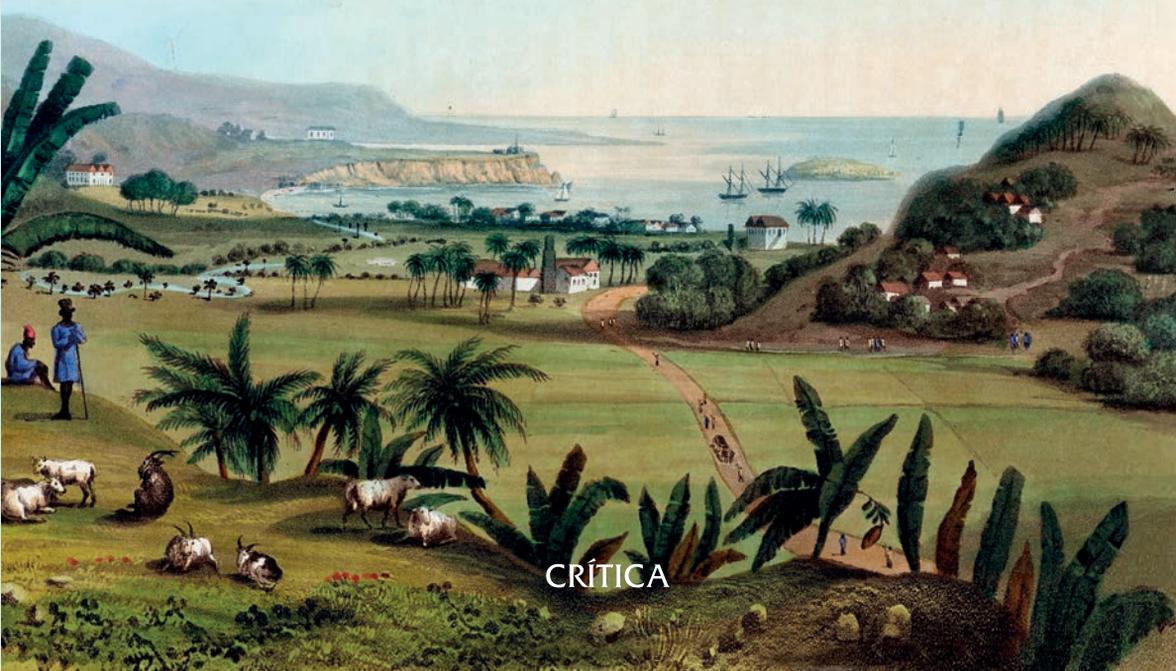


KENNETH MORGAN

---

CUATRO SIGLOS  
DE ESCLAVITUD  
TRASATLÁNTICA

---



CRÍTICA

KENNETH MORGAN

CUATRO SIGLOS  
DE ESCLAVITUD  
TRASATLÁNTICA

Traducción castellana  
de Carme Castells



CRÍTICA  
BARCELONA

Primera edición: febrero de 2017

*Cuatro siglos de esclavitud trasatlántica*  
Kenneth Morgan

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.  
Puede contactar con CEDRO a través de la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Título original: *Transatlantic Slavery*

© 2016, Kenneth Morgan. Publicado por acuerdo con I.B. Tauris & Co Ltd, London

© de la traducción, Carmen Castells, 2017

© Editorial Planeta S. A., 2017  
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)  
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

[editorial@ed-critica.es](mailto:editorial@ed-critica.es)  
[www.ed-critica.es](http://www.ed-critica.es)

ISBN: 978-84-16771-52-3  
Fotocomposición: Víctor Igual  
Depósito legal: B. 890 - 2017  
2017. Impreso y encuadernado en España por Huertas Industrias Gráficas S. A.

# ÍNDICE

|   |     |
|---|-----|
| Lista de mapas, tablas e ilustraciones . . . . .          | 7   |
| Prefacio . . . . .  | 11  |
| Cronología. . . . .                                       | 13  |
| <br>  |     |
| Introducción . . . . .                                    | 21  |
| Capítulo 1. Los flujos de la trata de esclavos. . . . .   | 29  |
| Capítulo 2. El negocio de la esclavitud . . . . .         | 55  |
| Capítulo 3. La esclavitud en las plantaciones . . . . .   | 85  |
| Capítulo 4. La resistencia de los esclavos . . . . .      | 119 |
| Capítulo 5. La abolición de la trata de esclavos. . . . . | 151 |
| Capítulo 6. La emancipación de los esclavos . . . . .     | 179 |
| <br>  |     |
| El legado de la esclavitud . . . . .                      | 213 |
| <br>  |     |
| Lecturas complementarias . . . . .                        | 221 |
| Notas . . . . .   | 229 |
| Índice analítico . . . . .                                | 281 |

# 1

## LOS FLUJOS DE LA TRATA DE ESCLAVOS

No podemos calcular con precisión la magnitud de la trata de esclavos trasatlántica, pues solo es posible hacer estimaciones más o menos aproximadas. Durante el siglo pasado muchos estudiosos intentaron determinar la extensión de este tráfico, pero sus cálculos arrojan cifras muy diferentes. Sin embargo, actualmente podemos hacer estimaciones mucho más precisas que en cualquier otra época. El esfuerzo de investigación colectiva que ha elaborado la Transatlantic Slave Trade Database, accesible en la red, ofrece a los historiadores la información más detallada reunida hasta ahora para analizar los flujos de la esclavitud en el mundo atlántico. Esta base de datos, dedicada a la forma más importante de migración intercontinental forzosa en la historia moderna, contiene información de 33.367 viajes, que embarcaron 10.148.288 esclavos en África y de 33.048 viajes que desembarcaron 8.752.924 esclavos, principalmente en las Américas, entre principios del siglo xvi y mediados del siglo xix.<sup>1</sup> La base abarca casi el 80 % de todos los viajes del tráfico de esclavos trasatlántico.<sup>2</sup> Los compiladores de la misma calcularon el volumen global del tráfico de esclavos a partir de la información de los viajes individuales, así como de inferencias realizadas a partir de datos perdidos, para elaborar estimaciones totales de este tráfico trasatlántico.<sup>3</sup>

La base de datos que hemos estudiado ofrece a los historiadores una base sólida para desarrollar investigaciones cuantitativas sobre la magnitud y las características de la trata de esclavos trasatlántica en el tiempo y el espacio. Las cifras importan porque proporcionan las mejores estimaciones disponibles sobre los diversos aspectos de la trata, permitiendo al historiador determinar con precisión la importancia de algunos pabellones nacionales que transportaron africanos a las Américas en contra de su

voluntad, así como la naturaleza periférica de otros pabellones. Esta base también proporciona estadísticas sobre las fluctuaciones en la magnitud del tráfico de esclavos en diferentes épocas y durante tiempos de guerra y tiempos de paz. Solo contextualizando los flujos de esclavos según estos datos recientemente compilados podemos analizar de manera exhaustiva la extensión y la persistencia de este tráfico transatlántico.<sup>4</sup> En este capítulo se emplean las estimaciones procedentes de la mencionada base de datos para abordar la distribución de los cargamentos de esclavos por cada pabellón nacional, así como la región africana de partida y la región americana de llegada durante todo el transcurso de la esclavización trasatlántica.

#### LOS PABELLONES NACIONALES Y EL TRÁFICO DE ESCLAVOS

Los pabellones nacionales que dominaron el tráfico de esclavos fueron los de las principales potencias comerciales de Europa Occidental, que competían unas con otras por el tráfico ultramarino y el imperio a principios de la era moderna: España, Portugal, Francia, Holanda e Inglaterra. Estas naciones poseían los recursos financieros y la motivación comercial necesarios para llevar a cabo largos viajes oceánicos. La trata de esclavos solo constituía una de las líneas de comercio que seguían los barcos de estas naciones, y estaba estrechamente relacionada con el comercio directo de mercancías entre los puertos europeos, Asia y las Américas. Los africanos abastecían la trata de esclavos, y las mercancías destinadas al comercio directo con los destinos americanos tenían que ver con la proliferación y el crecimiento del sector de las plantaciones que producían materias primas en haciendas agrícolas, unas materias primas que a su vez eran exportadas al Viejo Mundo. Las materias primas que más se exportaban eran el azúcar (sobre todo), el tabaco, el algodón y el café. El desarrollo de todos estos cultivos requería un clima cálido y se necesitaba una enorme cantidad de mano de obra para realizar múltiples tareas como plantar, cultivar y transportar la cosecha a los barcos.<sup>5</sup> Las materias primas cultivadas en las plantaciones proveían a un sólido y creciente mercado de comestibles entre los consumidores europeos. Fumar tabaco, tomar rapé, endulzar el té y el café con azúcar, así como el empleo del azúcar y del arroz para cocinar, todos ellos se consolidaron como productos de consu-

mo gracias a las mercancías cultivadas por los esclavos. El algodón, que solo llegó a ser una de las exportaciones importantes después de 1800, fue el único producto importante entre todas estas materias primas que estaba relacionado con la indumentaria y no con la comida y la bebida.<sup>6</sup>

