

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Las monarquías ibéricas e Inglaterra en el Océano Atlántico
durante la Edad Moderna: El comercio de esclavos

*The Iberian monarchies and England in the Atlantic Ocean
during the Modern Age: The slave trade.*

Autor:

Nacho Gargallo Palma

Director:

Enrique Solano Camón

Grado en Historia

Facultad de Filosofía y letras

Curso académico 2023 – 2024

RESUMEN

La colonización del Nuevo Mundo trajo consigo grandes cambios políticos y sociales en las metrópolis de las grandes monarquías europeas. El principal motivo del cambio fue sin duda el desarrollo comercial gracias al comercio triangular entre Europa, África y América que desembocó en la aparición de la esclavitud para el trabajo forzado en las diferentes plantaciones americanas.

Los cambios producidos durante la Edad Moderna, especialmente la esclavitud, modificó el conjunto de la sociedad y el devenir de la historia, lo que se acabó plasmando en las desigualdades futuras de África y la construcción del Tercer Mundo.

Palabras clave: América, esclavitud, imperio, travesía, metrópoli.

ABSTRACT

The colonization of the New World brought with it great political and social changes in the metropolises of the great European monarchies. The main reason for the change was undoubtedly the commercial development thanks to the triangular trade between Europe, Africa and America that led to the appearance of slavery for forced labor in the different American plantations.

The changes produced during the Modern Age, especially slavery, changed the whole of society and the evolution of history, which ended up being reflected in the future inequalities of Africa and the construction of the Third World.

Key words: *America, slavery, empire, crossing, metropolis.*

Índice

1. Introducción	4
1.1 Objetivos y justificación del trabajo	5
1.2 Estado de la cuestión	6
1.3 Metodología aplicada	7
2. Los imperios del Océano Atlántico durante la Edad Moderna	9
2.1 La importancia del Atlántico para el desarrollo de Inglaterra	10
2.2 La Corona Española a través del Océano Atlántico.	14
2.3 El Atlántico y la monarquía portuguesa	18
3. La esclavitud	21
3.1 Las monarquías europeas y el flujo comercial de esclavos.	23
3.2 El perfil del esclavo africano	28
3.3 La captura de negros en las costas occidentales de África	28
3.4 La travesía del Atlántico y la llegada a las costas de América	31
3.5 El desembarco de los esclavos en los puertos de América.	34
4. Conclusiones	36
5. Bibliografía	38
6. Webgrafía	40
7. Anexo	41

1. Introducción

Pese a que América fue descubierta en 1492 por los españoles con Cristóbal Colón al frente de la expedición naval, en un viaje que pretendía llegar a Asia para el establecimiento de rutas comerciales nuevas, no fue hasta 1455 con la primera bula papal establecida por Calixto III cuando se permitió esclavizar a la población que no fuese católica por primera vez en la historia moderna.

América tras ser conquistada a los indígenas del lugar fue repartida para las grandes potencias que actuaban dentro de ella, siendo las dominantes Portugal y España, las monarquías ibéricas. Por ello, en 1493 se produjo otra bula papal establecida por el Papa Alejandro VI el 4 de mayo de ese mismo año, con el fin de repartir el continente americano entre los países ibéricos. Se estableció una línea imaginaria en el continente quedando dividida de tal manera que el oeste fuese para los españoles y el este para los portugueses.

Pese a ello, ambas monarquías ibéricas siguieron en disputas constantes que se cerraron con la firma del Tratado de Tordesillas en 1494 donde se estableció mover esa línea divisoria imaginaria unas cuantas leguas, lo que permitió a Portugal hacerse con la mayor parte de la actual Brasil¹.

El acceso a América de Gran Bretaña se produjo en 1607 con su primera colonia llamada Jamestown en Virginia dando comienzo así a las 13 colonias norteamericanas que fueron el origen del actual Estados Unidos².

En cuanto a la esclavización en el continente americano, primero se produjo una esclavización del indio original de América en caso de que no se convirtiese al cristianismo, por lo que fue el primer modelo de esclavitud en América. Poco más tarde se comenzó con el tráfico de africanos desde las costas del Golfo de Guinea hasta las costas de América para mejorar la producción y con el fin de obtener mano de obra más fuerte y barata.

¹ Pérez Embid, F. (1948). *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*.

² Sánchez, J. B. (1995). Jamestown, primera colonia inglesa en Norteamérica. *Historia y vida*, (333), pp. 89-93.

A finales del siglo XVI los españoles ya comienzan a tratar con negros como esclavos ya que “un negro vale por cuatro indios”³, considerándoles una raza robusta y con gran capacidad para el trabajo forzoso, pero antes de los negros también existió la esclavitud de los pobres blancos con diferentes modalidades de contratos de servidumbre, especialmente en el ámbito de las colonias británicas.

1.1 Objetivos y justificación del trabajo

El tema que he seleccionado se debe al interés que despierta en mi persona la gran represión que sufrieron los esclavos en América durante la Edad Moderna, por lo que he dedicado durante un largo período de tiempo a analizar la influencia y el papel que jugaron las monarquías ibéricas y la inglesa en la perpetuación de la esclavitud en América así como en todo el entramado comercial que supuso éste modelo de negocio propio de los europeos tras la colonización del continente americano.

Para ello, he intentado dar una visión general del tema a través de la visión particular de cada imperio durante la Edad Moderna en el Atlántico.

Posteriormente, he procedido a investigar de manera profunda las diferentes relaciones comerciales que existen entre cada monarquía y cómo éstas operan comercialmente a través del Atlántico.

También he desarrollado un análisis de cómo las diferentes monarquías capturan a los esclavos desde las costas en el África Occidental, y qué modelos de actuación llevan a cabo en cada caso.

Finalmente, he procedido a analizar el método de transporte de los esclavos desde África hacia América y el cómo fueron esas travesías que duraban muchas semanas en alta mar, para finalmente; centrarme en el posterior desembarco de los esclavos en el Nuevo Mundo y la venta de los mismos.

Comprender cómo estas potencias europeas gestionaron y legislaron sobre la esclavitud es fundamental para entender no solo la historia de América, sino también las raíces de muchas de las desigualdades y tensiones sociales que perduran hasta hoy.

³ Williams, Eric. *Capitalismo y esclavitud*. Traficantes de sueños, Madrid, 2011, Pág. 36.

En resumen, este estudio sobre el comercio transatlántico de esclavos, las monarquías involucradas, y los métodos de captura y transporte desde África Occidental me ha ayudado a enriquecer mi conocimiento académico, y además; también ha contribuido en mi a tener una comprensión más profunda y matizada de las complejas herencias del colonialismo y la esclavitud.

1.2 Estado de la cuestión

En la actualidad la esclavitud es un tema con gran importancia y debate historiográfico, centrado principalmente en la revisión de los flujos comerciales que se produjeron y las cifras arrojadas en torno a éstos mismos. Sí que merece la pena conocer, que la mayoría de los debates historiográficos sobre el tema en cuestión provienen de una lengua diferente al castellano, siendo la anglosajona la terminología preferida para estos debates.

En cuanto al proceso que yo he seguido para poder llevar a cabo este trabajo es el siguiente: En primer lugar he adquirido unos conocimientos básicos sobre el tema con la gran obra de Kenneth Morgan *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica* dónde el autor hace un gran resumen minucioso de todos los apartados y puntos de debate historiográfico sobre la esclavitud y sus consecuencias hasta la actualidad.

En cuanto al enfoque sobre los imperios en el Atlántico durante la Edad Moderna he considerado utilizar bibliografía específica como por ejemplo el libro de J. Elliot *Imperios del mundo Atlántico* dónde se hace un análisis muy completo, especialmente de la situación de España y Gran Bretaña en el Océano Atlántico. Pero este no ha sido la única referencia bibliográfica utilizada para el apartado de los imperios, he utilizado manuales generales como *Historia Moderna: Europa, África, Asia y América* o el artículo de Austral en la revista argentina Nueva Era cuyo nombre es *Tráfico triangular y los inicios del capitalismo*.

Para el apartado de la esclavitud son muchas las referencias bibliográficas, pero podemos destacar algunas que han sido de suma importancia para el desarrollo y la elaboración de este trabajo de fin de grado como han sido: *Capitalismo y esclavitud* de Eric Williams, un título antiguo ya que el libro está redactado en el siglo XX en lengua anglosajona, pero en 2011 hubo una pequeña edición traducida al castellano que ha sido

de suma importancia para mí. Además de éste, han sido de gran ayuda en la cuestión relacionada con la monarquía hispánica el libro *La corona española y el tráfico de negros, del monopolio al libre comercio* y *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*.

Son muchas otras las referencias bibliográficas empleadas a lo largo de este trabajo que me han ayudado a comprender y analizar las diferentes cuestiones relacionadas con la esclavitud, su comercio y los beneficios que reportaban a los países europeos como modelo de financiación monárquica.

También he utilizado una serie de artículos de diferentes páginas web que he incluido en la webgrafía, siendo la más importante de éstas *Slave voyages* debido a su gran cantidad de contenido y a sus tablas estadísticas formuladas durante años por diferentes investigadores de la materia y que me han ayudado a comprender de mejor manera el flujo comercial que existió durante toda la Edad Moderna, comprendiendo que ciertas monarquías actuaron con mucha mayor frecuencia que otras.

Pese a que las obras y sus contenidos sean muy variadas, se sigue investigando en la actualidad la esclavitud y sus nefastas consecuencias para millones de personas y continentes enteros, por lo que apartados de este trabajo pueden quedar obsoletas en el tiempo debido al continuo avance de los estudios y sus actualizaciones.

1.3 Metodología aplicada

El siguiente Trabajo de Fin de Grado se ha llevado a cabo siguiendo un tema principal que ha servido como guía de otros como es la esclavitud. Se trata de un tema muy actual y que ha dejado muchas consecuencias derivadas de los actos de las diferentes monarquías europeas y que aún hoy en día se siguen arrastrando.

Pese a que la esclavitud es el hilo conductor del trabajo, le he dado un enfoque preeliminar con la visión de los imperios y las monarquías, haciendo especial hincapié en el Océano Atlántico como nexo común entre ellas. Pese a que son muchas las monarquías europeas implicadas en el comercio de esclavos y su proceso, he intentado hacer el análisis desde la perspectiva de las dos monarquías ibéricas, Portugal y España; y desde la monarquía británica, la que llevó a cabo el cambio de sistema hacia un mundo más capitalista.

