y se abstuvieron de ningún comentario; otros se preocuparon de denunciar la violencia de la trata y otros se detuvieron a hacer un inventario de las ventajas y los inconvenientes, llegando a reconocer la necesidad de mantener el statu quo establecido. Entre los primeros se podría citar al padre Vitoria;

6. Carta del marqués de Castellrodrigo a Pedro de Ledesma. Lisboa, 27 de enero de 1611. A.G.I., Indiferente 2.795.

7. Mellafe, Rolando: *La introducción de la esclavitud negra en Chile*. Santiago de Chile, 1959, pág. 210. Esta afirmación se ha visto corroborada por toda la documentación que se ha manejado a lo largo del presente trabajo.

8. El visitador Medina Rosales al Consejo, 4 de agosto de 1631. A.G.I., Escribanía de Cámara 632 B.

9. Carta del marqués de Cadereita. México, 12 de julio de 1638. A.G.I., Indiferente 2.763. Real cédula al mismo. Madrid, 14 de febrero de 1639. A.G.I., Indiferente 2.796.

10. En dos informes presentados al Consejo, uno de 1612 y otro de 1642, se avisa de las enormes pérdidas que la supresión de la trata suponía por estos dos conceptos. Los negros vendidos en Indias pagaban de alcabala en la primera venta un 20% de su valor y algo menos en la segunda y tercera (A.G.I., Indiferente 2.829). En cuanto a la avería del registro del dinero en las flotas, que generalmente era un 6%, ofrecemos algunos datos en el capítulo II.

entre los segundos, a Tomás de Mercado, Alonso de Sandoval, Bartolomé de Albornoz y al jesuita Luis de Molina, por destacar los más conocidos, y entre los terceros, al también jesuita padre Vieira que consideraba indispensable la esclavitud como único medio de mantener la economía del azúcar y los intereses de la propia Compañía[11]. Aunque este último después de un profundo estudio condena los métodos empleados en el tráfico negrero.

Esta diversidad de sentimientos está determinada por las situaciones de cada individuo y cambian aun dentro de los miembros de una misma orden según una serie de factores no solo anímicos, sino también económicos, sociales y geográficos. No cabe duda de que la actitud de un jesuita europeo ante la esclavitud no podía ser la misma que la de otro que viviera en las misiones de África o América. Y por supuesto, dentro del mismo continente americano, la visión que pudieran tener los que vivían en Paraguay nada tenía que ver con el panorama que se les presentaba a los habitantes de Cartagena de Indias. Pero hasta los más valientes defensores del hombre de color o los más preocupados en mejorar sus condiciones de vida no dudan en aceptar la esclavitud como tal. Sus denuncias van encaminadas solo hacia los medios ilícitos empleados en la trata[12].

Ni que decir tiene que los negreros, beneficiarios directos de la institución, creían positivamente en la inferioridad del negro con respecto al blanco y en la legitimidad de todo el sistema. Incluso llegaron a considerarse redentores de una raza al librarla de la vida triste y mísera de su país de origen[13].

Hasta mediados del siglo XVII no es fácil encontrar una actitud antiesclavista, aunque empiezan a ser más frecuentes los brotes de comprensión ante la triste suerte de los hombres de color. En 1639, el Papa Urbano VIII condenó públicamente la trata negrera, señalándola como un medio para privar de libertad a los hombres[14]. Y en 1640 el virrey del Perú reconoció,

---

11. Saraiva, A. S.: "Le Père Antonio Vieira, S. J. et l'esclavage des Noirs au XVIIe siècle". *Annales: Economie, sociétés, Civilisations,* núm. 22, págs. 1.289-1.309, París, 1967. Sobre el pensamiento de Molina y otros teólogos del siglo XVI puede verse Castañeda, Paulino: "Un capítulo de ética indiana española: los trabajos forzados en las minas". *Anuario de Estudios Americanos,* vol. XXVII, págs. 815-916. Sevilla, 1970.

12. Fray Tomás de Mercado admite que la trata como tal era lícita pero que se había convertido en ilícita por los fraudes y engaños que se cometían. *Suma de tratos y contratos.* Sevilla, 1587, pág. 108. Por su parte Sandoval se preocupa de conocer si los negros que llegan a Cartagena "...son bien cautivos" escribiendo al rector de un colegio de su orden en Angola. *De Instauranda Aethiopum Salute.* Sevilla, 1627. Edición y prólogo de Ángel Valtierra. Bogotá, 1956, pág. 98.

13. Boxer, C. R.: *Race relations in the Portuguese Colonial Empire 1415-1825.* Oxford, 1963, pág. 40.

14. Mellafe, Rolando: *Breve historia de la esclavitud en América Latina.* México, 1973, pág. 146.

en un informe oficial, la necesidad de hacer cumplir las leyes a los dueños de esclavos "...para que de esa suerte el estado trabajoso de la esclavitud no pase a desesperación"[15]. Es solo a fines de la centuria cuando comienzan los misioneros africanos a atacar de forma directa a la institución misma. Todo ayudaba al incremento del comercio de esclavos que desde 1595 comenzó a funcionar de forma regular debido a la implantación del sistema de asientos.

