

EL COMERCIO DE NEGROS EN TIEMPOS DE CARLOS III (1786)

José Manuel Azcona

ENTRE LA DOCUMENTACIÓN RELACIONADA con la América hispana que posee el Archivo de Diputación Foral de Vizcaya, existe un informe titulado "Sobre el Comercio de Negros". En la primera hoja del mismo, y a modo de presentación, puede leerse en el encabezamiento: "Colección de noticias instructivas de práctica y expeculación para el Comercio de negros con presencia de los puntos del oficio de los señores Directores de la Real Compañía de Filipinas de 7 de febrero de 1786 con las ampliaciones de que son subceptibles aquellos y a que ha parecido extenderse para dar todos los conocimientos que se adquirieron en las diligencias empleadas sobre el asunto".¹

Dicha documentación consiste básicamente en una serie de impresiones recogidas por uno o varios analistas relacionados con la Compañía de Filipinas sobre las posibilidades reales que ésta tendría de dedicarse a la gestión directa del comercio de negros entre África y el Río de la Plata. Dichas impresiones fueron leídas por altos cargos de la Compañía, así como por José Gálvez —entonces ministro de Indias— como en el mismo documento se indica. Sorprende el excelente conocimiento de la situación internacional del tráfico negrero que tenían aquel o aquellos que elaboraron "Sobre el Comercio de Negros". En el minucioso examen que se hace de todas las piezas del engranaje negrero, no faltan ni los pros ni los contras que tendría que afrontar la Compañía de Filipinas para salir airosa de la empresa que se proponía realizar. "Sobre el Comercio de Negros" consta de dos partes: La primera, está fechada —que no firmada— en Buenos Aires. La segunda no lleva fecha y parece a todas luces un añadido. Sin embargo, el contenido de ambas es similar y vienen a completarse la una con la otra.

¹ AHOV, Ultramar I, n.º 28. "Documentación procedente de los papeles de los marqueses de Villarias y que perteneció a Miguel de Lardizábal, representante de América en la Junta Gubernativa el Reino, quien casó con una hija de los citados marqueses".

Consta de setenta y una páginas, a cual más interesante. Qué duda cabe de que fue idea de Carlos III mejorar y aumentar las relaciones y las economías entre Sudamérica y la Península Ibérica. Es pues, en este contexto, donde se puede incluir la elaboración de este dossier.

En efecto, en una época en la que la esclavitud era práctica habitual en el marco de las relaciones de convivencia humanas, se va a proponer a la monarquía carolina, no sólo reglamentar y organizar a través de la Real Compañía de Filipinas (adicta a la Corona), el tráfico de esclavos entre la metrópoli y una parte de sus colonias al Río de la Plata, sino que también se pretende racionalizarlo. Y todo ello con el fin de que diera sus frutos en pro de la mejora del status social de los súbditos americanos, siguiendo las tesis ilustradas de conceder mayores dosis de bienestar social a través de órganos de gobiernos oficiales de la propia monarquía, a aquellos que vivieran bajo su jurisdicción. Además, por añadidura, podría conseguirse acabar de una vez con el monopolio que desde el siglo xvi ostentaban los extranjeros (sobre todo los portugueses), y que se llevaba a arcas ajenas parte de los dineros españoles, con el consiguiente perjuicio para nuestra economía.

En una época de renovación del esquema social, de búsqueda del bien público, la trata negrera va a ser considerada como un mal menor si, a través de ella, se aumentaba la riqueza de las naciones. El que la Real Compañía de Filipinas tratara de obtener de la Corona la exclusividad de ser la única firma que llevara a cabo el comercio de negros con el sur de Iberoamérica, no significaba sino la puesta en práctica de las ideas económicas entonces de moda: iniciativa privada bajo el amparo oficial. De esta manera se conseguía que la Real Compañía tuviera más seguridad en sus operaciones, y que, como consecuencia, sus negocios fueran más rentables al estar protegidos por los capitales, privilegios e instituciones de la monarquía. A su vez, Carlos III, ponía en manos de sus vasallos una fuente de riqueza que hasta entonces –y también después, según veremos– estaba en manos de potencias extranjeras, y a menudo enemigas. El binomio era perfecto en teoría, pero no resultó en la práctica. Carlos III cedió el monopolio comercial de tráfico de africanos a la Real Compañía, con varios puertos de la América meridional, a través de una firma inglesa, pero el ensayo fracasó.

No vamos a analizar aquí las causas de dicho fracaso en toda su extensión, aunque las citaremos al final de forma breve, ni la historia del tránsito de negros entre África y el Río de la Plata, sino que intentaremos desmenuzar la "Colección de Noticias..." por el interés que sus hojas tienen en sí mismas. Interés que se centra en la valoración que hacen de los negros como mercancía comerciable las personas que elaboraron dicho documento. Interés que se pone de manifiesto también, en el repaso que se lleva a cabo del sector negrero mundial en

1786, así como de las posibilidades que, con todo lujo de detalles, se vislumbran para que la Compañía de Filipinas desarrolle con éxito aquello que se proponía iniciar.