En cinco casos —Portugal, España, Francia, Holanda e Inglaterra— los barcos negreros realizaron viajes triangulares, que comenzaban en su país de origen, rumbo a África, donde compraban esclavos, transportándolos después a través del Atlántico para venderlos en las Américas y, posteriormente, regresar a su puerto de partida original.<sup>7</sup> En el caso de la trata de esclavos en Brasil, los barcos normalmente efectuaban una travesía bilateral entre los puertos brasileños y la costa occidental de África.<sup>8</sup> Los comerciantes de América del Norte también organizaron viajes para traficar con esclavos, que empezaron cuando las trece colonias formaban parte del Imperio Británico, antes de 1776, y continuaron tras la formación de Estados Unidos. También este fue un comercio triangular: los barcos zarpaban de los puertos norteamericanos hacia el África Occidental para intercambiar mercancías por esclavos, que eran trasladados principalmente a destinos en las Indias Occidentales, para después regresar a su puerto de origen en alguna región norteamericana. Dinamarca fue la principal de las pequeñas naciones que participaron en el tráfico negrero triangular; otros gobiernos que participaron en mucha menor medida en la trata de esclavos fueron Suecia y Brandeburgo/Prusia.<sup>9</sup>

#### LOS FLUJOS DEL TRÁFICO DE ESCLAVOS

Los flujos del tráfico de esclavos fueron muy modestos en el siglo XVI: solo el 2,2 % de los cautivos embarcados durante toda la era de la trata de esclavos fueron trasladados antes de 1600 (tabla 1). Los viajes negreros transatlánticos aumentaron significativamente a partir de la segunda mitad del siglo XVII en adelante, y mantuvieron unos altos niveles de transporte de esclavos, hasta alcanzar entre 1 y 2 millones de cautivos africanos embarcados en cada cuarto de siglo entre 1701 y 1850: estos años presenciaron el apogeo de este tráfico transatlántico. En la tabla 1 se muestra la principal contribución de los pabellones nacionales a la trata de esclavos. Los españoles y los portugueses (mediante el tráfico luso-brasileño) fueron los más implicados en la esclavitud trasatlántica. La con-

TABLA 1: Embarcaciones esclavistas por pabellón nacional,<sup>11</sup> 1501-1866

|                | España/Uruguay   | Portugal/Brasil  | Gran Bretaña     | Holanda        | EE. UU.        | Francia          | Dinamarca/<br>Báltico | Totales           |
|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|-----------------------|-------------------|
| 1501-1525      | 6.363            | 7.000            | 0                | 0              | 0              | 0                | 0                     | <b>13.363</b>     |
| 1526-1550      | 25.375           | 25.387           | 0                | 0              | 0              | 0                | 0                     | <b>50.763</b>     |
| 1551-1575      | 28.167           | 31.089           | 1.685            | 0              | 0              | 66               | 0                     | <b>61.007</b>     |
| 1576-1600      | 60.056           | 90.715           | 237              | 1.365          | 0              | 0                | 0                     | <b>152.373</b>    |
| 1601-1625      | 83.496           | 267.519          | 0                | 1.829          | 0              | 0                | 0                     | <b>352.843</b>    |
| 1626-1650      | 44.313           | 201.609          | 33.695           | 31.729         | 824            | 1.827            | 1.053                 | <b>315.050</b>    |
| 1651-1675      | 12.601           | 244.793          | 122.367          | 100.526        | 0              | 7.125            | 653                   | <b>488.064</b>    |
| 1676-1700      | 5.860            | 297.272          | 272.200          | 85.847         | 3.327          | 29.484           | 25.685                | <b>719.674</b>    |
| 1701-1725      | 0                | 474.447          | 410.597          | 73.816         | 3.277          | 120.939          | 5.833                 | <b>1.088.909</b>  |
| 1726-1750      | 0                | 536.696          | 554.042          | 83.095         | 34.004         | 259.095          | 4.793                 | <b>1.471.725</b>  |
| 1751-1775      | 4.239            | 528.693          | 832.047          | 132.330        | 84.580         | 325.918          | 17.508                | <b>1.925.314</b>  |
| 1776-1800      | 6.415            | 673.167          | 748.612          | 40.773         | 67.443         | 433.061          | 39.199                | <b>2.008.670</b>  |
| 1801-1825      | 168.087          | 1.160.601        | 283.959          | 2.669          | 109.545        | 135.815          | 16.316                | <b>1.876.992</b>  |
| 1826-1850      | 400.728          | 1.299.969        | 0                | 357            | 1.850          | 68.074           | 0                     | <b>1.770.979</b>  |
| 1851-1866      | 215.824          | 9.309            | 0                | 0              | 476            | 0                | 0                     | <b>225.609</b>    |
| <b>Totales</b> | <b>1.061.524</b> | <b>5.848.265</b> | <b>3.259.440</b> | <b>554.336</b> | <b>305.326</b> | <b>1.381.404</b> | <b>111.041</b>        | <b>12.521.336</b> |

Fuente: <http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>

quista y colonización de las potencias ibéricas en América Central y del Sur, así como en el Caribe en el siglo XVI, prepararon el camino para la proliferación del trabajo esclavo. Los españoles no desarrollaron un sector de plantaciones hasta la segunda mitad del siglo XVIII, mientras que los portugueses proporcionaban esclavos principalmente a la industria azucarera brasileña.<sup>10</sup> Las potencias ibéricas siguieron enviando esclavos a sus territorios americanos hasta el final del tráfico de esclavos brasileño y cubano en 1851 y 1867.

La tabla 1<sup>11</sup> muestra que las potencias europeas fueron responsables del 55,2 % de los esclavos que cruzaron el Atlántico entre 1501 y 1866.<sup>12</sup> Los principales puertos ibéricos del tráfico fueron Lisboa, Bahía, Recife y Río de Janeiro.<sup>13</sup> El volumen del comercio entre Portugal y Brasil fue especialmente grande en el siglo XIX: cuatro de cada diez africanos transportados a las Américas por este pabellón nacional fueron enviados entre 1801 y 1866. En esta tabla vemos que los portugueses embarcaron hacia Brasil muchos más esclavos que España hacia Uruguay. Sin embargo, hay que hacer una salvedad al respecto. Hasta 1789 España siguió una política de acuerdos, los llamados asientos, mediante los cuales autorizaba a otros países a transportar esclavos a la América española. Después de 1580 las coronas española y portuguesa estuvieron unificadas durante sesenta años. Portugal consiguió el primer asiento oficial en 1595, cuya validez se prolongó hasta la revuelta portuguesa contra España en 1640. Posteriormente entre los poseedores de asientos encontramos países como Holanda, Francia e Inglaterra. Aunque al principio se pensó que España delegaba en gran medida en estos socios comerciales el tráfico de esclavos hacia la América española, investigaciones recientes han descubierto que barcos que navegaban bajo el pabellón español también transportaron gran número de cautivos a las colonias españolas.<sup>14</sup>

Inglaterra, Holanda y Francia desempeñaron un papel insignificante en los flujos de la trata de esclavos en el siglo XVI. Cada una de estas naciones patrocinó viajes de exploración a las Américas antes de 1600, pero en aquel entonces ninguna de ellas había establecido colonias importantes al otro lado del Atlántico. Sin embargo, el establecimiento de colonias de estas potencias durante el siglo XVII provocó que en estas naciones surgiera un importante tráfico de esclavos. Inglaterra colonizó gran parte de la costa oriental de Norteamérica en el siglo XVII y se hizo con varias islas caribeñas. También en ese siglo Francia y Holanda fundaron colonias en

las Indias Occidentales, y los holandeses lograron establecerse en territorios (Demerara, Esequibo, Berbice y sobre todo Surinam) de la «costa salvaje» (así la denominaban) del extremo norte de Sudamérica. De estas tres potencias, Inglaterra fue la que transportó mayor número de esclavos, lo cual refleja que la superficie de los territorios que este país adquirió en América era mucho mayor que la de sus rivales del norte de Europa, lo que permitió un desarrollo mucho mayor del sector de las plantaciones: aproximadamente en 1775 el Imperio Británico en las Américas abarcaba más del doble de millas cuadradas que los imperios atlánticos de Holanda y Francia juntos; y las colonias de estos países en Norteamérica y el Caribe solo tenían un cuarto de la población británica en las mismas regiones.<sup>15</sup>