En la segunda parte del trabajo, la más amplia, estudiada y analizada, hago una retrospectiva de la esclavitud y sus consecuencias. Por ello, el apartado de la esclavitud se subdivide en muchos otros como el perfil del esclavo donde se analizan los principales rasgos la captura de esclavos en las costas occidentales de África. Además, en otros dos apartados diferentes analizo la larga travesía que sufrieron los esclavos desde las costas africanas hasta el Nuevo Mundo y expongo toda una serie de datos estadísticos sobre los esclavizados desde el comienzo de la esclavitud hasta su abolición, segmentando cada país y su porcentaje de implicación en el comercio a través del Océano Atlántico para finalmente dar una breve visión de como era la llegada de estos africanos a las costas de América y cuales eran los siguientes pasos a seguir en esta larga cadena comercial.

Pese a toda esta información aportada a la esclavitud, faltan muchos otros temas que abordar como puede ser el trabajo en las plantaciones de los esclavos, la vida familiar que existió dentro de cada plantación o las diferentes leyes que se promulgaron hasta poner fin a la esclavitud.

2. Los imperios del Océano Atlántico durante la Edad Moderna

Tras el descubrimiento de América por parte de Colón a finales del siglo XV el mundo cambió por completo y las monarquías europeas como España, Portugal e Inglaterra se erigieron como los grandes imperios en el nuevo mundo a través del Atlántico como nexo principal de unión entre ellos. El descubrimiento del continente transformó por completo el panorama económico, cultural y político de Europa, dando paso a los venideros siglos de expansión, saqueo y dominio por parte de las metrópolis hacia los territorios indígenas.

El Imperio Español y su Corona se destacó por su dominio en la zona sur de América, donde los conquistadores como Hernán Cortés o Pizarro llevaron a cabo una amplia red de asentamientos y fortificaciones, además de llevar a cabo diferentes misiones religiosas en nombre del cristianismo.

De igual manera, Portugal, la otra monarquía ibérica; consolidó su presencia en el Atlántico a través de la exploración marítima liderada por personajes como Vasco da Gama, estableciendo diferentes rutas comerciales hacia otros continentes y creando una gran red de comercio global que impulsó el crecimiento económico y cultural de la metrópoli. Su gran bastión fue Brasil con el imperio azucarero que abasteció a Europa y ayudó a Portugal a ser una importante potencia mundial durante la Edad Moderna.

Por otro lado, Inglaterra emergió como una potencia atlántica en este período, desafiando a españoles y portugueses. A medida que el comercio marítimo creció, Inglaterra estableció colonias en América del Norte, siendo la primera de ellas Jamestown en Virginia. Desde allí logró expandirse por diferentes colonias en América del Norte, las cuales serían el germen del futuro Estados Unidos tras la Guerra de Independencia que libraron.

Inglaterra logró situarse como la mayor potencia mundial durante la Edad Moderna, teniendo especial relevancia el ámbito marítimo de la monarquía, donde gracias al comercio triangular que fomentaron sus máximos dirigentes, y al pensamiento liberalista de las islas y sus relevantes personajes, logró ponerse a la cabeza del nuevo capitalismo.

2.1 La importancia del Atlántico para el desarrollo de Inglaterra

Tras el descubrimiento de América por parte de los españoles y la ventaja territorial en el Nuevo Mundo de los países ibéricos, Inglaterra fue la siguiente nación en sumarse a ese control efectivo sobre poblaciones indígenas, siendo en este caso las ubicadas más al norte de América.

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII los británicos ejercieron un control férreo sobre el Atlántico gracias al comercio triangular de mercancías que se produjo desde Europa hacia América y África, donde esclavos, bienes manufacturados y materias primas eran importadas y exportadas por las principales metrópolis haciendo del océano un nexo de unión entre los diferentes territorios. Conforme el tiempo pasaba Inglaterra comenzó a ser más importante en el Atlántico y el tráfico de esclavos que transportaba era cada vez mayor, cuyo destino casi siempre era América del Norte y el Caribe.

Este tráfico de esclavos fue llevado a cabo principalmente por la principal compañía británica como fue la *Royal African Company* que poseía el monopolio del comercio de esclavos desde 1660 gracias a la Ley de Navegación⁴ que llevaron a cabo los Estuardo, y donde se delegó todo el comercio esclavista a través del Atlántico a esta compañía, la cual llegó a transportar más de 100.000 esclavos anuales desde la costa oeste de África hasta América del Norte.

El esclavismo y su comercio fue una pieza fundamental en el comercio triangular, siendo especialmente relevante para los británicos, ya que dotaron a América del Norte de gran mano de obra que trabajaba esclavizada en las plantaciones por nada a cambio. Las metrópolis como sociedades esclavistas⁵ que eran en los inicios de la Edad Moderna, necesitaban incorporar más tierras para obtener ganancias y que sus niveles productivos siguieran creciendo de manera exponencial, por lo que los países colonizados y la esclavitud fue la mejor de las mezclas para conseguir el fin.

Además, la población reclamaba una serie de materias primas a precios muy bajos que ayudaban a seguir un proceso de pre-industrialización, y que finalmente

⁴ Pruitt, S. (27 abril 2016). *What Was the Royal African Company?* <https://www.history.com/news/what-was-the-royal-african-company>

⁵ DIEGO AUSTRAL, I. (2023) *Tráfico triangular y los inicios del capitalismo*. Nueva Era, Documentos de Trabajo, Año 4, Número 11. Buenos Aires, Argentina, pp. 28- 51.

desembocó en la revolución industrial inglesa y el posterior auge del capitalismo en Europa. Por ello, podemos considerar que fue el esclavismo el precursor del nuevo capitalismo europeo, debido a que gracias a él se fomentó el consumo de bienes de manera más recurrente, y unido al pensamiento liberalista que había en aquel momento, hizo que funcionase de manera extraordinaria.

El comercio triangular que se dio en el Océano Atlántico fue prolongado en el tiempo y abarcó varios siglos. Inglaterra no fue la única nación que participó en este modelo de negocio, pero sí que fue la más recurrente y la que más productos llegó a transportar.

El primero de los productos con el que los ingleses comerciaron fue la lana.

Este producto tenía como origen productivo el propio país británico desde donde se exportaba al resto del mundo, teniendo especial relevancia la propia Europa y América. Gracias a la lana los británicos comenzaron a desarrollar manufacturas de relevancia y fue gracias a ella cómo el estado se enriqueció rápidamente durante el siglo XVII. Este producto era exportado solamente por la *African Royal Company* que poseía el monopolio, lo que generó gran descontento entre muchas compañías y localidades que se dedicaban a la industria algodonera. El producto era importante hasta tal punto que los barcos negreros que enviaban los ingleses siempre contenían una pequeña parte de este producto para poder comerciar en el puerto donde amarrasen⁶.

En este comercio de esclavos Liverpool tuvo gran importancia, siendo la ciudad británica con mayor tráfico de este tipo de mercancía en la Edad Moderna⁷. Además, los *Liverpudlian* crecieron de manera exponencial, pasando de tener 5.000 habitantes en 1700 a más de 34.000 en 1773.⁸ También Bristol y su puerto destacó de manera sobresaliente durante varias décadas de la era moderna.

El producto clave en el comercio triangular británico que desató la revolución industrial fue el algodón.

Esta materia prima fue clave en el desarrollo de Inglaterra, pero su principal hito fue dotar de importancia mundial a Manchester como cuna de las manufacturas

⁶ Williams, Eric. *Capitalismo y esclavitud*. Traficantes de sueños, Madrid, 2011, pág. 112.

⁷ HOBBSAWM, E., *La era de la Revolución, 1789-1848*, Barcelona, Crítica, 2001, pp. 40-44.

⁸ Williams, Eric. *Capitalismo y esclavitud*. Traficantes de sueños, Madrid, 2011, pág. 107.

algodoneras. Los mancurianos crecieron de manera exponencial debido al acceso marítimo que tenían en la ciudad y a su demografía.

El algodón fue el producto más importante del siglo XVIII y en el caso británico a comienzos de la centuria provenía casi en su totalidad de las Antillas, pero conforme fue avanzando el siglo, fue la India quien ganó peso en esa importación de la materia prima gracias a la Compañía Británica de las Indias Orientales, de tal modo que en 1739 las exportaciones de algodón británicas eran de en torno a 14.000 libras, y en 1779 el total del comercio sumaba ya 303.000 libras anuales. Durante el siglo XVIII Manchester exportó grandes cantidades de algodón hacia la costa de los esclavos en África, allí la población local poseía algodón pero siempre de unas características muy concretas como su color (blanco y negro) o su calidad, por ello los británicos exportaban *annabases* un producto confeccionado en rayas y con mayor colorido⁹.

Otro de los productos con los que Inglaterra participó en este comercio triangular fue el azúcar. Descubierta por los británicos en la isla de Barbados, allí donde no crecía tabaco ni algodón, el azúcar lo hacía de una manera muy frecuente y fácil con hasta tres cosechas al año.¹⁰ Se trataba de una tarea muy física por lo que requería de mucha mano de obra que provenía de los esclavos africanos traídos desde la Costa de los esclavos.

Cuando este producto llegó a Inglaterra se crearon nuevas industrias como las refinerías de azúcar que se encargaron de convertir la caña de azúcar negra y pegajosa en pequeños granos blancos que eran muy fáciles de conservar y transportar, por lo que se crearon nuevos mercados para la venta del producto.¹¹

De tal forma que el azúcar hizo grande y especialista a otra ciudad británica como Bristol, donde las refinerías crecieron hasta tener más de 20 durante el siglo XVIII y de las cuales salía el mejor azúcar refinado británico.¹²

Podemos asegurar con certeza que todo este tráfico de mercancías a través del Atlántico influyó de manera significativa en la historia de Europa y especialmente en la de Inglaterra. La compra-venta de productos por parte del imperio británico condujo a la

⁹ Williams, Eric. *Capitalismo y esclavitud*. Traficantes de sueños, Madrid, 2011, pp 114- 119.