El período portugués se presentaba, pues, particularmente interesante por varios motivos:

1º Constituía un ciclo bastante definido, con características especiales, que da lugar a una voluntad decidida por parte de los portugueses para terminar con el monopolio comercial que se había establecido con las Indias españolas.

2º Resultaba bastante significativo el fuerte control e intervencionismo estatal que emanaba de dichos asientos. El hombre de color había pasado, indudablemente, a ser un elemento de gran importancia y trascendencia en el Nuevo Mundo.

3º Era, por tanto, necesario examinar el papel del negro en la sociedad americana en unos años en que su presencia se había convertido en una necesidad primaria por el descenso vertical de la población india.

4º Como consecuencia de lo anterior, hacía falta establecer unos cómputos de la cantidad de esclavos llegados al Nuevo Mundo sin cuya base no se puede dar una explicación al cambio experimentado en todos los órdenes de la vida americana en dicha época. Este período, por su peculiar sistema fiscal, se prestaba a ello.

5º Por último, parecía útil plantear la trascendencia que un comercio tan amplio y espectacular, cuya importancia económica ya se vislumbraba en los mismos años en que se desarrolló, pudo representar en la hundida economía española.

Hace bastantes años que el historiador peruano Fernando Romero escribió que, aunque era bien sabido que la contabilidad virreinal en América era muy completa y se encontraba en el Archivo General de Indias, todavía no se había utilizado para hacer un estudio del tráfico negrero[16]. Pasaron varios más, antes de que los esposos Chaunu publicaran su célebre obra sobre el tráfico comercial con América y en ella incluyeran la lista de los navíos negreros que se hallaban en los libros registros generales de la Casa

15. Instrucciones del conde de Chinchón al marqués de Mancera, su sucesor. Lima, 22 de enero de 1640. A.G.I., Lima 52.

16. Romero, Fernando: "The slave trade and the negro in south America". *H.A.H.R.*, vol. XXIV, núm. 3, págs. 368-386. Durhan, 1944.

de la Contratación[17]. Desde este momento se convirtió en cita obligada para los estudios del tema, y los cálculos anteriores sobre el número de negros introducidos en el Nuevo Mundo se vieron modificados por los propios estudios de Chaunu sobre las cifras de tonelaje que las fuentes aportaban, o por apreciaciones posteriores de otros autores que manejaron estas cifras con un criterio distinto.

Desde luego, los datos resultaban totalmente nuevos y, a pesar de que tocaban tangencialmente el tema, eran los más completos y concretos que hasta el momento se habían publicado sobre el transporte de esclavos a Indias en los siglos XVI y XVII. Pero adolecían de un defecto grave: la imprecisión que suponían los cálculos de la importación negrera sobre el volumen de tonelaje. ¿Cuántos negros cabían en una tonelada? o, más difícil todavía, ¿qué media se empleó en la época para cubrir esa tonelada si es que llegó a emplearse alguna?

Sobre la primera cuestión basta examinar la opinión de varios especialistas para observar el confusionismo existente. Mientras para el propio Chaunu una tonelada equivalía aproximadamente a 1,2 esclavos, Rolando Mellafe estimó que podía equivaler a 2,4[18]. Otro autor versado en la materia, Philip D. Curtin, apuntaba que esta última apreciación le parecía exagerada para el período de 1536 a 1640 pero que podía ser aceptable para una época posterior[19].

En cuanto a la pregunta, la solución es aún más dudosa. La misma Junta de Negros –comisión mixta de los Consejos de Indias y Hacienda– creada para solucionar cualquier tema referente al comercio de esclavos, fue incapaz de determinarlo: mientras algunos miembros opinaban que la media podía ser de 2 a 2,5 por tonelada, otros creían que se podían introducir hasta 6 en cada una[20]. Descartadas, por inseguras, para un cálculo siquiera aproximado, las cifras de tonelaje, se imponía buscar de nuevo en las fuentes algo más concreto. De los resultados de esta búsqueda hablaremos más adelante.

Aparte de lo ya mencionado, poco se conocía sobre los asientos portugueses excepto el aspecto contractual magníficamente estudiado por Scelle[21] y los abundantes datos, aunque algo desordenados, aportados por José Antonio Saco[22]. Apenas unas líneas que le dedicó Veitia y Linaje

17. *Op. cit.,* tomos III y IV. En ellos se incluyen las series estadísticas del período que estudiamos.