La trata de esclavos británica creció en las últimas cuatro décadas del siglo xvii y alcanzó su apogeo en el siglo xviii: entre 1660 y 1807, año en el que Inglaterra abolió este tráfico, los buques que zarpaban de los puertos ingleses hacia Norteamérica y el Caribe embarcaron a más de tres millones de esclavos (tabla 1). Inglaterra fue la nación que más esclavos transportó en el siglo xviii.<sup>16</sup> Londres fue el principal puerto esclavista desde mediados del siglo xvii hasta aproximadamente la década de 1720, cuando la actividad del tráfico inglés corría principalmente a cargo de la Royal African Company (Compañía Real Africana), con sede en Londres.<sup>17</sup> Pero cuando la trata de esclavos inglesa se abrió a las compañías no oficiales en 1698, las empresas privadas de Bristol desafiaron la posición de Londres y se impusieron a los demás puertos esclavistas británicos en las décadas de 1720 y 1730.<sup>18</sup> Más adelante, Liverpool superó a Bristol y a Londres hasta convertirse en el principal puerto esclavista británico entre 1740 y 1807. Durante este periodo, Liverpool se convirtió en el puerto más activo del mundo en el despacho de viajes negreros, pues sus comerciantes lograron reunir el capital humano necesario para dirigir con éxito este tráfico.<sup>19</sup>

La flota colonial de la Norteamérica británica contribuyó a los flujos de la trata de esclavos durante el siglo xviii, sobre todo desde Rhode Island. Newport se convirtió en el principal puerto norteamericano relacionado con la esclavitud trasatlántica, cobrando mayor importancia que el puerto de Nueva York, que era mucho más grande. Los comerciantes de Rhode Island tenían buenas relaciones comerciales en el Caribe, y además disponían de una ventaja añadida, como era la posesión de un grupo de destilerías de ron en Rhode Island —en las que como ingrediente principal se empleaban

las melazas de las Indias Occidentales— que les permitían suministrar alcohol a los comerciantes del África Occidental a cambio de esclavos.<sup>20</sup> Tras la Revolución americana, los tratantes estadounidenses embarcaron aproximadamente a unos 177.000 esclavos durante el medio siglo posterior a la independencia (tabla 1). Muchos de ellos fueron enviados desde Charleston, Carolina del Sur, a los mercados sureños estadounidenses antes de la abolición del tráfico de esclavos africanos a Estados Unidos en 1808. Posteriormente, los buques norteamericanos suministraron esclavos a las colonias de otras potencias en Sudamérica y el Caribe; lo cual, en algunos casos, suponía utilizar barcos estadounidenses en empresas esclavistas ilegales.<sup>21</sup>

La trata de esclavos francesa siempre tuvo un volumen inferior a la británica en todos los cuartos de siglo reflejados en la tabla 1, pero aun así los tratantes franceses embarcaron 1,38 millones de esclavos durante todo el periodo de la esclavitud trasatlántica, lo que supone una participación del 11 % en este tráfico. Al igual que en Inglaterra, el siglo XVIII fue el periodo álgido del tráfico esclavista. En 1794 Francia abolió la esclavitud en todas sus posesiones, pero en 1802 Napoleón, que entonces gobernaba en Francia, reinstauró la esclavitud en los territorios productores de caña de azúcar. El tráfico de esclavos francés fue declarado ilegal en 1815 pero continuó hasta 1831, y posteriormente algunos barcos con pabellón francés fueron usados ilegalmente. El tráfico de esclavos trasatlántico francés disminuyó sensiblemente en todos los cuartos de siglo posteriores a 1800, pero aun así entre 1820-1825 transportaron 17.000 esclavos anualmente, una cifra que igualaba la de la década de 1770 (tabla 1).<sup>22</sup>

Nantes dominaba la trata de esclavos francesa, contando en su haber más expediciones esclavistas que todos sus rivales (Le Havre, La Rochelle, Burdeos, St. Malo y Honfleur) juntos. Nantes, situada cerca del estuario del río Loira, a unos cincuenta kilómetros de la costa atlántica francesa, estaba bien situada geográficamente para participar en las empresas esclavistas trasatlánticas. Los comerciantes nanteses controlaron el 42 % de los africanos transportados por los buques franceses en el siglo XVIII.<sup>23</sup> En vísperas de la Revolución francesa, la economía de Nantes dependía de la trata de esclavos. Entre un tercio y la mitad de todas las mercancías tropicales que entraban en la ciudad en aquella época constituían los pagos por los esclavos adquiridos por los traficantes nanteses.<sup>24</sup> Entre 1813 y 1841, Nantes embarcó 102.000 esclavos, que principalmente procedían del golfo de Biafra y cuyo destino era ser vendidos en Cuba.<sup>25</sup>

Holanda jugó un papel menos importante en la trata de esclavos que Inglaterra o Francia, si bien ocupaba el quinto lugar entre los pabellones nacionales que transportaban esclavos a los mercados atlánticos. La trata de esclavos holandesa empezó en el segundo cuarto del siglo xvii, cuando los comerciantes de Ámsterdam se hicieron cargo de su organización. El apogeo de la trata de esclavos holandesa se produjo en los primeros tres cuartos del siglo xviii, cuando el tráfico se concentró en Middelburg y Vlissingen (p. ej., Flesinga), en Zelanda. Hasta 1738 la empresa privada Dutch West India Company (Compañía Holandesa de las Indias Occidentales), monopolizó el tráfico transatlántico, pero entonces la Middelburg Commercial Company se convirtió en una competidora importante. El tráfico de esclavos holandés alcanzó su punto álgido hacia 1770, pero empezó a declinar a finales de la guerra de la Independencia americana. La armada británica capturó barcos holandeses en la cuarta guerra anglo-holandesa de 1780-1784. La economía de plantación en Surinam, la principal colonia holandesa, estaba endeudada y no importaba muchos esclavos. La participación holandesa en las guerras revolucionarias francesas desde 1795 hizo que la trata de esclavos auspiciada por ese país llegase a su fin.

Holanda decretó el final de su trata de esclavos en 1814, aunque los verdaderos viajes esclavistas holandeses cesaron antes de 1800.<sup>26</sup> Los inversores holandeses también compraron esclavos a través de Suecia, Brandeburgo y Kurland, pero estas empresas tenían más que ver con expediciones comerciales a lo largo de la costa del África Occidental que con el embarque de esclavos para que atravesasen el Atlántico.<sup>27</sup>

El otro país que se implicó de manera significativa en la esclavitud trasatlántica fue Dinamarca, que a lo largo del tiempo embarcó a más de 100.000 esclavos (tabla 1). Los barcos que participaban en el comercio tenían su base en el puerto de Copenhague. En general, la trata de esclavos danesa no alcanzó una gran envergadura, si bien aumentó notablemente en el último cuarto de los siglos xvii y xviii: en estos periodos se transportaron más de la mitad del total de africanos embarcados durante todo el tráfico esclavista danés. Como en los casos de otros traficantes menores, el incremento de la actividad esclavista danesa en esos periodos refleja el ritmo creciente del volumen de toda la esclavitud trasatlántica. Los barcos de Brandeburgo y las intrusiones de los holandeses se unieron a los buques daneses en el suministro de esclavos a las Indias Occidenta-

les danesas.<sup>28</sup> Las pequeñas colonias danesas en el Caribe —Santa Cruz, Santo Tomás y San Juan— no tenían una gran demanda de suministros de esclavos africanos. Sin embargo, Dinamarca participó activamente en un tráfico de esclavos intercaribeño que manejó casi tantos cautivos como los que fueron traídos directamente desde África.<sup>29</sup>

#### REGIONES AFRICANAS DE PARTIDA

Las regiones africanas de las que partía el tráfico transatlántico estaban situadas principalmente a lo largo de aproximadamente 5.000 kilómetros de costa, que se extendían desde el río Senegal, en el norte, hasta Benguela, en el sudoeste. Estas áreas, enumeradas de noroeste a sudoeste, eran Senegambia, Sierra Leona, la Costa de los Esclavos, la Costa del Oro, el golfo de Benín, el golfo de Biafra y el África Central y Occidental. Los nombres de estas regiones son los adoptados en la edición revisada en la base de datos de la esclavitud trasatlántica.<sup>30</sup> Era imposible obtener suministros de esclavos en las regiones situadas más arriba del río Senegal, que formaban parte del desierto del Sahara y de los territorios controlados por los marroquíes. Del mismo modo, tampoco podían obtenerse esclavos en los áridos territorios al sur de Luanda. En cualquier caso, a los europeos no les hacía falta adentrarse demasiado en la zona sudoccidental para reunir a los cautivos necesarios para mantener la trata de esclavos, aunque hubo algunas excepciones poco importantes. Así, durante breves periodos de finales del siglo xvii y principios del xviii, esclavos de Madagascar fueron embarcados hacia las Indias Occidentales, Massachusetts y Nueva York.<sup>31</sup>