¹⁰ BBC. (2012, diciembre 19). *La dulzura que domina el mundo*. BBC. Visto el 12 de marzo de 2024 https://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/01/121219_historia_adiccion_azucar_yv

¹¹ Williams, Eric. *Capitalismo y esclavitud*. Traficantes de sueños, Madrid, 2011, pp 119-120.

¹² Ibídem. (Pág 121-124)

acumulación de excedentes materiales y remanentes de dinero en las familias más poderosas de la época, lo que logró que se incentivara la innovación que desencadenaría la revolución industrial a mediados del siglo XVIII.

2.2 La Corona Española a través del Océano Atlántico.

Ante la prohibición de la mano de obra procedente de los indígenas en los territorios españoles se produjeron diferentes alternativas, cómo la interrelación entre el trabajo forzado de los indígenas y el voluntario de estos mismos, pero conforme la población indígena se fue reduciendo los problemas fueron aflorando de nuevo. Por ello, se encontró una solución que pasaba por incautar y comerciar con la mano de obra más barata y fuerte del momento que se encontraba en el continente africano. Esta idea viene dada desde la propia península ibérica donde el tráfico de esclavos se encontraba activo gracias a los grupos marginales como los moros, gitanos o los africanos que se sometían al poder local y veían reducidas sus pretensiones sociales.

Así pues, en 1518 Carlos II concedió el primer asiento español al flamenco Laurent de Gorrevod por 8 años, y que él vendió por 25.000 ducados a unos banqueros genoveses para importar esclavos negros. De ese modo se abrió la veda al comercio esclavo en el Atlántico.

En este periodo de siglo XV y XVI la monarquía portuguesa adquirió mayor ventaja que el resto del mundo, incluidos genoveses; en el comercio de esclavos gracias al puerto marítimo de Lisboa que tuvo una gran presencia internacional y a los diferentes asentamientos portugueses que se instalaron en la costa oeste del continente africano, especialmente ubicados en torno al Golfo de Guinea.

La mano de obra africana esclava hizo una contribución decisiva a la economía de la América española, aunque no fue igual en todo el territorio, sino que varió dependiendo de la región y sus gentes.

El intercambio entre Europa y América durante los siglos XVI y XVII fue fundamental para el desarrollo económico de ambas regiones. Europa tenía una creciente necesidad de plata y oro provenientes de América. Además, América necesitaba nutrirse de recursos humanos que proporcionasen a las plantaciones y

excavaciones una mayor capacidad de producción que era demandada desde las metrópolis en Europa, lo que impulsó la creación de nuevas redes comerciales.

Las travesías de América a Europa solían realizarse con salida desde varios puertos del Caribe o de la América central como los de La Habana, Cartagena, Veracruz o Portobelo hasta Andalucía, con una llegada al famoso puerto de Cádiz.

Primero los barcos debían de navegar el Mar Caribe hacia el este intentando seguir las corrientes y los vientos favorables, posteriormente cruzaban el Océano Atlántico y de manera habitual se hacía una parada en las Islas Canarias. Estos viajes, que duraban en promedio 91 días¹³, eran vitales para abastecer a Europa de los preciados recursos americanos. Por otro lado, el viaje más corto en estas rutas comerciales se producía entre Jamestown, con una duración promedio aproximada de 55 días en dirección a América, y menos tiempo de regreso gracias a los vientos favorables en dirección a Europa.

En España, los puertos de Sanlúcar de Barrameda y Cádiz se destacaron como los principales puntos de entrada y salida de mercancías. No obstante, también existían rutas comerciales desde el norte de España que eran más largas y complicadas. Estas travesías del norte no solo abarcaban mayores distancias, sino que también implicaban un tiempo de viaje un 25% más prolongado en comparación con el comercio a través de los puertos del sur de España.

Durante la era de los descubrimientos y la colonización, los puertos de Sanlúcar de Barrameda y Cádiz jugaron un papel crucial en el comercio con América. Sanlúcar de Barrameda fue el punto de partida de la primera circunnavegación del mundo por Magallanes y Elcano. Cádiz, por otro lado, se convirtió en el principal puerto de entrada para el comercio de Indias tras el siglo XVIII debido a su localización estratégica y la profundidad de sus aguas, que permitían el atraque de grandes galeones. Mientras tanto, los puertos del norte, como Santander y Bilbao, aunque activos, enfrentaban dificultades logísticas y meteorológicas que extendían la duración de los viajes transatlánticos.

Ante la creciente demanda de productos desde España, en 1503 se estableció en Sevilla la Casa de Contratación, encargada de supervisar la navegación hacia las Indias. Inspirados por la Casa da Índia de Portugal, Fernando e Isabel, los Reyes Católicos,

¹³ Elliot, J. (2006). *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid: Santillana Ediciones Generales, pág 177.

buscaron regular el comercio transatlántico español, de tal modo que; desde ese año todo comercio de ultramar debía pasar por este organismo para recibir sus acusaciones fiscales y judiciales.¹⁴

La Casa de Contratación de Sevilla poseía un carácter mercantil de modo que reunía almacenes de todas materias que se exportaban e importaban constituyendo así el monopolio y control absoluto del ultramar español. Al frente de la Casa de Contratación se encontraba el tesorero y el contador, el primero encargado de todas monedas y metales, y el segundo tenía funciones de control de albaranes y cuentas, un contable con personal al cargo. La Casa de Contratación permaneció en Sevilla hasta 1717 cuando fue trasladada a Cádiz y posteriormente, en 1790 desapareció.

El auge del comercio con los puertos americanos y el valor de las mercancías que se transportaban, llevó a la necesidad de protección contra corsarios que atacaban las embarcaciones intentando hacerse con los productos españoles, lo que requirió escoltas armadas para los convoyes.

La carrera de Indias comenzaba a dar grandes beneficios a España y a su monarquía, pero especialmente lo hacía también con los diferentes mercaderes sevillanos y gaditanos que tenían el monopolio del comercio con la América española durante estos primeros siglos XVI y XVII. La burguesía española comenzaba a destacar en el arte de los negocios.

De ese modo los mercaderes de Sevilla establecieron un Consulado en 1543 para ejercer control sobre el comercio con las Indias, estableciendo unas flotas anuales que comerciaban con América y transportaban diferentes productos en un comercio bidireccional.

A finales del siglo XVI, el comercio se convirtió en una compleja red que vinculaba intereses comerciales, financieros y gubernamentales en el sur de España, comenzando unas décadas de corrupción.

¹⁴Junta de Andalucía. 30 de mayo de 2019.
https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpmalaga/documentos/201906_DocMes04.pdf

Para mediados del siglo XVII, el comercio ultramarino se volvió indispensable para las naciones europeas, a pesar de que el oro y la plata comenzaban a perder importancia logística.

Cabe recalcar que el estado español fue mucho más rápido que el británico en la toma de decisiones respecto a la explotación de los recursos americanos, creando la Casa de Contratación tan solo una década después del regreso de Colón. Además, la toma y control del caribe americano forzó a los españoles a crear un sistema de control, lo que se reflejó en la incapacidad de los Tudor y Estuardo de crear un complejo sistema de burocracia.

2.3 El Atlántico y la monarquía portuguesa

Desde comienzos del siglo XV la monarquía portuguesa ha tenido intereses en territorios ubicados en África, siendo el primero de ellos la ciudad de Ceuta al norte del continente cuando en 1415 se libró una batalla por el control efectivo de su territorio, logrando de este modo que fuese el primer territorio en el continente africano de los lusos.¹⁵

Posteriormente a lo largo del siglo XV los portugueses realizaron diferentes operaciones a lo largo del Atlántico que les llevó a descubrir archipiélagos como Madeira en 1425, Azores en 1427 con *Diogo Sieves* al mando de la expedición, o Cabo Verde en 1462 con *Diogo Gomes y Antonio da Noli* dirigiendo la conquista de las islas.

¹⁶

Además, con la anexión de Constantinopla por parte de los otomanos en 1453 los lusos tuvieron que buscar nuevas rutas comerciales para poder acceder a Asia¹⁷, lo que les ayudó de manera significativa poder tener islas y fortificaciones coloniales a lo largo del Atlántico. En estas colonias los portugueses establecieron fuertes y puertos mercantiles donde ellos mismos en la búsqueda de una nueva ruta a Asia paraban para poder repostar agua, alimentos, descansar o comerciar.

¹⁵ Carabias Torres, A. (1994). *Capítulo X: Las campañas africanas*. Ediciones Universidad de Salamanca, Madrid, pp. 177-210

¹⁶ Carlos, M. S., Marina, A. M. (2015). *Historia Moderna: Europa, África, Asia y América*. Editorial UNED, pp. 124-125

¹⁷ Freixa, O. (20 de mayo de 2018). *Portugal y su periplo africano, África No es un país, El país*. https://elpais.com/elpais/2018/05/19/africa_no_es_un_pais/1526753340_366970.html

En una tercera etapa de conquista por parte de los lusos en África, dieron con la costa occidental del continente, donde conquistaron numerosos territorios, siempre sin adentrarse hacia el interior debido a que no tenían necesidad en aquel momento. Así pues, Portugal se hizo con el control de Gambia en 1446, Sierra Leona en 1460, Costa de Marfil en 1470 y Ghana un año después.

En estos nuevos territorios se logró comerciar con productos nuevos y se descubrieron otro tipo de mercancías que eran de gran interés para los portugueses como la pimienta, el marfil, el oro o los esclavos. Poco después Portugal también se hizo con los territorios del Congo y Angola¹⁸.

Los lusos en este periodo en el que intentaban hallar la forma de poder comerciar con Asia, crearon fuertes por la costa africana como el de *Sao Jorge da Mina* (Ver imagen 1.) creado por Juan II de Portugal con la función de hacer de puerto marítimo para el comercio de oro con Portugal al frente del monopolista *Fernao Gomes*.

Éstos fuertes fueron de gran ayuda para los portugueses y les ayudaron comerciar de forma más fácil y segura, además de poder tener presencia en territorios de diversos lugares.

Los portugueses al igual que los españoles emprendieron la búsqueda de rutas hacia Asia, siendo *Vasco da Gama* uno de los primeros en hallarla, de ese modo, Pedro Álvares Cabral (Ver imagen 2.) emprendió un viaje en busca de especias y la posibilidad de establecer diferentes rutas comerciales con los asiáticos. En dicho viaje, el explorador portugues debía seguir la ruta que *Vasco da Gama* hizo, pero se desvió buscando los vientos favorables del Atlántico lo que le llevó a las costas de lo que él creía que era una isla, pero realmente era la actual Brasil.