18. Mellafe, Rolando: *Breve historia...*, págs. 78-79.

19. Curtin, Philip D.: *The atlantic slave trade. A census*. Wisconsin, 1970, pág. 24, nota 13.

20. Consulta de la Junta de Negros. Sin fecha. A.G.I., Indiferente 2.796.

21. Scelle, George: *La traite négrière aux Indes de Castille*. 2 tomos. París, 1906.

22. Saco, José Antonio: *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo*. 4 vols. La Habana, 1938.

en su célebre obra, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*[23], o la transcripción del texto de estos asientos publicados primero por Abreu y Bertodano[24] y más tarde por Molinari[25]. Con la salvedad, por supuesto, de la magnífica obra, ya citada, del jesuita Sandoval, *De Instauranda Aethiopum Salute*[26], donde se recoge una serie de impresiones de primera mano sobre el problema de la esclavitud en todas sus vertientes: la captura en África, la variedad de tribus y las dificultades que todo ello representaba, la forma de realizar las cargazones, la licitud o ilicitud de la institución, el tráfico, la llegada del esclavo a América, el choque psicológico que esto suponía en el negro, los malos tratos a que eran sometidos, etc. Aunque su fin fue resolver un problema teológico –el del bautismo de los africanos– la profundidad y minuciosidad con que se escribió y la sensibilidad de su autor hacen de la obra uno de los tratados antropológicos más completos que se conocen. Pero, incomprensiblemente, sus datos han sido poco utilizados.

Todos los trabajos generales sobre la trata se limitan a repetir, para este período, las noticias aportadas por estas obras. Hay sin embargo dos que debemos destacar: uno, cuyo interés está centrado en Perú pero que aborda el tema con profundidad y presenta importantes novedades documentales. Y otro, que no conocimos hasta casi el tiempo de redactar este trabajo, que se refiere al mismo período que estudiamos. El primero, un magnífico libro de Frederick P. Bowser, *The African Slave Trade in Peru 1524-1650*[27], dedica al comercio de esclavos dos capítulos –II y III– que a nuestro criterio es lo más profundo que hasta ahora se ha escrito sobre él. El segundo es un amplio artículo sobre el período portugués, en el que se intenta sentar unas bases sobre el papel de los asentistas en la economía portuguesa, cuyo autor es Rosendo Sampaio García[28].

Nada más existe de novedoso sobre el estudio que vamos a abordar, excepto algunos artículos sueltos que lo tocan parcialmente y algunas obras generales que de una forma u otra lo tratan, las cuales se irán citando a medida que se vaya presentando la ocasión.

---

23. *Op. cit.,* cap. XXXV del libro I, págs. 382-392.

24. Abreu y Bertodano: *Colección de los tratados de paz, alianza, neutralidad, garantía, protección, tregua, mediación, accesión, reglamento de límites, comercio, navegación, hechos por los Pueblos, Reyes y Príncipes de España*. Madrid, 1740.

25. Molinari, Diego Luis: "Data para el estudio de la trata de negros en el Río de la Plata". *Documentos para la historia argentina,* tomo VII. Buenos Aires, 1916. Esta obra no hemos podido consultarla. La cita está tomada de Mellafe, Rolando: *Breve historia...* México, 1973, pág. 183.

26. Véase nota 12.

27. Stanford, 1972.

28. "Contribução ao estudo do aprovisionamento de escravos negros na América Espanhola, 1580-1640". *Anais do Museu Paulista,* tomo XVI, págs. 7-195. São Paulo, 1962. Parte de la documentación que hemos manejado fue vista también para este trabajo.

EL PROBLEMA DE LAS FUENTES

Para conseguir una visión completa sobre la trata en este período, que no solo estudiase las causas y consecuencias de la implantación del régimen de asientos y su forma de administración, sino también los resultados de tal sistema, es decir, el volumen del tráfico, la forma de realizarlo y las consecuencias que en América tuvo la entrada masiva de africanos, era necesario acudir a fuentes documentales. Además, poco o nada se conocía sobre los asentistas, sus relaciones comerciales y estatus social; ni sobre los hombres más directamente encargados del transporte de esclavos, o sea, los negreros en toda su gama: factores, cargadores, maestres de navíos, encomenderos de negros, etc. Poco se sabía también del papel tan importante que el comercio esclavista jugó en la emigración de lusitanos a las Indias españolas, que en los últimos años del siglo XVI fueron materialmente inundadas por ellos. Y por supuesto, mucho menos, de la trascendencia política, económica y social que todo este montaje pudo representar.