Después de 1800, otra región africana entró en escena como proveedora de esclavos para los destinos transatlánticos: esta zona comprendía el sudeste africano y algunas islas del océano Índico. Ello se debió a la creciente demanda de esclavos desde las Américas y a que Inglaterra y otras potencias sometieron a presiones diplomáticas y navales a algunas regiones del África Occidental para restringir su envío de esclavos al otro lado del Atlántico. Ninguna otra área importante susceptible de suministrar esclavos fue explotada durante todo el tiempo que duró este tráfico. En la segunda mitad del siglo xviii los ingleses barajaron diversos planes para desbloquear el potencial agrícola africano.<sup>32</sup> Pero los europeos no proyec-

taban establecer plantaciones en África en detrimento de las del Nuevo Mundo. La prevalencia de enfermedades como la malaria, el desconocimiento del África Occidental más allá de sus zonas costeras, y el rígido control que los gobernantes y notables africanos ejercían sobre la penetración europea en el continente africano dieron al traste con la idea de crear un sector de plantaciones en el África Occidental. No obstante, los portugueses controlaban rígidamente Luanda y Benguela y muchas de las redes esclavistas conectadas con estos puertos.<sup>33</sup>

En la tabla 2 vemos cómo algunas regiones proporcionaban más esclavos que otras, lo cual explica que los capitanes de los barcos no tuvieran ninguna necesidad de avanzar más hacia el sur por la escasez de esclavos en las zonas norteñas. Con el paso del tiempo, se produjeron considerables fluctuaciones en el número de esclavos embarcados desde distintas regiones del África Occidental. Pero claramente hubo complejas razones para que los tratantes europeos y americanos explotasen esclavos de distintas zonas. Por ejemplo, habría tenido sentido —en términos de distancia y de costes— que se hubieran empleado esclavos de Senegambia para enviarlos principalmente a destinos caribeños y en mayor número que los africanos procedentes de regiones más meridionales del África Occidental, pero en muchos periodos no ocurrió así. Las condiciones culturales, económicas y demográficas existentes en África eran más importantes que las consideraciones sobre la menor distancia existente entre la región africano-occidental de procedencia de los esclavos y su lugar de desembarco en América.<sup>34</sup>

En la tabla 2 se muestran las pautas de los suministros de esclavos desde ocho zonas africanas. En ella destaca el África Central Occidental como principal proveedor. Entre 1514 y 1865 estas zonas proporcionaron más de 5,7 millones (el 45,5 %) de los africanos transportados a las Américas en el último cuarto del siglo XVI. La primera vez que estas regiones aparecieron como las más importantes suministradoras de esclavos fue en el último cuarto del siglo XVI, e incrementaron rápidamente este tráfico en el primer cuarto del siglo XVII, cuando fácilmente alcanzaron la primera posición entre todas las zonas que abastecían el tráfico de esclavos. El África Central Occidental contribuyó de manera especialmente importante al suministro de esclavos en el apogeo de la actividad esclavista trasatlántica, entre los años 1726 y 1850. Los principales puertos que gestionaron la partida de los esclavos de esta región fueron Cabinda, Luanda, Ben-

TABLA 2. Embarques de esclavos por regiones africanas, 1501-1866

|                | Senegambia y Atlántico cerca de la costa | Sierra Leona   | Windward Coast | Costa del Oro    | Golfo de Benín   | Golfo de Biafra  | África Central Occidental y Santa Elena | Sudeste de África e islas del océano Índico | Totales           |
|----------------|--|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|---|---|-------------------|
| 1501-1525      | 12.726                                   | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 637                                     | 0   | <b>13.363</b>     |
| 1526-1550      | 44.458                                   | 0              | 0              | 0                | 0                | 2.080            | 4.225                                   | 0   | <b>50.763</b>     |
| 1551-1575      | 48.319                                   | 1.168          | 0              | 0                | 0                | 3.383            | 8.137                                   | 0   | <b>61.007</b>     |
| 1576-1600      | 41.778                                   | 237            | 2.482          | 0                | 0                | 2.996            | 104.879                                 | 0   | <b>152.373</b>    |
| 1601-1625      | 23.862                                   | 0              | 0              | 68               | 3.528            | 2.921            | 322.119                                 | 345   | <b>352.843</b>    |
| 1626-1650      | 30.360                                   | 1.372          | 0              | 2.429            | 6.080            | 33.540           | 241.269                                 | 0   | <b>315.050</b>    |
| 1651-1675      | 27.741                                   | 906            | 351            | 30.806           | 52.768           | 80.780           | 278.079                                 | 16.633                                      | <b>488.064</b>    |
| 1676-1700      | 54.141                                   | 4.565          | 999            | 75.377           | 207.436          | 69.080           | 293.340                                 | 14.737                                      | <b>719.674</b>    |
| 1701-1725      | 55.944                                   | 6.585          | 8.878          | 229.239          | 378.101          | 66.833           | 331.183                                 | 12.146                                      | <b>1.088.909</b>  |
| 1726-1750      | 87.028                                   | 16.637         | 37.672         | 231.418          | 356.760          | 182.066          | 556.981                                 | 3.162                                       | <b>1.471.725</b>  |
| 1751-1775      | 135.294                                  | 84.069         | 169.094        | 268.228          | 288.587          | 319.709          | 654.984                                 | 5.348                                       | <b>1.925.314</b>  |
| 1776-1800      | 84.920                                   | 94.694         | 73.938         | 285.643          | 261.137          | 336.008          | 822.056                                 | 50.274                                      | <b>2.008.670</b>  |
| 1801-1825      | 91.225                                   | 89.326         | 37.322         | 80.895           | 201.054          | 264.834          | 929.999                                 | 182.338                                     | <b>1.876.992</b>  |
| 1826-1850      | 17.717                                   | 84.416         | 6.131          | 5.219            | 209.742          | 230.328          | 989.908                                 | 227.518                                     | <b>1.770.979</b>  |
| 1851-1866      | 0  | 4.795          | 0              | 0                | 33.867           | 2                | 156.779                                 | 30.167                                      | <b>225.609</b>    |
| <b>Totales</b> | <b>755.513</b>                           | <b>388.771</b> | <b>336.868</b> | <b>1.209.321</b> | <b>1.999.060</b> | <b>1.594.560</b> | <b>5.694.574</b>                        | <b>542.668</b>                              | <b>12.521.336</b> |

Fuente: <http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>

guela y Malembo.<sup>35</sup> Entre 1701 y 1867 Luanda envió 1.632.000 (o el 37 %) de los esclavos embarcados desde Angola, mientras que Benguela envió 671.100 (el 15 %).<sup>36</sup>

Después de 1575 el África Central Occidental fue siempre el mayor proveedor de esclavos de la región en todos los cuartos de siglo, excepto el de 1701-1725 (tabla 2). El Reino del Congo fue un importante suministrador de esclavos antes de 1700, con más cautivos procedentes de Vili, al norte del río Congo, y de algunos estados mbundu al sur y al este. Durante el siglo XVIII algunos remotos estados interiores, entre los que se contaban las provincias de Luanda y Kambeze, se convirtieron en los principales abastecedores de esclavos para las zonas costeras. Esto se debió a un cambio en la frontera de la esclavización; un cambio que fue más perceptible en el África Centro-Oriental que en otras regiones de las que procedían los esclavos.<sup>37</sup> Los portugueses tenían un bastión en Angola, mientras que los holandeses concentraban el tráfico al norte del río Congo, en Cabinda y Loango y al norte de Luanda, en el estuario del río Bengo. Los barcos negreros ingleses y franceses también recalaban a menudo en diversos pueblos del África Central Occidental.<sup>38</sup> A finales del siglo XVIII, ingleses y franceses desafiaban el suministro de esclavos de los lusobrasileños desde puertos situados al norte de Luanda, especialmente en Cabinda, aunque el tráfico francés con Angola cesó súbitamente después de la revuelta de los esclavos en Saint-Domingue (1791), y la competencia de los ingleses con los traficantes lusófonos terminó después de que Inglaterra aboliese la trata de esclavos.<sup>39</sup>