El reparto de América tras la bula pontificia de Alejandro VI que era de origen español, se realizó de una manera disconforme para los intereses lusos, por lo que en 1498 se firmó el Tratado de Tordesillas (Ver imagen 3.) entre Castilla y Portugal donde se modificaban los límites geográficos pactados en la anterior bula para el reparto de América, quedando así para el Imperio portugués los dominios de la actual Brasil.

¹⁸ Carlos, M. S., Marina, A. M. (2015). *Historia Moderna: Europa, África, Asia y América*. Editorial UNED. (Pág. 124-128)

Con la llegada del siglo XVI, Brasil comenzó a experimentar un aumento de las plantaciones de azúcar, que serían de gran importancia para los lusos en el tráfico comercial y para las cuales necesitaban grandes cantidades de mano de obra esclava¹⁹.

Uno de los primeros recursos explotados en Brasil fue el *pau-brasil*, una madera de gran valor que fue utilizada para producir un tinte rojo que dio nombre al país.

Sin embargo, el verdadero auge económico vino con el establecimiento de plantaciones de azúcar en el noreste de Brasil, en regiones como Pernambuco y Bahía. Estas plantaciones lograron que la monarquía portuguesa se convirtiese en un gran poder mundial, ya que las riquezas que consiguieron gracias al azúcar fueron dantescas.

Además, en la región de Minas Gerais los portugueses descubrieron en el siglo XVIII numerosas minas de oro y diamantes, lo que hizo que la monarquía portuguesa se enriqueciese todavía más. Así pues, el descubrimiento de estas minas llevó a que los portugueses necesitasen de grandes cantidades de esclavos para poder trabajar allí y financiar a la monarquía en sus incursiones y defensa del imperio.

Brasil se convirtió así en el gran bastión de los portugueses durante la Edad Moderna, desde donde perpetraron grandes operaciones comerciales y esclavizaron a muchos negros, siendo uno de los lugares con más esclavizados en toda la historia. También les permitió reafirmarse y consolidarse en el América del Sur, lugar donde muchos portugueses emigraban en búsqueda de nuevas oportunidades, lo que favoreció a la instalación y aumento de la población afincada en Brasil.

¹⁹ Pacheco de Oliveira, João. El nacimiento del Brasil: Revisión de un paradigma historiográfico. *Corpus. Archivos virtuales de la alteridad americana*, 2013, vol. 3, no 1. (Pág 1-30)

3. La esclavitud

La trata de esclavos comenzó a principios del siglo XVI, concretamente en 1501 con la firma por parte de la corona española donde aceptaba la introducción de esclavos africanos en sus colonias ubicadas en América. Posteriormente, en 1518 comenzaron los primeros asientos concedidos por parte de los españoles a otras compañías privilegiadas de países europeos o a personajes de gran importancia como aristócratas, nobles o comerciantes, lo que hizo que el flujo comercial de esclavos provenientes de África a través del Atlántico aumentase de manera considerable²⁰.

Antes de que los esclavos africanos arribaran a las costas americanas, los indígenas locales fueron sometidos a la esclavitud a través del sistema de encomiendas, obligados a trabajar para los españoles y portugueses de manera coercitiva. Inicialmente lo justificaron como necesario para proteger y cristianizar a los indígenas, pero este modelo resultó inadecuado debido a la resistencia física y el conocimiento del terreno de los nativos, así como a la devastación causada por enfermedades europeas como el sarampión, la viruela y la gripe. Las condiciones extremas de trabajo forzado también contribuyeron a una alta mortalidad entre los indígenas, por lo que la esclavitud acabó derivando en la captura de negros en las costas occidentales de África.

Además, por parte del imperio español se promulgó en 1542 las Leyes Nuevas donde se puso fin al trabajo forzoso hacia los indígenas por parte de los españoles en las diferentes plantaciones que existían.

<<“Ninguna persona se pueda servir de los indios por vía de naburia ni tapia ni otro modo alguno contra su voluntad”.>>

<<“Como avemos mandado proveer que de aquí adelante por ninguna vía se hagan los indios esclavos, así en los que hasta aquí se han fecho contra razón y derecho y contra las Proviisiones e Instruções dadas, ordenamos y mandamos que las Abdiências, llamadas las partes, sin tela de juicio, sumaria y brevemente, sólo la verdad sabida, los pongan en libertad, si las personas que los tovieren por esclavos no mostraren título cómo los tienen y poseen ligitimamente. Y porque a falta de personas que soliciten lo susodicho los indios no queden por

²⁰ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona, Grupo Planeta, pág. 13.

esclavos injustamente, mandamos que las Abdienças pongan personas que sigan por los indios esta causa, y se paguen de penas de Cámara, y sean hombres de confiança y diligência.>>²¹

El por qué de la esclavitud hacia los negros africanos fue por la propia idiosincrasia del pueblo europeo en la Edad Moderna.

En los albores de la época moderna, los europeos tenían un carácter etnocéntrico y xenofobo, que se veía reflejado en las diferentes costumbres, lenguajes, gestos o culturas que podían tener los africanos a los que se les consideraba unos bárbaros²².

Las clases cultas de los países europeos aceptaron de buen agrado durante los siglos XVI, XVII y XVIII la esclavitud del hombre negro, ya que gracias a ellos se seguían enriqueciendo de manera exitosa por el uso de su mano de obra en las diferentes plantaciones al otro lado del Atlántico. Por otro lado, dentro de África se había producido un tráfico interno de esclavos islámicos durante los siglos anteriores a la llegada de los europeos. Por ello, no había ningún tipo de moral contraria a la esclavitud, lo que facilitó el desarrollo de la misma por parte de los europeos en el Nuevo Mundo.

Además, los europeos con plantaciones en América creían que estas únicamente eran viables con mano de obra heredable y forzosa, ya que sino los rendimientos caerían por completo²³.

3.1 Las monarquías europeas y el flujo comercial de esclavos.

El flujo de esclavos en el Océano Atlántico desde el siglo XVI al XIX es difícil de corroborar, por lo que las cifras que poseemos son aproximativas y fiables en su justa medida²⁴.

El comercio de esclavos en el Atlántico fue llevado a cabo desde el primer momento por las monarquías europeas más fuertes económica y militarmente, en cuyo

²¹ Grenni, H. (2004). *Las "Leyes de Indias": un intento por considerar a los indígenas como personas con derechos*.

²² Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona, Grupo Planeta, Pág. 88.

²³ *Ibidem*. Pág. 90.

²⁴ Pese a ello, los estudiosos de la historia de la esclavitud han intentado recopilar los diferentes viajes haciendo cálculos aproximativos con relación de este comercio atlántico, reunido en la *Transatlantic Slave Trade Database* que contiene información de 10.148.288 esclavos.

caso fueron España, Portugal, Francia y Países Bajos, pero entre todas ellas fueron los países ibéricos los pioneros y más activos en este modelo de negocio.

Posteriormente con el devenir de los siglos se incorporarán otros países a este comercio como lo fueron Dinamarca o las diferentes colonias de América del Norte que posteriormente serían los EE. UU. (Ver tabla 1).

La monarquía portuguesa permitió que los indios que se hallaban en la zona de Brasil fuesen esclavizados, de modo que desde comienzos del tráfico negrero fueron la monarquía más importante en éste sentido.

Brasil fue una colonia principalmente azucarera, pero el posterior descubrimiento de *Minas Gerais* cambió el modelo económico de explotación que implantó la monarquía portuguesa. Desde el siglo XVI fue el país con más esclavos, siendo sus principales puertos Recife y Río de Janeiro en volumen, en la metrópoli; Lisboa llevaba todo el tráfico.

La monarquía hispánica comenzó en 1518 con el comercio de esclavos mediante el sistema de asientos promulgado por Carlos I²⁵ con Laurent de Gouvenot como primer titular del asiento español.

Anteriormente, en 1503 ya se puso en marcha la Casa de Contratación de las Indias que se encargaba de aspectos relacionados con el comercio en las colonias del Nuevo Mundo.

Desde Gran Bretaña tenemos a Londres como el principal puerto esclavista de las islas con la *Royal African Company*²⁶ como la compañía monopolizada de comercio negrero en Inglaterra.

En 1698 se liberalizó el comercio de esclavos a las diferentes compañías británicas que no eran oficiales, lo que hizo que destacasen nuevos puertos como los de

²⁵ Carlos I de España inició en 1518 el sistema de asientos español por el que se concedió a unos pocos comerciantes el monopolio del comercio esclavista. Esto se debía a que la nación no disponía de recursos para transportar esclavos desde África además de una situación económica precaria. De esta manera, la nación se encargaba de destinar esclavos africanos al Nuevo Mundo para la venta de estos o el trabajo forzado.

²⁶ La sociedad comercial británica comerciaba con más de 100.000 esclavos al año en la última mitad del siglo XVII. De 1731 hasta su disolución en 1752 se dedicó a otro tipo de mercancías debido a la liberalización del sector en Gran Bretaña.

Bristol o Liverpool en Europa, y Rhode Island Newport en las colonias británicas del norte de América.

La monarquía francesa no fue tan activa en el tráfico esclavista²⁷, pero tuvo puertos comerciales muy destacados como el de Nantes que abordó el 42% del tráfico francés. Además, los galos abolieron la esclavitud en 1794 hasta que llegó Napoleón Bonaparte al poder y la reinstauró en 1802.

El siglo XVI dio comienzo al tráfico de esclavos por el Océano Atlántico, en éste período solamente se embarcaron 277.505 tripulaciones de los 12.521.336 del total que tenemos datos, lo que supone el 2,21% del total. Durante este primer siglo de comercio destacó la monarquía portuguesa con 154.191 embarcaciones de esclavos, lo que supone el 55,56 % del siglo XVI. Por su parte, España comerció con 119.961 embarcaciones de esclavos, un 43,22% del total del siglo, sumando entre ambos países ibéricos el 98,78% del comercio. Los restantes fueron Gran Bretaña que transportó solamente a 1.922 embarcaciones de esclavos, mientras que Países Bajos lo hizo con 1.365 y Francia tan solo con 66 embarcaciones. (Ver figura 1).