La base para poner en claro todo esto estaba en los archivos españoles. Aunque los asentistas fueron portugueses, el negocio se hacía en España y para las colonias españolas. Su dirección y control estuvieron repartidos entre el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación y el Consejo de Hacienda. Las fianzas tenían que ser depositadas en Castilla y con avales castellanos. Los navíos debían ser registrados en Sevilla y las cuentas se tomaban en la Contaduría Mayor de Hacienda. Por tanto, nuestra atención se centró en primer lugar en el Archivo General de Indias y, en segundo, en el Archivo General de Simancas. También había datos muy valiosos en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid, y algunos complementarios en el Histórico Nacional de Madrid, Museo Naval y Biblioteca de la Real Academia de la Historia. En la sección de manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid, igualmente consultada, no se halló nada para este período tan temprano. Tampoco sirvió para mucho un sondeo realizado en el Archivo de Protocolos de Sevilla. La posibilidad de encontrar algún que otro poder o escritura pública era tan remota que no valía la pena empeñarse en un trabajo tan laborioso. Algunos datos sueltos que pudimos recopilar quedan consignados en las notas.

Por el mismo motivo no se han usado repositorios portugueses. Como ya hemos dicho, fue un negocio controlado desde Castilla y los posibles datos que pudiéramos obtener en aquellos –nos referimos a los archivos oficiales– no iban a suponer ninguna modificación sustancial.

Como se podrá ir observando a lo largo de todo el trabajo, el grueso de la documentación está tomado del Archivo General de Indias. El primer paso fue buscar la forma de fijar las licencias expedidas estos años por la Casa de la Contratación, como base para comenzar a hacer cálculos sobre

el tráfico real. Para ello contábamos con los registros de los navíos de esclavos que se guardan en una serie de veintidós legajos de la sección de Contratación de dicho Archivo[29]. Estos registros contienen varios documentos de gran interés para el investigador. En primer lugar, aparece una petición del asentista o su representante ante la Casa de la Contratación con objeto de que se le den los recaudos necesarios para navegar un número de licencias de esclavos en un barco y a un lugar determinado. A continuación, se incluyen copias de todos los documentos que hacían falta para apoyar esta petición: Reales cédulas otorgadas al asentista, poderes del mismo a sus representantes, algunos capítulos del contrato en vigor referentes a la navegación, etc. Seguidamente aparece el auto concediendo el registro solicitado y la copia de este. Gracias a estos papeles se puede, pues, conocer los nombres de los maestres y los barcos negreros, el número de licencias transportadas, el lugar de salida y de destino, personas que las despachaban y otros datos sobre los asientos y las mercedes concedidas.

Cuando estos registros corresponden a barcos cuya navegación se hacía desde el puerto de Sevilla, la documentación es mucho más rica ya que, además, recogen todo el papeleo proveniente de los trámites burocráticos necesarios para que el navío pudiera hacerse a la mar: certificación del examen del piloto, fianzas del maestre, escritura privada entre el asentista y los compradores efectivos de las licencias y, sobre todo, las visitas realizadas al buque por los oficiales de la Casa de la Contratación, de las cuales dos se realizaban en el río de Sevilla y la última en Bonanza cuando ya el barco estaba dispuesto para partir. Estos documentos son esenciales no solo para conocer el reglamento que se usaba en la navegación de los esclavos sino también el porte, tamaño y capacidad, utillaje, armas y bastimentos de estas embarcaciones[30].

Gracias a estos registros se consiguió completar la relación de Chaunu, estableciendo el número de licencias despachadas en cada navío. Sin embargo, ello no era más que un primer paso, ineludible, pero incompleto. Esos totales no indicaban, en modo alguno, el número de esclavos llegados a América. Muchos de estos barcos nunca zarparon y otros cargaron más negros de los que les permitía el registro. Había que buscar la forma de conseguir una relación de los que realmente hicieron esta navegación y que arribaron finalmente a su destino. Una cláusula introducida en uno de los asientos –el de Gonzalo Váez Coutiño– nos dio la clave para lograrlo. Por ella se ordenaba que el dinero del derecho de esclavos fuera cobrado por

29. Concretamente desde el 2.875 hasta el 2.896.

30. Véase Vila Vilar, Enriqueta: "Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo XVII". *Historiografía y bibliografía americanistas,* vol. XVII, núm. 3, págs. 219-232. Sevilla, 1973.

los oficiales reales de los puertos y que ingresara en la caja para ser luego enviado a la Casa de la Contratación, por lo que el desembarco de esclavos quedó reflejado en la documentación oficial[31]. Efectivamente: en las cuentas de estos oficiales quedó consignada, a partir de 1604, la llegada de todos los navíos negreros y el número de esclavos que en ellos iban.