También vamos a poner de manifiesto los aspectos que nos han parecido más interesantes de la "Colección de noticias instructivas de práctica y expeculaciones para el Comercio de Negros..." y que hemos agrupado en diferentes epígrafes a tenor de los diversos contenidos sin tener en cuenta la subdivisión previa que el autor de dicho documento en su día preparó. No ha sido nuestra intención estudiar exhaustivamente el tráfico comercial negrero con el Río de la Plata al tratar de examinar estos papeles, sino poner de manifiesto la mentalidad de la época en cuanto a la esclavitud se refiere, así como, mostrar aquellos puntos que nos han resultado más interesantes o curiosos por contenidos: dónde se podrían obtener los mejores negros, qué había que darles para comer, cuánto había que pagar por ellos a tenor de la zona de compra, etc. Empezaremos por conocer cuál ha sido la historia del negocio de africanos con el Río de la Plata. Continuaremos después con la justificación político-moral de la esclavitud que aparece en la documentación que hemos consultado.

BREVE HISTORIA DEL TRÁFICO NEGRERO

El informe hace repaso a la historia del tráfico negrero, desde comienzos del siglo, hasta fechas cercanas a la redacción del documento en 1786. Según se expresa en él, fueron los franceses quienes a principio de siglo obtuvieron el asiento de negros para introducirlos en el Río de la Plata. Este privilegio finalizaría en 1713. Desde este año y hasta 1740, serán los ingleses quienes se encarguen de abastecer de esclavos esta parte del entonces imperio colonial español. Desde 1740 a 1750 no hubo asiento, siendo los portugueses los que se "tuvieron a bien" introducir —a través de la cercana colonia de Sacramento— en el virreinato de la Plata, y mediante contrabando, la preciada mercancía. En 1750, Ramón de Palacios se hace cargo del monopolio negrero. Sin embargo, tan sólo era un testaferrero o comisionado de la casa inglesa "Robert Main" instalada en Cádiz. Los navíos de esta forma partían desde esta ciudad rumbo a la isla de Santo Tomé, enclave portugués, en el golfo de Guinea, donde compraban la cantidad de esclavos que consideraban oportuno.

Este sistema que, *a priori* parecía sencillamente prometedor, a la hora de conseguir beneficios y cumplir con el compromiso de aprovisionar a las colonias españolas, fracasó. Más de un navío llegó a Montevideo sin un solo negro en sus bodegas, por no haber encontrado

en Santo Tomé al que tenía la obligación de entregarlos; y como los navíos que utilizaba esta sociedad solían ser de gran tonelaje, causaban infinitos gastos, razón por la cual el negocio fue a pique provocando la desbandada general de los socios.

En 1755, el asiento es otorgado a la "Casa de Acharán", dirigida por Nicolás de Aizpurúa. Sus buques se hacían a la mar desde Cádiz cargados con mercancías varias con rumbo a las costas del golfo de Guinea, donde compraban los negros que más tarde llevarían al puerto de Montevideo. Pero, al ser los barcos grandes y de considerables gastos, las expediciones tampoco hicieron progresos ni duró mucho tiempo este asiento. Tan sólo dos navíos negreros de la Casa de Acharán llegaron a América entre 1750 y 1760 y, por añadidura, el número de esclavos que condujeron fue reducido. Así es que, en 1761, el asiento de Nicolás de Aizpurúa fracasó. Desde esta fecha y hasta 1781, no hubo más entradas de negros en el Río de la Plata que las que proporcionó el contrabando portugués desde Sacramento.

JUSTIFICACIÓN POLÍTICO-MORAL DEL TRÁFICO NEGRERO

La razón de Estado que se pretende indicar para la realización comercial del tráfico esclavista es clara.

En efecto, el informe argumenta como era perjudicial para el estado ilustrado de Carlos III el no dotar a sus extensos territorios americanos de la población (en este caso esclava) necesaria para el desenvolvimiento de la economía colonial. En esta línea, se afirma que no es más rico el país que tiene mayor número de colonias, sino aquel que consigue que en todos sus dominios se cultiven cuantos frutos permitiera la naturaleza. Pero este fin no se podía conseguir sin manos que cultivaran dichos territorios. Es por ello que para la monarquía de Carlos III los esclavos no sólo serían útiles por el trabajo que se les pudiera exigir (siempre mucho claro); sino también en la medida que con sucesivos casamientos aumentarían la población de los vastos dominios del rey.²

Además se consideraba labor importante para la Real Compañía de Filipinas y el Ministerio de Ultramar abrir una puerta comercial que hasta esa fecha —y también en adelante como veremos— había estado cerrada para los negocios españoles ultramarinos.³ Otra de las razones fundamentales que la Real Compañía de Filipinas exponía para llevar a cabo el proyecto de Comercio de negros con el Río de la Plata era la de

² "Sobre el Comercio de Negros", pp. 70-71.