Ya en el siglo XVII se incorporan otras monarquías al comercio transatlántico de esclavos como Francia o Dinamarca.

El flujo comercial está en pleno crecimiento y la cifra total del siglo asciende a 1.875.632 embarcaciones, un 14,95% de todo el flujo comercial esclavista en el Atlántico, lo que muestra cómo el colonialismo en América y la demanda de productos manufacturados para las metrópolis estaba *in crescendo*.

España comerció con 146.270 (7,79%), mientras que en esta ocasión Portugal lo hizo con 1.011.192 embarcaciones de esclavos, siendo aún primera potencia comercial en este sector (53,91%). Gran Bretaña en pleno auge comercial y colonial lo hizo con un total de 428.262 (22,83%) colocándose como segunda potencia comercial esclavista superando a España y siguiendo los pasos de los lusos, y Países Bajos aumentó su ritmo con 219.931 (11,72%). Francia que en el siglo anterior apenas había realizado comercio con esclavos, emergió en el siglo XVII con un total de 38.435 (2,04%) embarcaciones de esclavos. Dinamarca y los actuales EE. UU. lo hicieron con un total de 31.542 (1,68%) entre los dos.

²⁷ Representó el 11% del tráfico total.

Este proceso comercial y las cifras que nos arroja nos indica la mejoría económica de ciertos países que sería progresiva en el tiempo, mientras que potencias coloniales modernas como España perdía preponderancia en el comercio Atlántico. (Ver figura 2).

El siglo XVIII fue el más importante en el comercio de esclavos a través del Atlántico, las metrópolis estaban experimentando con el capitalismo, la revolución industrial que se estaba llevando a cabo incitaba a aumentar la compra-venta y la nueva sociedad necesitaba de más productos los cuales llegaban a un precio muy barato por la mano de obra gratuita de esclavos que encontramos en las colonias, los productos básicos como el algodón, café o tabaco llegaba en toneladas a Europa desde el continente americano.

Ésta situación derivó en un comercio esclavista muy agresivo entre las propias potencias siendo el total de este período de 6.494.618 (51,86%) embarcaciones de esclavos.

Durante el siglo XVIII los datos que arroja slavetrade.org sobre España no son concluyentes, ya que solamente puede recabar un total de 10.654 (0,16%) embarcaciones esclavistas, lo que no refleja la realidad si se analizan los siglos pasados y posteriores.²⁸

En el lado opuesto tenemos al otro país de la Península Ibérica, Portugal; que realizó un total de 2.213.003 (34,07%) embarcaciones de esclavos lo que los llevó a perder el primer puesto de potencia comercial en detrimento de Gran Bretaña que sumó 2.545.297 (39,19%) embarcaciones esclavistas. El poder colonial y continental que tenía Gran Bretaña en ese momento era el mayor de todos, lo que le hizo ser primera potencia mundial y le llevó a poder desarrollar su revolución industrial. Además, la sociedad británica era diferente al resto y sus pensamientos y filósofos también, por lo que destacó en el desarrollo del comercio transatlántico y en la llegada del capitalismo gracias al previo liberalismo económico que promulgaron.

Países Bajos disminuyó el tráfico comercial y logró embarcar 33.014 (5,08%) navíos, descendiendo significativamente su repercusión esclavista. Los actuales EE. UU

²⁸ Hay que tener en cuenta que en la primera mitad del siglo XVIII se estaba librando en España la Guerra de Sucesión que finalizó en 1713 con el Tratado de Utrecht, de ahí que los datos puedan ser ambiguos.

seguían manteniendo un pequeño porcentaje del comercio esclavista de modo que realizaron un total de 189.304 (2,91%) viajes de embarcaciones esclavistas. Francia aumentó considerablemente su comercio esclavista con mayor número de embarcaciones 1.139.012 (17,53%) y Dinamarca también lo hizo con un total de 67.334 (1,03%) de embarcaciones, aunque su peso en el comercio internacional seguía siendo ínfimo al lado de Gran Bretaña o Portugal. (Ver figura 3).

El siglo XIX nos presenta una situación totalmente diferente ya que encontramos las primeras reivindicaciones antiesclavistas y las primeras medidas que ponían fin al comercio de esclavos. De igual forma se pusieron en marcha 3.873.580 (30,93%) de embarcaciones destinadas al tráfico negrero.

En este caso, tenemos algo más de información de la monarquía hispánica y sus flujos comerciales con un total de 784.639 (20,25%) embarcaciones, lo que hizo que aumentase el tráfico respecto al siglo anterior donde faltan cifras. Por otra parte, Portugal realizó 2.469.879 (63,76%) de embarcaciones esclavistas, lo que hizo que acaparase el mercado transatlántico de esclavos. Gran Bretaña por su parte comenzó a aplicar medidas abolicionistas y redujo considerablemente su tráfico hasta los 283.959 (7,33%) embarcaciones, habiendo ocurrido la gran mayoría de éstas en la primera mitad del siglo XIX. El resto de los países redujeron su comercio a niveles muy inferiores, sumando entre Países Bajos, EE. UU, Dinamarca y Francia un total de 335.103 embarcaciones, lo que supuso un 8,65% del total. (Ver figura 4).

En cuanto a las zonas de partida africanas hay que destacar que casi la totalidad del tráfico provenía de zonas muy concretas alrededor del Golfo de Guinea con el límite superior del río Senegal²⁹ y el inferior de Benguela en Angola. El total de esclavos africanos con dirección a América fue aproximadamente de 12.500.000 con diferentes zonas de partida a lo largo de la costa atlántica.

Las zonas principales de suministro de esclavos fueron cuatro donde destacó la zona del Congo, especialmente entre los siglos XVI y XVIII con un total de 5.694.574 esclavos.

²⁹ Era la marca superior ya que más al norte se encontraba el Sahara gobernado por el pueblo marroquí.

Otra zona de suministro importante fue el Golfo de Benín³⁰ con compradores importantes en el tráfico como lo fueron Portugal, Gran Bretaña y los Países Bajos, su tráfico principal abarcó el período comprendido entre el siglo XVII y el XIX.

La tercera área de suministro esclavista fue el Golfo de Biafra con especial relevancia a partir del siglo XVIII y con la mayoría de su tráfico de esclavos con dirección hacia las colonias británicas.

La última de las áreas fue el África Occidental, denominada como la Costa del Oro; con casi el 10% del tráfico negrero que partió hacia las Américas. Las principales zonas de suministro fueron Senegambia³¹, Sierra Leona y Guinea, entre todas estas zonas sumaron casi 3 millones de esclavos.

3.2 El perfil del esclavo africano

Los africanos que fueron esclavizados durante la Edad Moderna solían seguir unas pautas comunes.

El esclavo con el que se comerciaba tendía a ser de manera general un hombre adulto con una edad mínima de 15 años y una máxima de 35³², de manera general los niños no eran comerciables, pero en caso de que las mujeres estuviesen embarazadas o tuviesen hijos, pasarían a un régimen de esclavitud completo. Además, las generaciones de esclavos que nacían en las plantaciones o en los diferentes servicios que prestaban a sus hacendados, pasaban a ser directamente propiedad de los hacendados de las plantaciones.

Normalmente cualquier negro era susceptible de ser esclavizado ya desde el interior de África hacia sus costas occidentales, pero se intentaba buscar un modelo de esclavo concreto que fuese hombre, joven, fuerte y en plenas facultades físicas.

³⁰ Conocida como la costa de los esclavos

³¹ Actualmente son países independientes. La confederación estaba formada por Senegal y Gambia.

³² Arraiza Montoya, M (2020) *Entre África y América: La trata de esclavos entre 1500 y 1870. Su historia y sus consecuencias sociales en las sociedades africanas*. Universidad del País Vasco.

3.3 La captura de negros en las costas occidentales de África

Con anterioridad al origen del capitalismo existió un comercio triangular que se originó con la creación de las diferentes rutas comerciales de esclavos que se llevaron a cabo a través del Atlántico.

Durante los primeros siglos XVI y XVII la trata de esclavos estaba organizada en torno a las grandes compañías mercantiles privilegiadas de cada territorio, las cuales de manera general tenían un acceso al mercado de esclavos en forma de monopolio. Por otro lado, el caso español es totalmente diferente, ya que hasta 1789 no se desarrolló el comercio con compañías mercantiles privilegiadas, sino que se hizo mediante la concesión de “asientos” a otras personas o territorios a cambio de un rédito económico para la corona.

Estas compañías mercantiles privilegiadas tenían sus acuartelamientos en las diferentes ciudades de su países, allí atraían a grandes inversores de cuyo dinero era necesario disponer para poder afrontar los gastos de tan grandes y largos viajes, éstos inversores generalmente eran los propios estados, pero existen casos donde la financiación se daba por parte del capital privado³³.

Durante los primeros siglos de la trata de esclavos, encontramos a la Costa de Oro como el punto clave del tráfico, y para poder llevar a cabo de manera correcta la captación de esclavos desde el interior de África los fuertes eran el elemento clave.

Normalmente, estos fuertes eran custodiados por personal africano a los que se les mantenía anualmente desde los países colonizadores, o europeos allí asentados que además se encargaban de la captación interior de negros, pero en ciertas ocasiones las autoridades africanas no permitían la proliferación de estos fuertes a lo largo de la costa, por lo que los capitanes de barcos desempeñaban un papel muy relevante.

Éstos debían de conocer muy bien la geografía del territorio donde fuesen a atracar, y las condiciones meteorológicas a las que se debían de enfrentar. Además, debían de reconocer los diferentes impedimentos de carácter político que pudiesen haber en el desembarco final y reconocer las diferentes enfermedades africanas que

³³ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona, Grupo Planeta, Pág. 57.

podían causar una gran mortalidad y mermar considerablemente las tripulaciones que venían desde los países europeos con ellos³⁴.

En lo respectivo a la tripulación, éstos tenían una cantidad de salario pactada de origen pero no cobraban hasta que el trabajo se finalizaba, de ese modo los capitanes se aseguraban de que no hubiese disertaciones en mitad de las operaciones, ya que la mortalidad era bastante elevada dentro de los buques y las diferentes travesías eran muy duras³⁵.