La segunda área más importante de la que procedían los esclavos para el tráfico transatlántico a lo largo del tiempo fue el golfo de Benín, al que los contemporáneos denominaban «la Costa de los Esclavos». Los traficantes franceses, británicos y portugueses eran los principales compradores de esclavos en esta región.<sup>40</sup> El golfo de Benín se implicó en la esclavización trasatlántica después del África Central Occidental, y empezó modestamente a traficar con esclavos en la primera mitad del siglo XVII. Pero después las cosas cambiaron considerablemente: el volumen del tráfico de esclavos desde el golfo de Benín aumentó rápidamente en el medio siglo posterior a 1675, pero disminuyó gradualmente en todos los periodos de cuarto de siglo hasta 1850, mientras que otras regiones, como el golfo de Biafra y el África Central Occidental, incrementaron sus exportaciones. Incluso en el segundo cuarto del siglo XIX, el golfo de Benín fue

la tercera entre ocho regiones africanas que embarcaron esclavos rumbo a las Américas (tabla 2).<sup>41</sup>

Allada, situada tras las lagunas costeras, dominó la exportación de esclavos desde el golfo de Benín en el siglo xvii. Posteriormente, los dos principales suministradores de esclavos en esa región fueron el reino yoruba de Oyo y Dahomey. La reorganización de este tráfico en el golfo de Benín en el siglo xviii hizo que el puerto de Ouidah fuese cada vez más importante, hasta convertirse en uno de los principales puertos negreros, siendo el puerto principal de los tratantes de Oyo y Dahomey.<sup>42</sup> Casi la mitad de los envíos estimados de esclavos desde el golfo de Benín entre 1650 y 1865 salieron de Ouidah. En el último cuarto del siglo xviii, Porto Novo pasó a ser el principal puerto del tráfico de esclavos desde esta región africana, para desaparecer prácticamente después de 1800, cuando Lagos se convirtió en un importante centro de embarque de los esclavos que partían desde el golfo de Benín. Casi el 90 % de los esclavos que salieron de esa zona después de 1800 eran de origen yoruba.<sup>43</sup>

El golfo de Biafra ocupaba el tercer lugar en la trata de esclavos en las regiones africanas. Esta zona abarcaba la zona más interior del golfo de Guinea, que hoy en día ocupa gran parte de Nigeria. Los esclavos eran adquiridos a pequeña escala desde el golfo de Biafra antes de mediados del siglo xvii. El total de las exportaciones empezó a aumentar después de 1650, pero no fue hasta el siglo xviii que el volumen del tráfico de esclavos desde el golfo de Biafra aumentó significativamente. El periodo álgido de crecimiento fue en el siglo posterior a 1750, cuando el golfo de Biafra embarcó prácticamente tres cuartos de los cautivos durante toda la era de la esclavización trasatlántica. Entre 1751 y 1825, el golfo de Biafra solo fue superado como región de suministro de esclavos por el África Central Occidental.<sup>44</sup>

El auge de la trata de esclavos biafreña estaba estrechamente relacionada con los aros, que suministraban esclavos del interior del delta del Níger y el río Cross.<sup>45</sup> Probablemente más del 90 % de los esclavos que dejaron el golfo de Biafra eran Igbo. Estos eran reclutados en mercados celebrados tierra adentro y transportados en botes a través de riachuelos y lagunas hasta los tres puertos costeros del delta del Níger: Bonny, la Vieja Calabar y Nueva Calabar (también conocidas como Elem Kalabari). Antes de 1807 el golfo de Biafra estaba dominado principalmente por los traficantes británicos, sobre todo los de Liverpool; y se convirtió en el centro de aprovi-

sionamiento más importante para los barcos que transportaban esclavos a los mercados de la América británica en el siglo XVIII. Después de que los ingleses abolieran la trata de esclavos, otras potencias ocuparon su lugar en el golfo de Biafra: los lusobrasileños, los españoles y los franceses.<sup>46</sup>

La cuarta zona de procedencia de esclavos en el África Occidental era la Costa del Oro, que supuso el 9,7 % del total del tráfico de esclavos hacia las Américas (tabla 2). En el segundo cuarto del siglo XVIII la Costa del Oro solo proporcionó un pequeño número de africanos esclavizados. Posteriormente, su actividad esclavista aumentó, aunque en los años anteriores a 1700 los traficantes estaban más interesados en buscar oro en la región que en los cautivos humanos.<sup>47</sup> Sin embargo, el agotamiento de los suministros de oro desde finales del siglo XVII hizo que en la Costa del Oro el comercio exterior se reorientase hacia el embarque de esclavos.<sup>48</sup> Durante el siglo XVIII, la guerra entre los akan y sus rivales, los asante, proporcionó un creciente número de cautivos procedentes de la Costa del Oro. Esa prolongada lucha por la supremacía hizo que los ejércitos victoriosos de los asante creasen un fuerte estado centralizado que capturaba a los akans y los entregaba a los traficantes musulmanes en las zonas norteñas de Costa del Oro y en grandes cantidades a los barcos con destinos transatlánticos.<sup>49</sup>

Durante los siglos XVII y principios del XVIII, la trata de esclavos a lo largo de la Costa del Oro se centraba en los fuertes y castillos que, en su mayoría, pertenecían a los tratantes de esclavos portugueses, ingleses y holandeses. Por lo general, estas estructuras disponían de cañones que apuntaban al océano para protegerse de sus rivales; de recintos para albergar a los esclavos y también contaban con almacenes y cuarteles para el personal armado y los empleados africanos. La rivalidad entre las potencias europeas propiciaba que a veces estos fuertes fueran conquistados y utilizados por otras naciones. Por otra parte, estas fortalezas fueron perdiendo importancia a lo largo del tiempo debido a la fuerte competencia de los tratantes privados, y en 1800 ya se habían convertido en una pálida sombra de lo que fueron. De dos de estos fuertes, Anomabu y el Castillo de la Costa del Cabo, partieron más de cuatro de cada diez embarques de esclavos de esa región. En estos recintos los capitanes negreros interactuaban con los oficiales europeos, con los jefes locales (conocidos como *cabeceiros*), con los proveedores de esclavos del interior, con los agentes que manejaban la venta de oro y de esclavos, así como con miembros de las élites africanas.<sup>50</sup> A partir de 1808, la abolición de la trata de esclavos por parte

de Inglaterra y Estados Unidos, unida a la presión que ejercían los barcos británicos contra los traficantes, tuvo mucho que ver con la reducción del envío de esclavos desde la Costa del Oro, como se muestra en la tabla 2.<sup>51</sup>

Las tres últimas zonas de procedencia de esclavos en el África Occidental fueron Senegambia, Sierra Leona y la Costa de los Esclavos, situadas en la Alta Guinea. Colectivamente, estas regiones embarcaron más africanos hacia América que la Costa del Oro durante todo el periodo de la trata de esclavos, pero individualmente fueron las tres zonas menos importantes de suministro de esclavos del África Occidental. El tráfico procedente de Senegambia duró menos que el tráfico equivalente en las otras dos regiones. En solo un cuarto de siglo (1751-1775), la Costa de los Esclavos despachó más esclavos para el tráfico transatlántico que Senegambia. A lo largo del tiempo, más de un tercio de los embarques de esclavos procedentes de la Alta Guinea se produjeron desde el fuerte James en Gambia y el de San Luis en Senegal.<sup>52</sup>

El suministro de esclavos en la Alta Guinea tuvo mucho que ver con las guerras santas musulmanas que se libraban en el interior de la región y cuyo resultado fue la consolidación de Futa Yallon como estado islámi-



FIG. 1. Castillo de la Costa del Cabo, Ghana, década de 1990.

co.<sup>53</sup> Los tratantes de Liverpool dominaron el tráfico de esclavos con Alta Guinea en la segunda mitad del siglo XVIII gracias al establecimiento de fuertes redes culturales y económicas con los tratantes a lo largo de la costa, en la isla de Bunce, en el río Sierra Leona, y en pequeños mercados a poca distancia de la costa, como las islas Banana y las islas de Los.<sup>54</sup> La Alta Guinea fue la única excepción al régimen de altos niveles de embarques de esclavos tras la intensificación inicial de este tráfico. Esto indica que en el transcurso de la actividad esclavista trasatlántica, otras regiones del África Occidental ofrecieron mejores oportunidades a los barcos negreros y a sus capitanes.<sup>55</sup>

El sudeste africano solo desempeñó un papel marginal en el tráfico de esclavos transatlántico antes de finales del siglo XVIII. Pero fue una región que presenció una rápida expansión de actividad esclavista para satisfacer la creciente demanda de mano de obra para las plantaciones en el mundo atlántico en la primera mitad del siglo XIX. Así, en la tabla 2 vemos que entre 1801 y 1850 más de 400.000 africanos fueron embarcados desde esta región hacia los mercados atlánticos. Muchos esclavos del sudeste africano, en este medio siglo, procedían de Mozambique, de las islas Mascareñas y del valle del Zambeze.<sup>56</sup> Esta rama del tráfico esclavista floreció a medida que las potencias europeas bloqueaban las fuentes de suministro de esclavos del África Occidental en un intento de aumentar la presión abolicionista sobre este tráfico; pero lo que aún fue más importante para el suministro de esclavos del sudeste africano fue la creciente demanda de africanos en Río de la Plata y Brasil. El incremento del abastecimiento de esclavos desde el océano Índico hacia destinos transatlánticos pone de manifiesto que los esclavistas no dudaban en adaptarse a otras áreas de aprovisionamiento después de que las presiones diplomáticas y las patrullas navales restringiesen el tráfico de esclavos provenientes del África Occidental. Durante el siglo XIX hubo un mercado ansioso de recibir africanos en muchas partes de las Américas, en las que la emancipación de los esclavos tardó mucho tiempo en hacerse realidad.<sup>57</sup>