Tal hallazgo nos deslumbró en una primera ojeada. Creímos haber encontrado la célebre caja de Pandora de donde se podrían extraer todas las soluciones para una contabilización definitiva; pretendíamos localizar cada uno de los barcos que se expidieron en la Casa de la Contratación, al fondear en los distintos puertos y, al mismo tiempo, ofrecer unas cifras de los esclavos que verdaderamente transportó cada uno de ellos. Pero pronto se puso de manifiesto la dificultad de tales propósitos. El retraso con que normalmente se efectuaba la navegación de estas licencias, la interferencia de unos asientos con otros y, sobre todo, el cambio frecuente de navío y maestre, después de haber obtenido el registro en Sevilla –fórmula generalizada si el barco partía de Lisboa o Canarias–, hacían casi imposible su localización. De todas formas, pudimos seguir la trayectoria de unos cien barcos para Veracruz y otros tantos para Cartagena que aparecen consignados en apéndice, y que han servido para hacer unos cálculos de la frecuencia del viaje, lugar de procedencia y mortandad durante la travesía.

En cuanto a la consecución de las cifras reales de los que llegaron a alcanzar su destino, las dificultades han sido aún mayores, no tanto en la elaboración de unas tablas, cuanto en la posibilidad de ofrecer datos fiables. En los puertos de Cartagena y Veracruz, únicos permitidos desde la fecha indicada para la introducción de esclavos, todo lo recaudado por este concepto se incluía en una caja especial llamada "caja de esclavos". En Veracruz, más que como caja independiente, funcionó como ramo especial de la caja Real. Debido a ello, en todas las cuentas de oficiales reales de dicho puerto, desde 1604 a 1640, se encuentra un cuadernillo independiente donde se recoge no solo el nombre del barco y del maestre que debía pagar los derechos de la cargazón, sino también el número de esclavos transportados, y en ocasiones –demasiado pocas–, el número de los embarcados en las costas africanas y la fecha de registro en Sevilla[32].

Punto y aparte merecen los problemas planteados por la "caja de esclavos" de Cartagena. A partir de la fecha indicada –1604– la recaudación de licencias de esclavos en aquel puerto alcanzó tal importancia que se estableció una caja independiente para tal menester. Las cartas-cuentas

31. En el capítulo II, págs. 73-74 se habla detenidamente de esta cláusula.

32. Esta Caja se encuentra en la Sección de Contaduría del A.G.I., legs. 882, 883, 884 A, 884 B, 885 A y 885 B. Con sus datos hemos construido los cuadros ofrecidos en apéndice.

enviadas por los oficiales reales hacen una total distinción entre esta y la caja Real[33]. Por tanto, en las cuentas de esta última no aparece ningún ramo que refleje la llegada de las cargazones. Intentamos, entonces, encontrar las cuentas de la caja específica de esclavos, pero todo empeño resultó inútil. Además de un examen exhaustivo de las secciones de Contaduría y Santa Fe, del Archivo General de Indias, acudimos al General de Simancas, por si estaban entre la documentación de la Contaduría Mayor de Hacienda. Trabajo perdido. La búsqueda resultó infructuosa.

Éramos conscientes de que, al no hallar alguna referencia a los navíos negreros que entraron en Cartagena, todo el trabajo iba a quedar frustrado. De ahí el empeño en conseguirlo. Como recompensa a la perseverancia, al fin apareció una fórmula para lograrlo. Existía un impuesto que pagaban los negros que llegaban al puerto neogranadino, destinado a unas obras de conducción de aguas desde un arroyo llamado Turbaco a la capital caribeña[34]. Faltaba encontrar las cuentas de recaudación de dicho impuesto que tampoco aparecían en los ramos de la caja Real. Por fin el enigma quedó aclarado. Este dinero iba a parar, por lo menos desde 1589, a las fortificaciones[35]. Efectivamente, entre estas cuentas había un ramo con el nombre de derecho de Turbaco, y en él una relación de los navíos negreros que arribaron a aquel puerto, pero solo a partir de 1622[36]. De todas formas el hallazgo permitió salvar, en cierta medida, el vacío que antes se presentaba. Con estos datos se han podido construir los cuadros que aparecen en apéndice y hacer unos cálculos que se ofrecen en el capítulo VI.

De escasa consideración han sido las noticias obtenidas en el examen de las cajas Reales del Caribe. Aunque en todas ellas aparece un ramo bajo

33. Por ejemplo, en una carta de 1628, se especifica que de 24.477.609 maravedíes que se enviaban, 9.751.713 pertenecían a la caja Real y 16.725.896 a la de licencias de esclavos (A.G.I., Contaduría 1.432); en 1631, de 44.060.913 maravedíes que se enviaron a la península, 21.139.429 correspondían a la primera y 22.921.484 a la segunda (A.G.I., Contaduría 1.370) y en 1633, en los galeones del marqués de Cadereyta, se remitieron a Sevilla 11.728.991 maravedíes, de los cuales 10.462.362 pertenecían a las licencias de esclavos y solo 1.266.629 a la caja Real (A.G.I., ibídem).

34. Según un acuerdo del cabildo de Cartagena de 2 de abril de 1577 se decidió que, como las obras de conducción del agua de Turbaco a la ciudad habría que hacerlas de cal y canto y resultarían muy costosas, y en vista de que el Rey había dejado a su criterio la forma de conseguir el dinero para ello, se establecería un impuesto del 1% de todas las mercaderías que entraran en el puerto y dos pesos por cada cabeza de esclavo introducido. A.G.I., Contaduría 1.397.