Para poder llevar a cabo el comercio triangular y proveer de esclavos al Nuevo Mundo, todos los barcos que zarpaban de Europa cuyo destino era las costas occidentales de África, debían de hacerlo con diferentes mercancías que fuesen del agrado de los traficantes que había allí y con los que se debía de intercambiar los productos por personas u otros productos diferentes. Los capitanes jugaban un papel muy importante también aquí, ya que muchos productos que eran enviados desde Europa era gracias a ellos y a su conocimiento sobre las culturas de África, por lo que sabían cuales eran los demandados y requeridos por estas comunidades³⁶.

Los capitanes ya conocían de antemano con quienes debían de comerciar, en que lugar y en qué términos, por lo que de ellos y de su capacidad negociadora dependía el suministro de esclavos desde el interior hacia las costas.

En muchas ocasiones los proveedores de esclavos ya conocían los idiomas europeos de tal modo que facilitaban la comercialización, pero en otras ocasiones éstos no sabían del idioma y debía de residir allí algún intermediario que conociese ambas culturas e idiomas, como sucedió con los *lançados* lusos, los cuales contaban con toda la protección de las autoridades africanas.

Las diferentes tripulaciones y sus capitanes no solían alejarse de la costa y no se adentraron en el interior de África, haciendo que el trabajo de captura fuese llevado a cabo por intermediarios. Además, las diferentes enfermedades que coexistieron en el continente africano y el desconocimiento orográfico del terreno, llevaba a que los barcos fuesen las viviendas temporales de los europeos³⁷.

³⁴ Ibídem. Pág 65-66

³⁵ Ibídem.

³⁶ Ibídem Pág 64

³⁷ Ibídem. Pág 67

Los esclavos eran transportados generalmente por barco hasta las diferentes costas occidentales de África. Generalmente, éstos esclavos eran capturados y transportados desde el interior del continente, pero en algunas ocasiones también se hacía con la población costera. La distancia que debían recorrer estas personas era muy diferente dependiendo del lugar donde se encontrasen, siendo la distancia más corta de alrededor de 100 kilómetros en la zona del golfo de Biafra, y de hasta 600 kilómetros en la zona de Angola³⁸.

Estas personas eran esclavizadas a la fuerza mediante raptos, redadas, pago de deudas o guerras, y posteriormente pasaban a estar encadenados en largas caravanas compuestas de hombres y mujeres (Ver imagen 4). Estas caravanas se formaban en fila de a uno y se les maniataba por el cuello con unos collares de madera que limitaban los movimientos de los cautivos, y de ese modo eran transportado durante muchos kilómetros hasta llegar a la costa, además; estaban custodiados por diferentes agentes locales que velaban por que no hubiese fugas³⁹.

Las diferentes caravanas seguían rutas de comercio convencional como las del oro, marfil o sal, dependiendo del lugar de origen desde donde se capturasen⁴⁰. Además, en algunas zonas como en el interior del golfo de Biafra se celebraban diversos mercados multitudinarios de esclavos en los que se permitía su compra-venta y se les enviaba a un destino final⁴¹.

Las zonas donde se desarrolló la trata atlántica eran muchas y diferentes, por lo que podemos encontrar mercado negrero en lugares como la Costa de Oro, Senegambia o el golfo de Benin, entre otros. Las personas que eran esclavizadas cuando llegaban al destino de partida, se les almacenaba en unos lugares denominados *baracoons* desde donde esperaban encadenados a que los mercaderes hiciesen las comprobaciones y transacciones correspondientes⁴².

³⁸ Ibídem. Pág 68-70.

³⁹ Tondut-Sène, M. K. (2001). *Condiciones de viaje y transporte de los esclavos. De la cadena al vínculo, una visión de la trata de esclavos*. Ediciones Unesco (Pág 43-53)

⁴⁰ Ibídem.

⁴¹ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona, Grupo Planeta, pp. 70-71.

⁴² Tondut-Sène, M. K. (2001). *Condiciones de viaje y transporte de los esclavos. De la cadena al vínculo, una visión de la trata de esclavos*. Ediciones Unesco (Pág 43-53)

3.4 La travesía del Atlántico y la llegada a las costas de América

Una vez los esclavos llegaban a las costas africanas con la obligación de ser enviados al otro lado del Océano Atlántico para trabajar para sus futuros amos en plantaciones o como servicio doméstico, subían a bordo de los diferentes buques que se encargaban de comerciar con ellos.

Además, a los esclavos se les grababa las iniciales de su comprador en la espalda mediante un hierro que había sido calentado en el fuego previamente⁴³ antes de subir a bordo.

Los barcos que los transportaban habían sido diseñados en Europa con anterioridad para dar cabida al comercio marítimo triangular, estos navíos estaban constituidos de una cubierta y una bodega, no habiendo más de 1,80 metros de altura entre la primera y la segunda⁴⁴. Esta poca distancia hacía que los esclavos apenas tuvieran distancia para poder moverse ni respirar cuando iban hacinados bajo la cubierta del barco (Ver imagen 5).

Por otro lado, los esclavos viajaban encadenados unos a otros tanto por cuello como por los tobillos, lo que hacía del viaje un experimento de sufrimiento y desesperación constante. Se les permitía subir a cubierta una vez al día durante una o dos horas para que pudieran estirarse y respirar el aire fresco.

En caso de que los esclavos causaran problemas se les azotaban con látigos de nueve colas que estaban compuestos por una cuerda trenzada sobre sí misma a los que se les añadía nudos, se les daba una paliza para que pararan y posteriormente, se les destinaban a unos barracones de reclutamiento⁴⁵.

<<Los esclavos que vimos en el barco estaban bajo cubierta, encadenados unos a otros por las piernas, y tan juntos que apenas podían moverse. Eran azotados cruelmente. Vi a uno de ellos azotado hasta morir sin que supiéramos la causa del brutal castigo. Ellos les daban suficiente para comer. El lugar en que estaban confinados bajo cubierta era tan caliente y hediondo que apenas pude soportar estar allí. Muchos esclavos se enfermaron, pero no recibieron ninguna

⁴³ Ibídem.

⁴⁴ Ibídem.

⁴⁵ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona, Grupo Planeta, pp. 71-73.

atención médica. Me azotaban severamente en el barco. En una ocasión el Capitán me abrió una herida profunda en la cabeza>>⁴⁶.

También ante la decadencia moral que había de manera generalizada en el barco, se les obligaba a bailar y cantar cuando estaban en la cubierta dándoles latigazos en caso de que fuese necesario.

Tanto mujeres como niños gozaban de unas condiciones un poco más benignas, ya que podían salir a la cubierta más frecuentemente y en caso de quedar embarazadas podían dar a luz en la cubierta.

La travesía desde África hasta América tenía una durabilidad variable dependiendo de la climatología y los vientos, pero solía durar de 4 a 6 semanas habitualmente⁴⁷.

Las condiciones eran paupérrimas ya que el calor, la escasez de higiene, la humedad y el poco aire que había debajo de las cubiertas, hacían que el viaje fuese extremo. Además, el poco aire que se podía respirar estaba viciado y era nauseabundo, ya que bajo cubierta se orinaban, defecaban, vomitaban, habían restos de la poca comida que les daban y sudaban mucho debido a la humedad⁴⁸.

A todo esto hay que sumar que estas personas jamás habían navegado por el Océano Atlántico, lo que les generaba un gran desconcierto ya que no sabían cuál sería su paradero final⁴⁹.

Así pues, en las largas travesías que recorrían durante unas semanas, las tasas de mortalidad que había a bordo de los transatlánticos era muy grande, especialmente durante las primeras semanas de viaje, donde los más débiles sucumbían a la falta de fuerzas y esperanza. De tal manera que en la primera mitad del siglo XVIII tenemos datos de que más del 16% de los esclavizados por los ingleses fallecieron durante el

⁴⁶Cáceres Gómez, R., Beckles, H. M., & Shepherd, V. A. (2008). *Del olvido a la memoria, 4: las voces de los esclavizados, los sonidos de la libertad* (Pág 15)

⁴⁷ Arraiza Montoya, M (2020) *Entre África y América: La trata de esclavos entre 1500 y 1870. Su historia y sus consecuencias sociales en las sociedades africanas*, Universidad del País Vasco.

⁴⁸ Erill, B. (2023, diciembre). *El viaje de los esclavos africanos hasta América*. Historia National Geographic. Visto en el sitio web el 1 de mayo de 2024 https://historia.nationalgeographic.com.es/a/viaje-esclavos-africanos-hasta-america_19892

⁴⁹ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona: Grupo Planeta, pp. 71-73.

camino. Posteriormente, las tasas se redujeron considerablemente, especialmente tras la aplicación de la *Dolben Law* en el caso británico, la cual obligaba a que todo negrero procedente de Gran Bretaña estuviese acompañado a lo largo de toda la travesía de un médico que pudiese hacer frente a posibles enfermedades o incapacidades tanto de la tripulación o de los esclavizados. De esa manera la tasa de mortalidad en el caso británico logró reducirse a un 10% por travesía⁵⁰.

La mortalidad se disparaba en cuanto a porcentaje se refiere ante todos los imperios atlánticos. Los problemas gastrointestinales eran muy frecuentes a bordo debido a la poca higiene que había en el interior de los navíos, que se sumaba a la falta de higiene de los propios esclavos, y la ingesta de residuos o aguas contaminadas⁵¹.

Sumada a estas comunes y persistentes gastroenteritis, otras de las enfermedades más comunes a bordo de estos barcos fueron la fiebre amarilla, la escarlatina o la tuberculosis, entre otras más.

Además, durante las épocas de monzón la mortalidad se disparaba y los fallecimientos aumentaban. Los estancamientos de agua tras las lluvias, ayudaban a las bacterias a formarse y a que los mosquitos anidaran allí, de tal modo que la malaria aumentaba con fervor.

En los intentos de embarque y durante las largas travesías eran comunes los intentos de suicidio, pese a que existían rituales previos a subir a bordo para intentar mantener la cordura e intentar olvidar sus orígenes en el momento de captación de sus identidades⁵².

Por ejemplo, en Benín existía un árbol del olvido en torno al cual los esclavos debían de dar vueltas varias veces para olvidar su identidad antes del cautiverio al que iban a ser sometidos. También había un árbol del retorno donde los esclavos debían de girar para poder lograr que su alma volviese siempre con sus antepasados⁵³.