#### LOS DESTINOS AMERICANOS

Tras ser desembarcados y vendidos en las Américas, la mayoría de los esclavos se convirtieron en trabajadores de las plantaciones en las que se

cultivaban materias primas. El sector de las plantaciones absorbió probablemente cerca del 90 % de los africanos llevados a las Américas a lo largo del tiempo; los esclavos restantes fueron destinados a realizar tareas domésticas, a trabajar en propiedades ganaderas y a ocupaciones urbanas.<sup>58</sup> El problema no resuelto de la elevada tasa de mortalidad, causada por una dieta inadecuada, el exceso de trabajo y muchas enfermedades letales, combinado con la expansión de las plantaciones en nuevas áreas, contribuyó durante mucho tiempo a la pervivencia de la trata de esclavos. Naturalmente, en aquellas zonas de las Américas en las que el crecimiento natural entre la población esclava aumentó notablemente (como en Chesapeake y en Carolina del Sur después de 1700, o Barbados después de 1750, aproximadamente), la demanda de cautivos africanos era menor que en aquellos lugares en los que la mortalidad de los esclavos seguía siendo elevada (como en Jamaica, Cuba o Brasil). Era una obviedad que los esclavos desembarcados en zonas en las que predominaba el cultivo del azúcar tenían las tasas más altas de mortalidad.<sup>59</sup>

Las regiones de desembarco de esclavos en las Américas superaban en número a las zonas de embarque de cautivos en África. Sin embargo, la tabla 3 nos muestra que la mayoría de esclavos eran enviados a dos grandes regiones: Brasil y el Caribe, lo cual revela que el azúcar era el principal cultivo producido en esos territorios. Durante todo el periodo de la trata de esclavos la tabla 3 nos indica que el 45,5 % de los desembarcos de africanos esclavizados se produjeron en Brasil, mientras que en el Caribe el porcentaje fue del 37,3 %. Como complemento a las cifras expuestas en la tabla 3, estimaciones recientes sobre el tráfico de esclavos en la América española indican que 1,5 millones de cautivos llegaron directamente desde África a los territorios españoles de ultramar entre 1520 y 1867, y que otros 566.000 esclavos desembarcaron en la América española procedentes de colonias del Nuevo Mundo como Brasil y Jamaica.<sup>60</sup>

En el siglo XVI, en Brasil desembarcaron relativamente pocos esclavos. Sin embargo, la proliferación de las plantaciones azucareras en el siglo XVII en ese país, organizada por portugueses y holandeses, fomentó la demanda de nuevos suministros de esclavos cuando los colonos obtuvieron el capital y el crédito necesarios para comprar africanos.<sup>61</sup> A partir del primer cuarto del siglo XVII, las importaciones de esclavos a Brasil aumentaron ininterrumpidamente cada cuarto de siglo hasta 1850, época en la que la repentina prosperidad del cultivo del café estimuló a su vez la

demanda de cautivos africanos. En los siglos posteriores a 1650 —a excepción del cuarto de siglo entre 1751-1775— esta fue la región en la que se produjeron más desembarcos de esclavos (tabla 3). El eje troncal del tráfico brasileño residía en el envío extensivo de esclavos desde el golfo de Benín y Angola hacia Pernambuco, Bahía y el sudeste de Brasil.<sup>62</sup> Desde 1600 en adelante casi toda la organización de este segmento del tráfico de esclavos tenía su sede en Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro, y no tanto en Lisboa. Esto refleja que los barcos zarpaban bilateralmente entre África Occidental y Brasil, en vez de operar de manera triangular desde Lisboa.<sup>63</sup>

El descubrimiento de oro en la provincia brasileña de Minas Gerais entre 1693 y 1695 impulsó el tráfico de esclavos hacia la zona nororiental de Brasil. En los territorios de Pernambuco había grandes plantaciones, y actuaba como centro de distribución para otras áreas brasileñas que empleaban esclavos, como las zonas mineras y las costas de la Amazonia. En Pernambuco, la trata de esclavos llegó a su apogeo a finales de la década de 1810 y principios de la de 1820, debido al creciente rendimiento de las plantaciones y a las oportunidades para aumentar la trata de esclavos derivadas de la abolición de este comercio decretada por británicos y norteamericanos.<sup>64</sup> Después de 1760 el rápido crecimiento de la producción algodonera en la región amazónica aumentó el número de barcos negreros que se dirigían a Pará y a Maranhão.<sup>65</sup>

Bahía, una gran región con una producción extensiva de azúcar, fue otra importante zona brasileña de recepción de esclavos. Un total aproximado de 1,3 millones de esclavos fueron importados a Bahía durante la era de la trata en el Atlántico, y la mayoría de ellos llegaron después de 1650. En aquella época los africanos habían sustituido a los amerindios como fuente principal de mano de obra en los estados azucareros bahianos. Los tratantes suministraban esclavos a estas plantaciones y a las explotaciones mineras de Minas Gerais. La aparición de una industria cafetera a gran escala en São Paulo, Río de Janeiro y Espírito Santo en la primera mitad del siglo XIX fue un nuevo estímulo para la trata de esclavos en Brasil. Aunque después de las guerras napoleónicas Inglaterra intentó restringir este tráfico en Brasil, las importaciones de esclavos a Bahía siguieron a lo largo de 1850. Globalmente, Bahía fue el principal puerto de recepción del tráfico negrero transatlántico, a excepción de Río de Janeiro.<sup>66</sup>

TABLA 3. Principales zonas de desembarco de los esclavos, 1501-1866

|                | Europa       | Norteamérica continental | Caribe británico | Caribe francés   | América holandesa | Indias Occidentales danesas | América española | Brasil           | África         | Totales           |
|----------------|--------------|--------------------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|
| 1501-1525      | 452          | 0                        | 0                | 0                | 0                 | 0                           | 8.923            | 0                | 0              | <b>9.375</b>      |
| 1526-1550      | 0            | 0                        | 0                | 0                | 0                 | 0                           | 35.534           | 0                | 0              | <b>35.534</b>     |
| 1551-1575      | 0            | 0                        | 0                | 0                | 0                 | 0                           | 40.671           | 2.461            | 0              | <b>43.132</b>     |
| 1576-1600      | 188          | 0                        | 0                | 0                | 0                 | 0                           | 84.242           | 26.814           | 0              | <b>111.244</b>    |
| 1601-1625      | 85           | 0                        | 567              | 0                | 0                 | 0                           | 117.709          | 156.468          | 0              | <b>274.829</b>    |
| 1626-1650      | 0            | 100                      | 26.639           | 545              | 0                 | 0                           | 61.482           | 163.938          | 172            | <b>252.876</b>    |
| 1651-1675      | 1.281        | 3.970                    | 86.770           | 16.746           | 52.190            | 0                           | 32.292           | 204.575          | 2.457          | <b>400.282</b>    |
| 1676-1700      | 1.615        | 11.077                   | 196.501          | 21.394           | 71.967            | 18.146                      | 14.021           | 259.475          | 493            | <b>594.689</b>    |
| 1701-1725      | 158          | 39.303                   | 280.470          | 82.147           | 53.413            | 8.059                       | 37.856           | 423.161          | 0              | <b>924.567</b>    |
| 1726-1750      | 3.968        | 106.671                  | 357.150          | 212.325          | 73.051            | 4.515                       | 17.435           | 468.690          | 516            | <b>1.244.321</b>  |
| 1751-1775      | 1.090        | 118.822                  | 580.824          | 309.733          | 118.145           | 18.271                      | 21.030           | 476.010          | 428            | <b>1.644.353</b>  |
| 1776-1800      | 23           | 30.687                   | 594.879          | 390.929          | 50.606            | 37.763                      | 69.212           | 621.156          | 1.373          | <b>1.796.627</b>  |
| 1801-1825      | 0            | 77.613                   | 183.701          | 63.517           | 25.355            | 17.223                      | 254.777          | 1.012.762        | 32.224         | <b>1.667.172</b>  |
| 1826-1850      | 0            | 91                       | 10.751           | 22.880           | 0                 | 5.021                       | 333.781          | 1.041.964        | 99.908         | <b>1.514.396</b>  |
| 1851-1866      | 0            | 413                      | 0                | 0                | 0                 | 0                           | 163.947          | 6.899            | 17.998         | <b>189.257</b>    |
| <b>Totales</b> | <b>8.860</b> | <b>388.747</b>           | <b>2.318.252</b> | <b>1.120.216</b> | <b>444.728</b>    | <b>108.998</b>              | <b>1.292.912</b> | <b>4.864.374</b> | <b>155.569</b> | <b>10.702.656</b> |