35. Así lo afirma el contador de Cartagena, Pedro Guiral, quien añade que desde 1594 se cobraba un 2% de las mercadurías y 3 pesos por cada esclavo. Cartagena, 5 de octubre de 1649. A.G.I., Santa Fe 56. Cuentas que se tomaron a Pedro Guiral. A.G.I., Contaduría 1.299. Cargo de los negros que se trajeron de Guinea, 1600 a 1623. A.G.I., Contaduría 226.

36. Solo pudimos hallar un legajo donde aparecían las cuentas desde 1622 en adelante, A.G.I., Contaduría 1.395.

la denominación "derechos de esclavos" o "derecho de negros" el resultado de su estudio ha sido pobre. Las causas son, entre otras, la mala conservación de las cuentas, algunas seriamente deterioradas, como en el caso de la caja de La Habana, y otras desaparecidas; la prohibición de descarga en los puertos antillanos, por lo que los navíos que llegaban a sus costas lo hacían en calidad de "arribada"; y la presencia de lanchones o navíos interindianos en los que se llevaba un corto número de esclavos, casi siempre de segunda venta, y que, por tanto, no debían ser contabilizados. Con todas estas irregularidades los resultados no han sido demasiado brillantes como podrá verse más adelante.

También presentaba una gran dificultad encontrar referencias de los navíos negreros que hicieron la travesía durante el primer asiento –el de Gómez Reynel–, ya que en esta época el derecho de las licencias no entraba en las cajas Reales, sino que era cobrado por los factores de los asentistas. Por lo tanto la documentación oficial no servía. Había que valerse de una documentación privada casi imposible de localizar. Existe un artículo de un conocido autor francés, Henri Lapeyre, "Le trafic négrier avec l'Amérique Espagnole"[37], en el que, basándose en unos libros de cuentas de este asentista hallados en el Archivo Simón Ruiz que se encuentra en el Histórico Provincial de Valladolid, ofrecía unos datos de la entrada de esclavos en Cartagena durante cuatro años. Por nuestra parte, en un lugar insospechado del Archivo General de Indias, encontramos varias relaciones de la llegada a Cartagena, Veracruz y otros puertos del Caribe desde 1595 a 1601[38]. Estas relaciones se complementan al estar hechas por diferentes personas: varias por los oficiales reales del puerto de Cartagena y una muy detallada por Tomás de Fonseca, agente del asentista en dicho puerto. Gracias a ellas conseguimos establecer, con toda la exactitud que permiten los datos cuantitativos, los cuadros que al final se ofrecen.

Los años 1595, 1596 y 1601 son absolutamente inéditos. Los otros cuatro –1597, 1598, 1599 y 1600– están recogidos por Lapeyre en su artículo, lo que nos permitió contar con otra fuente de comparación.

Se ha podido comprobar la coincidencia entre los datos hallados en el Archivo de Indias y los que proporciona la documentación utilizada por dicho autor, pero existen ligeras variantes que hay que tener en cuenta. Algunas carecen de importancia, como la fecha de llegada con variación de un día o dos, probablemente por tomarse en unos documentos la fecha de entrada en el puerto y en otros la de la visita al navío; o el cambio del nombre de

37. Publicado en el *Homenaje a Jaime Vicens Vives*. Barcelona, 1967, págs. 285-304.

38. Pleito entre Reinel y Coutiño. 1603. A.G.I., Escribanía de Cámara 1.012. Debemos advertir que el nombre del asentista Pedro Gómez Reynel aparecerá indistintamente con "i" latina o griega, tal como ocurre en la documentación.

algunos maestres, debido, quizá, a la confusión entre este y el propietario de las licencias; o que en alguna ocasión el barco aparezca con distinto nombre a causa de un posible cambio por naufragio, asalto u otras razones.

De más trascendencia son las diferencias que, aunque en corto número, se dan en el total de negros entrados. Lapeyre, en los cuatro años que estudia, contabiliza 100 negros más del número que se desprende de los documentos que nosotros utilizamos. Pero creímos conveniente seguir el criterio de basarnos solo en estos últimos, ya que se trata de varias relaciones coincidentes, hechas por distintas personas, mientras que las cuentas de Lapeyre están elaboradas a base de los libros particulares de Reynel, que pueden ser más parciales. De todas formas las noticias que tenemos para tal período son bastante completas y el número de esclavos introducidos en América durante estos siete primeros años –de una gran significación por ser el comienzo de la trata a gran escala– queda establecido con bastante precisión.