⁵⁰ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona: Grupo Planeta, pp. 73-83.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Tondut-Sène, M. K. (2001). *Condiciones de viaje y transporte de los esclavos. De la cadena al vínculo, una visión de la trata de esclavos*. Ediciones Unesco (Pág 43-53)

⁵³ *Ibidem*.

3.5 El desembarco de los esclavos en los puertos de América.

Una vez los navíos llegaban a las costas de América los capitanes debían de pagar las tasas correspondientes por el comercio que estaban realizando, y además, guardar una cuarentena de precaución ante posibles enfermedades traídas desde el continente africano⁵⁴.

Una vez desembarcados, los esclavos pasaban a estar disponibles para su venta. Generalmente las transacciones económicas de los esclavos se producían en ferias y mercados locales que se anunciaban a través de la prensa local⁵⁵.

Recurrentemente, las ventas que se producían de los esclavos se hacían mediante un modelo de subasta, donde los compradores habitualmente eran comerciantes o hacendados que requerían de gran cantidad de mano de obra en las plantaciones.

El modelo de venta de esclavos estaba claro, y es que los más vigorosos y sanos tenían un precio mucho mayor siendo los más cotizados del mercado. Por otro lado, los más débiles o viejos eran vendidos a parte del resto de sus compañeros, ya que su precio era mucho más bajo por el riesgo de fallecer que corrían sus vidas⁵⁶. Sus lugares de origen también eran unos filtros muy importantes, ya que se consideraba de naturaleza privilegiada a los esclavos procedentes de la zona de la Costa de Oro y el golfo de Benín.

Finalmente, estas ventas ponían fin a varias semanas de desorden y confusión mental de estas personas que habían sido captadas a la fuerza tiempo atrás, de forma que los esclavos podían observar su nuevo futuro de reclutamiento y servidumbre hacia sus nuevos hacendados.

⁵⁴ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona: Grupo Planeta, pp. 73-83.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona: Grupo Planeta, pp. 73-83.

4. Conclusiones

Como se ha mencionado durante todo este trabajo sobre los grandes imperios del Atlántico durante la Edad Moderna y la trata de esclavos a través del Océano Atlántico, podemos observar como se trata se uno de los episodios más catastróficos de la historia.

Debido a su gran alcance internacional y a la participación de varios continentes en este periplo de captura y comercio de esclavos, el tema sigue candente en nuestra sociedad, teniendo una gran vivacidad entre los historiadores y su historiografía, principalmente de habla no hispana.

El modelo que promulgó Inglaterra para la absorción de los esclavos en una plena libertad fue llevado a cabo en 1834, pero pasarían muchos años hasta que éstos se hiciesen efectivos en toda América. Finalmente, en 1888 se consiguió la libertad legal de los últimos esclavos en Brasil, pero cabe destacar que no todos los negros obtuvieron la libertad a la vez que se promulgaron las diferentes leyes antiesclavistas. En la práctica éstos esclavos siguieron ejerciendo como tal hasta bien pasadas unas décadas, cuando tras muchas luchas y reivindicaciones, obtuvieron al completo todos los derechos sociales y políticos que les correspondían para aquel momento.

Pese a todo lo conseguido gracias a la emancipación de los esclavos, una nueva lacra asolaría a todas personas de color durante las siguientes décadas, el racismo. Este racismo se trata del hecho discriminatorio de una persona hacia otra por la simple razón de ser de color y tener una mayor cantidad de pigmentación en su piel. El racismo afloró no sólo en América, sino que también lo hizo en Europa.

Una de las zonas más conflictivas del planeta en cuanto al racismo fue Estados Unidos, donde se produjo una guerra civil entre el norte y el sur por cuestiones raciales. Además, ya en el siglo XX se crearon grupos cuyo objetivo principal era mostrar la supremacía del hombre blanco sobre el negro como por ejemplo fue el Ku Klux Klan.

El impacto de la trata ha sido muy notable en el devenir de las generaciones venideras y en la configuración que han tomado los diferentes estados modernos. Además, en el entorno de África se han generado importantes desestructuraciones y desequilibrios que han dado lugar a la explotación masiva de sus territorios por parte de otros, lo que ha generado una gran pobreza local de sus territorios que aún hoy en día siguen arrastrando y formando lo que en la actualidad se denomina el tercer mundo.

Pese a que la esclavitud es un tema latente en la sociedad actual y los principales acontecimientos han sido recuperados, es de vital importancia conocer y entender los diferentes procesos a los que fueron sometidos los negros, desde su captura en las zonas costeras del África occidental, hasta la llegada a América sufriendo una larga y durísima travesía por el Océano Atlántico.

Por suerte, en la actualidad se está fomentando el conocimiento de estos hechos sucedidos en el pasado, sin que los antiguos imperios renieguen de ello. Este puede ser el caso de Liverpool que ofrece recorridos por las calles de sus ciudades rememorando todo lo que tuvo que ver con el tráfico de esclavos británico y creando museos que albergan las historias de éstas personas como el *Maritime Museum*, siendo ellos mismos la ciudad por antonomasia de la esclavitud en Gran Bretaña. Pero no es el único caso, ya que Bristol hace lo mismo con sus visitantes.

También se han esgrimido cantidades de monumentos en honor a estas personas desfavorecidas que fueron esclavizadas contra su voluntad, generando grandes deficiencias en las generaciones que les siguieron.

También desde la perspectiva personal el trabajo me ha ayudado a tener un conocimiento más amplio y abundante del comercio de esclavos a través del Atlántico y las consecuencias futuras que ha tenido en el desarrollo de los diferentes territorios. El poder llegar a entender el proceso de captura y comercialización de los negros me ha ayudado a tener una visión más extensa y enriquecida, además de ayudarme a eliminar algunos mitos del propio proceso.

Además, este Trabajo de Fin de Grado me ha ayudado a comprender el proceso que siguieron los grandes imperios para colonizar los diferentes territorios de América y el cómo lograron hacerse con un mercado tan salvaje como el de la esclavitud, sometiendo a generaciones enteras para su propio enriquecimiento.

5. Bibliografía

- Arraiza Montoya, M. (2020). *Entre África y América: La trata de esclavos entre 1500 y 1870. Su historia y sus consecuencias sociales en las sociedades africanas*. Universidad del País Vasco.
- Blanco White, J. M. (1999). *Bosquejo del comercio de esclavos y reflexiones sobre el tráfico considerado moral, política y cristianamente*. Ediciones Alfar.
- Cáceres Gómez, R., Beckles, H. M., & Shepherd, V. A. (2008). *Del olvido a la memoria, 4: Las voces de los esclavizados, los sonidos de la libertad* (p. 15).
- Carlos, M. S., & Marina, A. M. (2015). *Historia Moderna: Europa, África, Asia y América* pp. 124-125. Editorial UNED.
- De Solano, F. (1996). *La expansión urbana ibérica por América y Asia. Una consecuencia de los Tratados de Tordesillas*. Revista de Indias, 56(208), pp. 615-636.
- Diego Austral, I. (2023). *Tráfico triangular y los inicios del capitalismo*. Nueva Era, Documentos de Trabajo, Año 4, Número 11, pp. 28-51. Buenos Aires, Argentina.
- Elliot, J. (2006). *Imperios del mundo Atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid: Santillana Ediciones Generales.
- Fernández Duran, R. (2011). *La corona española y el tráfico de negros, del monopolio al libre comercio*. Madrid: Editorial del Economista.
- Floristán, A. (2004). *Historia moderna universal*. Barcelona: Editorial Ariel.
- Grenni, H. (2004). *Las "Leyes de Indias": un intento por considerar a los indígenas como personas con derechos*.
- Hobsbawm, E. (2001). *La era de la Revolución, 1789-1848*, pp. 40-44. Barcelona: Crítica.
- Lepore, J. (1999). *The name of war: King Philip's War and the origins of American identity*, pp. 135-145. Reino Unido: Vintage Books UK.
- Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona: Grupo Planeta.
- Pacheco de Oliveira, J. (2013). El nacimiento del Brasil: Revisión de un paradigma historiográfico. *Corpus. Archivos virtuales de la alteridad americana*, 3(1), pp. 1-30.

- Peñas, L. M. (2012). *Consideraciones estratégicas en la expansión africana en el tránsito a la Modernidad. La presencia española en África: del "Fecho de allende" a la crisis de perejil* (pp. 51-66).
- Pérez Embid, F. (1948). *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*.
- Piqueras, J. A. (2021). *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*. Madrid: Ediciones Catarata.
- Sánchez, J. B. (1995). *Jamestown, primera colonia inglesa en Norteamérica. *Historia y vida**, (333), pp. 89-93.
- Tondut-Sène, M. K. (2001). *Condiciones de viaje y transporte de los esclavos. De la cadena al vínculo, una visión de la trata de esclavos*, pp. 43-53. Ediciones Unesco.
- Williams, E. (2011). *Capitalismo y esclavitud*. Madrid: Traficantes de Sueños.

6. Webgrafía

- Junta de Andalucía. 30 de mayo de 2019.
https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpmaalaga/documentos/201906_DocMes04.pdf Visto en el sitio web el 13 de abril de 2024
- Pruitt, S. (27 abril 2016). What Was the Royal African Company?
<https://www.history.com/news/what-was-the-royal-african-company> Visto el 23 de abril de 2024
- Voyages, S. (2008). *Slavevoyages.org*. Visto en el sitio web el 12 de marzo de 2024, de [slavevoyages.org: https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates](https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates)
- BBC. (2012, diciembre 19). *La dulzura que domina el mundo*. BBC. Visto el 12 de marzo de 2024
https://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/01/121219_historia_adiccion_azucar_yy
- Freixa, O. (20 de mayo de 2018). *Portugal y su periplo africano, África No es un país, El país*, Madrid.
https://elpais.com/elpais/2018/05/19/africa_no_es_un_pais/1526753340_366970.html
- Erill, B. (2023, diciembre). *El viaje de los esclavos africanos hasta América*. Historia National Geographic. Visto en el sitio web el 1 de mayo de 2024
https://historia.nationalgeographic.com.es/a/viaje-esclavos-africanos-hasta-america_19892

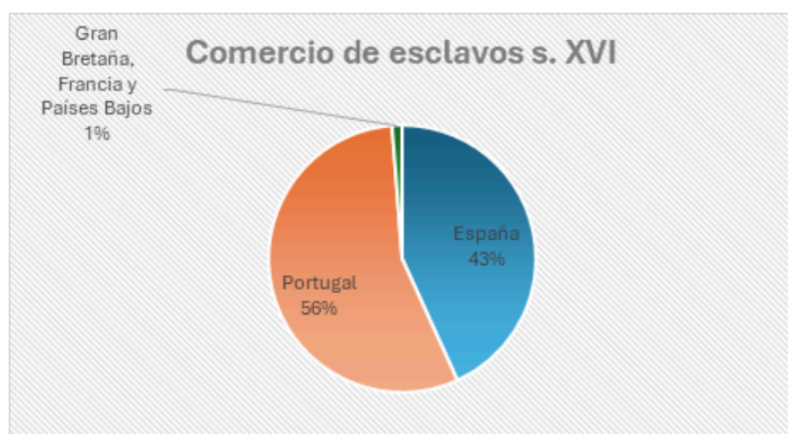
7. Anexo

Tabla 1. Estimación de embarcaciones de esclavos por país de 1501-1900.