Fuente: <http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>

Entre 1790 y 1830 Río de Janeiro suministró esclavos a las explotaciones mineras de Minas Gerais y a Río de la Plata, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo y Espírito Santo para el pastoreo, la artesanía y el trabajo doméstico. Su participación en la trata de esclavos brasileña aumentó considerablemente en el último siglo de la esclavitud: entre 1750 y 1800 la mitad de los esclavos que llegaban a Brasil entraban desde Río, y entre 1810 y 1870 entre el 70 y el 90 % de ellos llegó a este puerto.<sup>67</sup> En la década de 1830 se inició un tráfico clandestino de esclavos, mediante el cual los barcos que se declaraban de nacionalidad portuguesa y con destino en Montevideo, Uruguay, desembarcaban subrepticamente cautivos africanos a lo largo de toda la costa brasileña.<sup>68</sup>

La tabla 3 muestra que la trata de esclavos inglesa hacia el Caribe empezó modestamente en el segundo cuarto del siglo xvii. Este fue el periodo en el que varias islas de las Antillas Menores fueron colonizadas por aventureros ingleses y que principalmente se dedicaron al cultivo del azúcar. Entre estas islas se cuentan Barbados, San Cristóbal, Antigua y Nieves. Las importaciones de esclavos a las Indias Occidentales inglesas aumentaron rápidamente en la segunda mitad del siglo xvii. En este periodo, los estados situados en el Caribe oriental aumentaron su producción y en 1655, Jamaica, en el Caribe occidental, fue conquistada a los españoles por los ingleses, que pronto empezaron a plantar caña de azúcar en la isla. El periodo álgido de la trata de esclavos británica en el Caribe se produjo en el siglo xviii: casi cuatro de cada cinco esclavos desembarcados por los barcos británicos en esa región llegaron durante este siglo (tabla 3). Kingston, el principal puerto jamaicano, dominaba los envíos de esclavos entre los puntos de desembarco específicos en las Indias Occidentales británicas.<sup>69</sup> Además de la creciente producción de las plantaciones en las colonias existentes, en el siglo xviii Inglaterra se hizo con nuevas y productivas fronteras esclavistas en dos tandas: las Islas de Barlovento «cedidas» por Francia a Inglaterra tras el final de la guerra de los Siete Años (Granada, San Vicente, Dominica y Tobago), y Trinidad, Demerara, Esequibo y Berbice, capturadas a España y a Holanda en las guerras napoleónicas.<sup>70</sup>

En la tabla 3 podemos ver que las Américas españolas fueron la tercera región en la que se produjeron más desembarcos de cautivos africanos en la era de la trata de esclavos, a bastante distancia de los que fueron llevados al Caribe británico, aunque superando a los enviados a las Indias

Occidentales francesas.<sup>71</sup> La América española fue la única zona receptora de esclavos durante todo el periodo que abarca desde 1501 hasta 1866. En el siglo XVI los gobernantes europeos en la América española consideraron que las poblaciones nativas americanas no eran lo bastante numerosas ni accesibles como para emprender todo el trabajo que los colonos necesitaban y rápidamente recurrieron a los esclavos africanos para la producción de exportaciones agrícolas, mineras y pesqueras y también, y aún más importante, para proporcionar alimentos, ropas, cobijo y otros servicios a las comunidades y para producir bienes de consumo (azúcar, tabaco, cueros, cacao y harina) para otros mercados coloniales españoles. Los jesuitas emplearon gran número de esclavos en las costas de Ecuador, Perú y Córdoba (en la Argentina actual), para que trabajasen en las granjas, en los cañavelares, los viñedos y los ranchos ganaderos.<sup>72</sup>

La trata de esclavos hispanoamericana alcanzó su máximo nivel en el siglo XIX, cuando más de 750.000 africanos esclavizados fueron desembarcados en los mercados hispanoamericanos, principalmente en Cuba.<sup>73</sup> Era la época en la que la mayoría de los barcos españoles tenían su base allí. El auge de la producción azucarera, cafetera y tabaquera cubana en las décadas de 1820 y 1830 estimuló la demanda de nuevos suministros de esclavos.<sup>74</sup> Asimismo, también se recurrió a ellos para que trabajasen en las minas de plata de los actuales Bolivia y Perú, así como en los ranchos ganaderos en Río de la Plata.<sup>75</sup> Cartagena era uno de los principales centros de recepción de los esclavos que eran enviados a Colombia, Perú y otras colonias en la Nueva España. Cartagena, dotada de un excelente puerto natural, permitía que los tratantes de esclavos transatlánticos concentrasen sus entregas en un puerto del norte de la Sudamérica continental, en vez de tener que ir a Portobello, en la costa Panameña, una zona considerada insalubre.<sup>76</sup>

La trata de esclavos francesa los enviaba a tres importantes mercados caribeños: Saint-Domingue (que a partir de 1804 se conoce como Haití), y dos de las islas de Barlovento, Martinica y Guadalupe.<sup>77</sup> Al principio, este tráfico, que antes de 1715 era bastante modesto, se centraba en Martinica, seguida de Saint-Domingue y Guadalupe.<sup>78</sup> Los desembarcos de la trata francesa se concentraron principalmente en el periodo comprendido entre 1725 y 1800: en estos años más de cuatro de cada cinco cautivos africanos fueron enviados al Caribe francés en la era esclavista. En este periodo, las plantaciones de azúcar y café de Saint-Domingue se convir-

tieron en los principales mercados de la América francófona para los nuevos suministros de esclavos. Esto reflejaba la posición de Saint-Domingue como primer productor de caña de azúcar del mundo antes de que su sistema de plantaciones fuese arrasado durante la rebelión de los esclavos en la década de 1790.<sup>79</sup> Esta colonia tenía la ventaja sobre otros destinos del Caribe francés de tener un gran mercado local de esclavos, y las perspectivas de ventas rápidas que permitían volver a cargar los barcos enseguida. Su desaparición durante la década de 1790 tuvo unos efectos catastróficos para la economía de las plantaciones francesas. El tráfico de esclavos hacia Saint-Domingue nunca se recuperó.<sup>80</sup>

El envío de esclavos a las colonias holandesas y danesas en las Américas fue colectivamente inferior a la mitad de los esclavos desembarcados en el Caribe francés, e inferior también a la cuarta parte de los africanos esclavizados que llegaron al Caribe británico (tabla 3). Los holandeses importaron más de 50.000 esclavos a Surinam, Demerara, Esequibo y Berbice en cada cuarto de siglo entre 1650 y 1800. Este tráfico aumentó entre 1750 y 1775, cuando las inversiones en las plantaciones de Surinam estaban en su apogeo, hasta alcanzar una cifra de casi 120.000 esclavos. Un número muy inferior de ellos acabó en las islas de San Eustaquio y Curaçao, que principalmente eran centros para el reembarque de esclavos y mercancías hacia otros destinos americanos. Paramaribo, la capital de Surinam, fue el puerto en el que los barcos holandeses desembarcaron más esclavos.<sup>81</sup> Pero los problemas económicos en las colonias holandesas, el considerable endeudamiento de las plantaciones en Surinam, y el desmoronamiento de la trata de esclavos holandesa a principios de 1780 redujeron el número de desembarcos de esclavos y nunca se recuperó.<sup>82</sup>

El pequeño tráfico de esclavos danés se dirigía a tres islas danesas situadas al este de Puerto Rico: Santa Cruz, San Juan y Santo Tomás. Más de la mitad de los esclavos desembarcados en las islas caribeñas danesas durante la era de la trata llegaron entre 1750 y 1800 (tabla 3). El destino principal era Santa Cruz, que tenía una considerable población de inversores ingleses, mientras que San Juan y Santo Tomás iban a la zaga. Dinamarca poseía un pequeño sector de plantación: en 1700 solo vivían unas 17.000 personas en el Caribe danés. Por otra parte, en aquella época las plantaciones danesas estaban muy endeudadas, lo cual no estimulaba la importación de africanos a gran escala.<sup>83</sup>