Aunque, como ya indicábamos al principio, el aspecto contractual de los asientos había sido estudiado por Scelle, parecía conveniente revisar sus criterios y, sobre todo, deslindar las cuestiones históricas, jurídicas y administrativas, así como abordar, de una forma clara, la trascendencia económica y al mismo tiempo ofrecer las citas actuales del Archivo General de Indias[39]. Por ello acudimos a las series que, sobre la trata, se guardan en la sección de Indiferente[40]. También, en esta misma sección, examinamos los legajos dedicados a las consultas originales del Consejo y Cámara de Indias[41], que aportaron una serie de noticias que vienen a complementar la documentación específica y a llenar, en parte, las lagunas que iban quedando.

Base importante e imprescindible para este trabajo ha sido la sección de Contratación. No solo las series dedicadas a registros de esclavos sino otras, muy interesantes, sobre pleitos entre partes o denuncias de arribadas vistos por el tribunal de la Casa[42]. Otros legajos de esta misma sección[43] han proporcionado nuevas fuentes sobre las licencias, así como algunas relaciones de remesas de dinero recibidas por el tesorero del citado organismo en concepto de derecho de esclavos.

La sección de Contaduría, además de los datos cuantitativos, ofrece noticias sobre las fianzas y los fiadores[44], copias de todos los contratos de

39. Después de 1906, año en que fue escrito el libro de Scelle, se realizó una nueva ordenación en el Archivo General de Indias y todos los legajos cambiaron de referencia.

40. A.G.I., Indiferente 2.766, 2.767, 2.772, 2.773, 2.795, 2.796 y 2.829.

41. A.G.I., Indiferente 741 al 767.

42. A.G.I., Contratación 938, 742, 743, 744, 746, 751, 5.754 y 5.755.

43. A.G.I., Contratación 2.924, 5.756, 5.757, 5.758, 5.759, 5.762, 5.763, 5.765 y 5.766.

44. En A.G.I., Contaduría 288, 289 y 290 se encuentran muy pormenorizados todos los fiadores de Juan Rodríguez Coutiño.

concesión de los asientos[45] y cartas de los oficiales reales de algunos puertos americanos[46].

Debemos destacar por su importancia en todo lo referente a esclavitud la sección Escribanía de Cámara, donde –al igual que en la de Justicia para el siglo XVI– se hallan todos los pleitos llegados al Consejo o que se vieron en él en grado de apelación. Su manejo es bastante complicado porque, hasta ahora, carece de catalogación adecuada y los datos se hallan en los lugares más insospechados. Pero en los voluminosos pleitos allí guardados pueden encontrarse noticias muy interesantes, ya que no están sometidas a la rigidez que proporciona la documentación oficial. Su consulta ha servido para mostrarnos nuevas ideas en torno a la forma de realizarse la visita a los navíos, embarque de los negros, bienes de una factoría y sobre todo las opiniones y ajuste de cuentas de los jueces de arribadas[47].

Por último, en busca de noticias sobre el negro en América, su llegada, distribución, asentamiento, trato recibido, empleos, etc., examinamos la correspondencia de los gobernadores y oficiales reales de los más importantes puertos caribeños repartida en diferentes secciones correspondientes a las Audiencias respectivas: Santa Fe[48], Santo Domingo[49] y México[50].

Ya mencionamos nuestra visita al Archivo General de Simancas. En él nos centramos sobre todo en las secciones de Contaduría Mayor de Cuentas –el catálogo de la tercera época es muy completo– y Consejo y Juntas de Hacienda. También vimos la sección de Contaduría de Mercedes pensando encontrar noticias sobre los asentistas. Tuvimos ocasión de repasar algunas cuentas, algunos juros y, sobre todo, el pleito de la Corona con Reynel del que nada se conocía y que terminó con la cesión de los derechos de este en favor de aquella[51].

Objeto también de nuestra especial atención fue el Archivo Histórico Provincial de Valladolid donde se guardan documentos de la familia Ruiz, banqueros que tuvieron bastante relación con Reynel. El resto de los archivos consultados, mencionados anteriormente, solo han suministrado datos complementarios que se irán citando en su lugar correspondiente.

---

45. Por ejemplo, en A.G.I., Contaduría 261 se encuentran copias de todos los asientos.

46. A.G.I., Contaduría 875, 1.175, 1.372, 1.373.

47. Los más consultados de esta sección han sido los legajos 21 A y B, 22 A, B y C, 23 A y B, 291 A y B, 622 B, 1.012, 1.013 A, B y C, 1.022 y 1.024 A, B y C.

48. Legajos núms. 38 al 40, 40 al 42 y 62 al 74.

49. Legajos núms. 74, 117, 119, 179, 183, 190 y 203.

50. Legajos núms. 30 al 33 y 351, 469, 1.254, 1.255 y del 1.643 al 1.646.

51. En concreto nos han servido y se mencionan a lo largo del trabajo los legajos siguientes: Contaduría Mayor de Cuentas, 2ª época, leg. 261; ídem, 3ª época, legs. 1.182, 1.335, 2.019, 2.770, 2.958; ídem de la 4ª época, leg. 786. Contaduría de Mercedes, legs. 257, 1.213, 1.344 y Consejo y Juntas de Hacienda, 274, 336 y 391 entre otros.