	Spain / Uruguay	Portugal / Brazil	Great Britain	Netherlands	U.S.A.	France	Denmark / Brazil	Totals
1501-1550	31738	32387	0	0	0	0	0	64125
1551-1600	88223	121804	1922	1365	0	66	0	213380
1601-1650	127809	469128	33695	33558	824	1827	1053	667894
1651-1700	18461	542064	394567	186373	3327	36608	26338	1207738
1701-1750	0	1011143	964639	156911	37281	380034	10626	2560634
1751-1800	10654	1201860	1580658	173103	152023	758978	56708	3933984
1801-1850	568815	2460570	283959	3026	111395	203890	16316	3647971
1851-1900	215824	9309	0	0	476	0	0	225609
Totals	1061524	5848265	3259440	554336	305326	1381403	111041	12521335

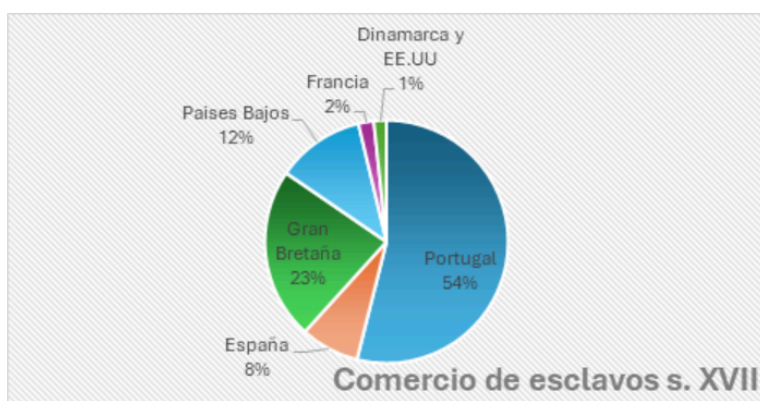
Fuente: <https://www.slavevoyages.org/>

Figura 1.



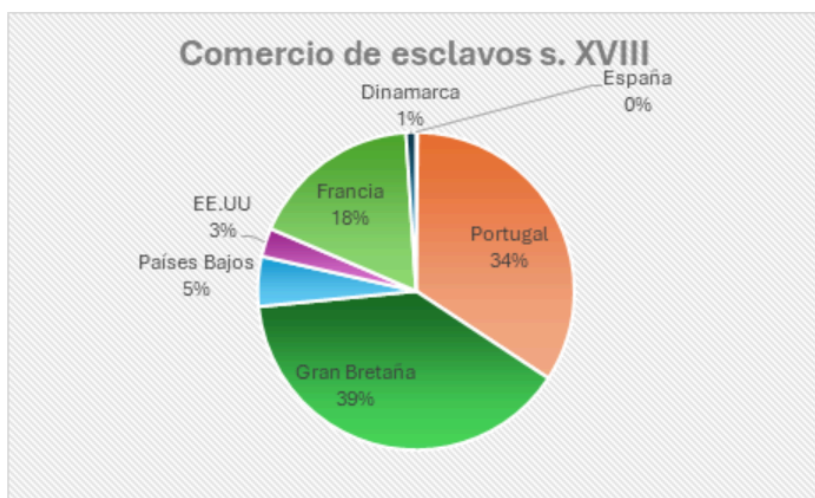
Fuente: Autoría propia, Nacho Gargallo Palma.

Figura 2.



Fuente: Autoría propia, Nacho Gargallo Palma.

Figura 3.



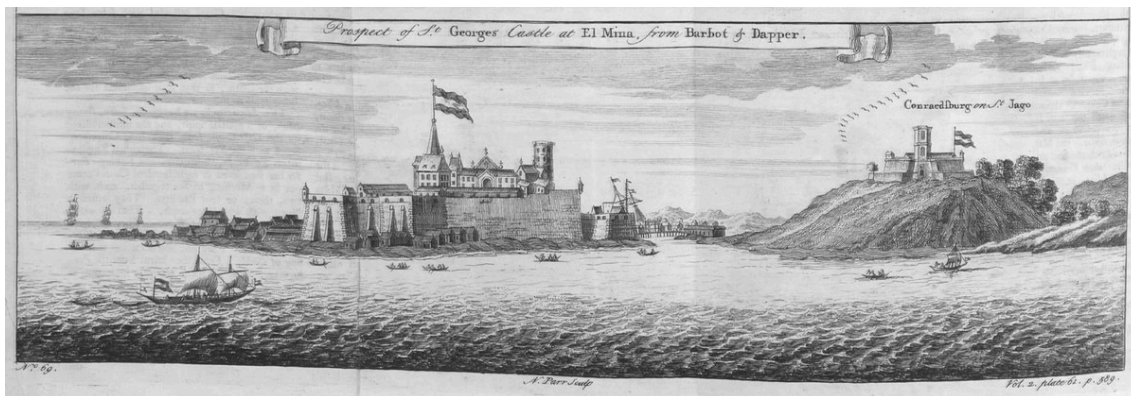
Fuente: Fuente: Autoría propia, Nacho Gargallo Palma.

Figura 4.



Fuente: Autoría propia, Nacho Gargallo Palma.

Imagen 1.



Fuerte de *Sao Jorge da mina* en la antigua Senegambia (actual Ghana).

Fuente: https://www.wikiwand.com/pt/Castelo_de_S%C3%A3o_Jorge_da_Mina

Imagen 2.



En la imagen podemos ver a Pedro Alvares Cabral, el primer portuges que llegó a las costas de Brasil para hacerse con el territorio habitado por los indígenas.

Fuente: https://ca.wikipedia.org/wiki/Pedro_%C3%81lvares_Cabral

Imagen 3.

La imagen corresponde a una página del documento correspondiente al Tratado de Tordesillas firmado en 1494 entre Castilla y Portugal en lo relativo al reparto de América según las anteriores bulas pontificias.

Fuente:

https://es.wikipedia.org/wiki/Tratado_de_Tordesillas

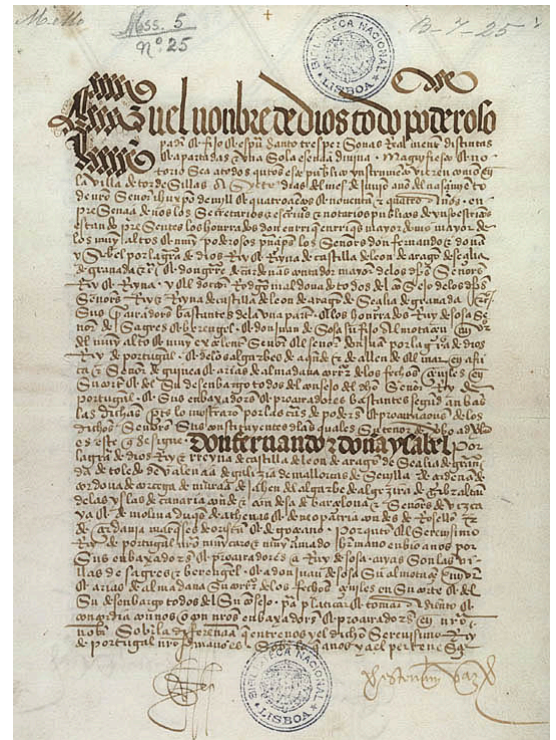


Imagen 4.



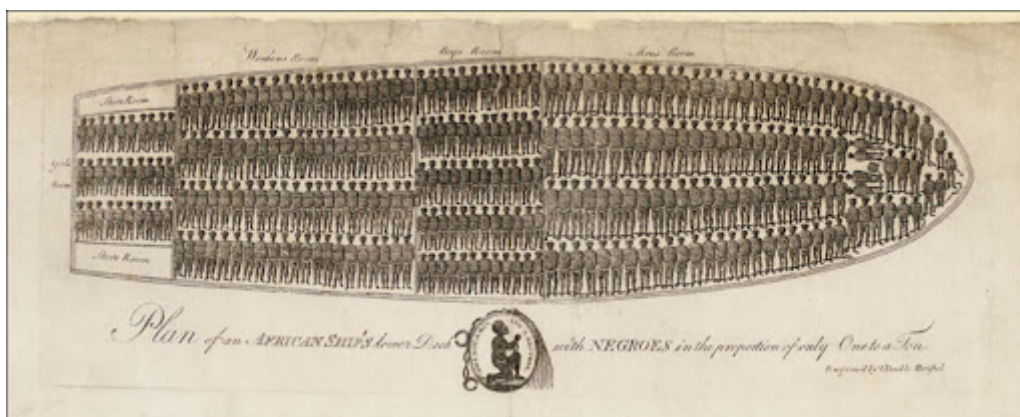
Transporte de esclavos hacia las costas del África occidental.

Fuente:

https://historia.nationalgeographic.com.es/a/viaje-esclavos-africanos-hasta-america_198

92

Imagen 5.



Barco de esclavos de Liverpool, el Brookes de 1789.

Fuente:

https://www.researchgate.net/figure/Figura-2-Grabado-de-la-seccion-del-barco-esclavista-Brookes-Liverpool-C-The-Trustees_fig1_347523574