La otra zona importante de recepción de esclavos mostrada en la tabla 3

consiste en la Norteamérica continental, las trece colonias británicas anteriores a la Revolución americana y, en gran medida, los mismos territorios que los estados de Estados Unidos. Este tráfico fue considerablemente más intenso antes de 1776 que después, salvo entre 1803 y 1807, en los que anualmente entraron más esclavos en Estados Unidos que en cualquier otro año de la era esclavista. El tráfico de esclavos norteamericano estaba vinculado principalmente con las zonas tabaqueras de Virginia y Maryland, así como con las pantanosas zonas bajas arroceras de Carolina del Sur y Georgia. A mediados del siglo XVIII la gran afluencia de africanos esclavizados a Carolina del Sur creó una mayoría negra en esa colonia.<sup>84</sup>

Pensilvania y Nueva York recibieron un modesto número de esclavos, aunque este comercio disminuyó con el tiempo porque estas colonias no tenían plantaciones que necesitasen una gran fuerza de trabajo no libre. La cantidad global de desembarcos de esclavos en Norteamérica fue muy inferior a los que se produjeron en el Caribe británico. Esto hace pensar en ratios de sexo más igualadas y refleja un mejor crecimiento demográfico en la Norteamérica continental que en las Indias Occidentales, lo que a su vez es el resultado de unos regímenes de trabajo menos arduos, posiblemente de una mejor alimentación para los esclavos y de la ausencia de una plantación comparable a las que cultivaban azúcar (con anterioridad al algodón).<sup>85</sup> El congreso estadounidense prohibió las importaciones de esclavos a Estados Unidos en 1807, y antes de esa fecha la mayoría de los estados de la Unión ya habían dictado leyes contra la trata de esclavos, pero aun así, en la misma época de la prohibición del congreso, seguían enviándose esclavos a los estados del sur profundo, sobre todo a Charleston.<sup>86</sup>

#### LAS ÚLTIMAS ETAPAS DE LOS VIAJES

Ser desembarcados en un puerto importante de América del Norte o del Sur, y de las Indias Occidentales, y después su venta a los amos de las plantaciones, eran la norma para muchos africanos que sobrevivieron a la travesía del Atlántico. Pero para ellos el viaje no terminaba ahí. Muchos miles de esclavos, aunque no la mayoría, volvían a ser embarcados hacia otros destinos. Estas últimas travesías de los esclavos en sus viajes desde África hasta el Nuevo Mundo no están incluidas en la base de datos de la esclavitud trasatlántica que hemos examinado. Uno de los países a los

que llegaban los esclavos en su último viaje era Venezuela. Aproximadamente unos 101.000 cautivos desembarcaron en ese país procedentes de otras colonias, mediante el tráfico de esclavos intraamericano. En diversas épocas entre 1526 y 1811 los cautivos eran desembarcados en Santo Domingo, Caracas, Curaçao, Puerto Rico, Trinidad y el Caribe danés antes de ser transportados a Venezuela.<sup>87</sup> A menudo los esclavos que terminaron en Ecuador y Perú durante el siglo XVII habían sido importados a Cartagena antes de ser enviados a Panamá y vendidos a traficantes que realizaban las rutas costeras del Pacífico.<sup>88</sup>

Casi el 15 % de los esclavos que llegaron a la América anglófona fueron dispersados desde su primer lugar de desembarco hacia otros destinos en Norteamérica y el Caribe antes de que ingleses y norteamericanos aboliesen la trata de esclavos. En total, la cifra asciende a unos 72.000 cautivos, cuyos principales suministradores eran Barbados y Jamaica. Otros puertos secundarios cuya participación directa en la trata de esclavos trasatlántica era prácticamente nula se beneficiaron de este movimiento intercolonial de esclavos, pues los traficantes transferían a los africanos que se encontraban en puertos ya saturados en busca de precios de venta más elevados en cualquier otro lugar.<sup>89</sup> Antes de 1700, Virginia y Carolina del Sur dependían mucho de los esclavos importados desde el Caribe, pero más adelante la mayoría de los esclavos que llegaban a estas colonias procedían directamente de África. De hecho, Carolina del Sur adquirió más de 21.000 esclavos procedentes de las Indias Occidentales entre 1670 y 1808. El valle del Misisipi fue otro importante enclave receptor de esclavos —unos 12.000— que originalmente desembarcaron en el Caribe. Los colonos de Luisiana viajaban a las islas de las Indias Occidentales para comprar a estos cautivos en la época en la que los españoles controlaban el valle del Misisipi, porque España (según el Tratado de Tordesillas, firmado en 1494), no comerciaba con el África Occidental. Los esclavos inicialmente importados en el Caribe también fueron reembarcados hacia otras colonias británicas en el continente, como Pensilvania, Maryland y Georgia.<sup>90</sup>

Entre 1807 y 1825 existió un tráfico de esclavos entre las islas del Caribe británico. Este tráfico transfirió unos 22.000 esclavos desde colonias ya muy asentadas como Barbados o la isla de San Cristóbal hacia territorios adquiridos más recientemente por Inglaterra que necesitaban nuevos suministros de esclavos, como Trinidad, Demerara y San Vicente. Este

tráfico, que era legal gracias a una laguna en la ley británica que abolió la esclavitud, reflejaba una respuesta racional a los imperativos económicos: los precios de los esclavos eran superiores en las colonias que sufrían escasez de mano de obra que en aquellas en las que había suficientes esclavos para realizar todas las tareas en las plantaciones. Finalmente, la presión abolicionista llevó al final de este tráfico a principios de la década de 1820, principalmente gracias a la aplicación del Acta de Consolidación de las Leyes sobre el Tráfico de Esclavos, dictada en 1824. A partir del 1 de enero de 1825, ningún funcionario colonial tenía derecho a autorizar el movimiento intercolonial de esclavos en el Caribe británico.<sup>91</sup>

#### EL TRÁFICO INTERNO DE ESCLAVOS

El tráfico interno de esclavos floreció durante el siglo XIX en dos de los principales países con plantaciones más extensas: Estados Unidos y Brasil. En el caso del primero, el tráfico interno de esclavos surgió cuando se terminaron las importaciones trasatlánticas de esclavos en 1808, con la consiguiente necesidad de más mano de obra para hacer frente a la expansión de las plantaciones en los nuevos estados sureños entre las fronteras occidentales de Virginia, las dos Carolinas y el delta del río Misisipi. En el caso de este último, un comercio de esclavos interno atendía a la nueva economía regional de las plantaciones. Tanto en Brasil como en Estados Unidos estas tratas de esclavos los trasladaban desde las zonas en las que había demasiados hasta las regiones que continuamente demandaban más trabajadores para el cultivo de las materias primas.<sup>92</sup>

En Estados Unidos, entre 1790 y 1860, más de 1 millón de esclavos fueron transportados del alto al bajo sur. A dos tercios de estos esclavos los trasladaron como resultado de una venta. En todas las ciudades o pueblos sureños se realizaron estas transacciones. Este tráfico consolidó el empeño del Sur en la esclavitud, porque los propietarios de las plantaciones del alto sur podían aumentar el precio de venta de los esclavos para los plantadores del bajo sur, lo cual se convirtió en una fuente de capital excedente. El reino del algodón en el sur de Estados Unidos fue creado en parte por estas transferencias, que permitían que los esclavos fueran trasladados desde las regiones con exceso de mano de obra a las regiones que necesitaban nuevos suministros de esclavos. En la década de 1840 Nueva

Orleans, en Luisiana, se convirtió en el principal centro de venta de esclavos a través del comercio interior, y Natchez, Misisipi, fue el segundo emporio de este tráfico interior. En Nueva Orleans, cientos de tratantes realizaron subastas en las que más de 100.000 hombres, mujeres y niños esclavizados fueron acondicionados y tasados para su venta.<sup>93</sup>

El tráfico interno de esclavos en Brasil fue mucho menos intenso que en Estados Unidos. Sobre todo estuvo activo a principios de la década de 1850, cuando Brasil puso fin a la trata de esclavos trasatlántica. Probablemente, en las décadas de 1850 y 1860, este tráfico interno brasileño transfirió entre 5.000 y 6.000 esclavos cada año, alcanzando una cifra anual de 10.000 personas en la década de 1870. Este tráfico interno de esclavos se producía principalmente desde granjas pequeñas y medianas situadas en el noreste (que no se dedicaban al cultivo del azúcar) hasta los florecientes cafetales de la provincia de Río de Janeiro y São Paulo. Pocos esclavos se trasladaron con sus propietarios, pues más bien el tráfico consistía en ventas de hombres y mujeres esclavizados que eran adquiridos a través del tráfico costero interior.<sup>94</sup> Solo el fin formal de la esclavitud decretado por diversos gobiernos hizo que este tráfico interior y la venta de personas esclavizadas llegase a su fin.