Por último, la bibliografía examinada ha sido amplia aunque los límites del trabajo nos hayan obligado a hacer una selección que se detalla al final. En ella solo se consignan los títulos que en los diferentes capítulos se citan a pie de página. Por tanto, de ningún modo pretende ni puede ser un exponente del amplio repertorio bibliográfico con que actualmente cuenta el tema del comercio de esclavos en todas sus épocas; ello es tarea que queda para obras generales[52].

PLAN DEL PRESENTE ESTUDIO

Antes de presentar el plan del trabajo queremos dejar fijados los límites del mismo. La trata en América consta de dos partes bien diferenciadas: una, la importación de negros desde África a América y otra, la distribución de ellos por todo el continente. Un análisis de carácter general, como el que aquí presentamos, no puede profundizar en esta segunda parte de forma adecuada; sería necesaria una investigación concienzuda de cada región indiana –lo que, indudablemente, escapa al quehacer de una sola persona– para conocer a fondo los métodos empleados en lo que pudiéramos llamar la fase de trata interna. Solo se pretende, en este primer paso, ofrecer un amplio cuadro de medio siglo de tráfico negrero y sus repercusiones más inmediatas en el Nuevo Mundo. Por eso, algunos aspectos de interés que se irán señalando a lo largo de nuestras páginas quedan un poco en el aire a la espera de que otros especialistas se decidan a abordarlos con más profundidad. El estudio viene acotado, por tanto, por el período al que nos hemos ceñido, los asientos portugueses, y por el ámbito geográfico al que iban destinados, Hispanoamérica; y delimitado por nuestra propia capacidad y los problemas que la documentación presenta.

Ha sido concebido de forma horizontal. En lugar de seguir un orden cronológico se ha optado por una línea temática. Está dividido en dos partes diferentes: los asientos y el tráfico. En la primera –que consta de tres capítulos– se trata de plasmar toda la evolución histórica de los primeros, así como de hacer un estudio de la administración en todas sus facetas y su posible trascendencia económica. Además, creíamos interesante examinar la personalidad de cada asentista, única forma de poder determinar su posición social y hacer una comparación con otros hombres que, a distintos niveles sociales y culturales, se ocupaban, en definitiva, del transporte y venta de los esclavos. Nuestra atención ha estado especialmente en Cartagena, Veracruz y Buenos Aires por ser los puntos claves del comercio negrero y, por tanto, lugares idóneos para aglutinar individuos arquetipos ocupados en él.

52. Hay dos obras muy asequibles que están bastante actualizadas en cuanto a bibliografía. Nos referimos a Mellafe, R.: *Breve Historia*... y Aguirre Beltrán: *La población*...

En la segunda –que está distribuida en cuatro capítulos– intentamos estudiar las consecuencias prácticas de la nueva fórmula empleada para la trata: medios de transporte, frecuencia y rutas de navegación, número de esclavos importados –para lo cual fue necesario hacer un estudio previo del volumen del contrabando– y por último el panorama y distribución de estos esclavos en el continente americano.

Creemos que con ello queda definido medio siglo de tráfico esclavista con Hispanoamérica. A lo largo de todo el trabajo se acentúan sus notas peculiares y se intenta hacer un estudio comparativo con las épocas anterior y posterior y, por supuesto, llevar a la evidencia que la trata en este medio siglo es algo muy diferente a lo que sería más tarde, cuando deja de ser patrimonio de la Corona española y se convierte en un vehículo de contrabando sin límites y sin fronteras. Si lo hemos conseguido o no, el lector, desde luego, juzgará con más ecuanimidad que el autor.

Antes de terminar estas líneas introductorias quisiéramos hacer una aclaración: la nomenclatura empleada para denominar a los esclavos –negro, "pieza", cría–, o para expresar cualquier situación –licencias navegadas, esclavos importados, "mercancía", etc.– en manera alguna encierran un sentido peyorativo por nuestra parte; simplemente reflejan modos y fórmulas de una época ya pasada, que actualmente pueden chocar, pero de las que creemos que no se debe prescindir.

Finalmente deseamos expresar nuestro agradecimiento a todos y cada uno de los que han hecho posible que esta obra vea la luz: colaboradores, compañeros y profesores que con su trabajo, ayuda y consejos han logrado mejorarlo en todos los sentidos. Y, especialmente, a las dos instituciones que han contribuido a financiarlo: la Fundación Juan March de la que fui becaria durante un año y la Escuela de Estudios Hispano-Americanos que ha costeado la presente edición.