³ "Sobre el Comercio de Negros", p. 32.

estorbar a los portugueses en sus negocios negreros ya que, en parte, aprovechando dicha coyuntura, trataban de asentarse solapadamente en territorios pertenecientes a la Corona española en el Río de la Plata.

ESTUDIO DE MERCADO

El autor del documento —que no es para nada alarmista— asegura que, en 1784, no había ya la escasez de esclavos que era la tónica general de tiempos anteriores, y dicho autor lo atribuye, en parte, a la actividad negrera llevada a cabo por los portugueses; quienes desde 1750, habían vendido gran cantidad de esclavos vía contrabando desde los enclaves que tenían en sus cercanas colonias. Es por ello que quien escribe afirma que no es tarea fácil averiguar el número exacto de esclavos que existen en las posesiones españolas. Piensa que con hacer llegar 3.000 ó 3.500 por año al virreinato del Río de la Plata, desde donde se dirigirían al resto de los dominios coloniales sería suficiente para que la Real Compañía de Filipinas hiciera buen negocio; así como para cubrir las necesidades de mano de obra que existía en las haciendas y plantaciones. Tampoco convendría traer más, ya que tal medida podría hacer caer los precios, con el perjuicio consiguiente para la Compañía. Se considera, “con serias reflexiones”, que la Real Compañía de Filipinas no podía dar comienzo por sí sola al tráfico negrero “sin el evidente riesgo del sacrificio de muchos intereses”. Se aconseja que, en principio, la Compañía se valga de las potencias extranjeras expertas en las tareas de compra-venta de esclavos. Se recomienda que sea un europeo conocedor de las artes de este negocio quien, en un primer momento, se ponga al frente de la empresa. Iría acompañado, eso sí, por uno o dos jóvenes peninsulares “de regulares luces”, conocedores de los idiomas que mejor entendían los reyezuelos africanos. De esta manera, y tras breve espacio de tiempo nuestros jóvenes aprenderían los ardidés de la negociación pudiendo dirigir luego ellos solos el comercio de esclavos a cargo de la compañía.

No parece oportuno a los analistas que realizaron “Sobre el Comercio de negros...” que, para evitar la competencia de los extranjeros sólo se introduzcan, en principio, en los domicilios españoles de ultramar siervos llevados por la Real Compañía de Filipinas, aunque a ésta se le concediera el monopolio. Se argumenta para ello que, si bien *a priori*, parecía interesante que no se admitieran esclavos negros en las colonias transportados por extranjeros, *a posteriori*, no lo era tanto.

Y no lo era porque España, había estado acostumbrada a que fueran otras las naciones que vendieran negros en sus posesiones ultramarinas. Ello significaba que, al no haber práctica en el comercio negrero, lo

más probable era que –y debido al elevado coste de infraestructura que dicho comercio necesitaba– cada esclavo que llevase la Compañía sería más caro que los de la competencia (inglesa o francesa), con una larga tradición esclavista y dotada de una infraestructura comercial de la que nosotros carecíamos. De ahí que el precio por esclavo que ofertaban a sus clientes americanos estos países fuera, de entrada, más reducido.

Además, prohibiendo en principio la participación del juego comercial esclavista a estos países, indirectamente se fomentaba el contrabando a gran escala, perfectamente establecido en la frontera brasileño-uruguaya. La entrada masiva de esclavos llevados por portugueses, ingleses u holandeses, que destruía el negocio que se intentaba implantar en manos de la Compañía de Filipinas se intentaba solucionar obligando a pagar a todo extranjero ocho pesos por cada negro que introdujera en el Río de la Plata. Por contra, cada súbdito de la Corona recibiría la misma cantidad por el mismo “servicio”.⁴ De tal forma que, a la vez que la compañía aumentara su volumen de ventas disminuyera el de sus rivales económicos hasta llegar a arruinarlos. Así, de paso, se terminaba con el problema del contrabando al hacer legal y asequible el comercio negro a cuantas potencias europeas lo desearan, siempre y cuando pagasen las tasas correspondientes.

La adquisición de esclavos podía hacerse de tres maneras:

1. Una forma habitual de hacerse con la preciada mercancía era comprando los negros en aquellos puntos en los que las potencias europeas tenían establecidos sus respectivos fuertes.

2. Se podía también viajar a algún puerto de la actual costa de Marfil, costa de oro y costa de los Esclavos que por aquel entonces (1786) eran libres de comercio para todas las naciones.

3. Era habitual asimismo “tomar a la vela” a los negros. A veces, cuando las embarcaciones llegaban a determinados puntos costeros africanos, salían a su encuentro los jefes o reyezuelos locales para ofrecer a los tripulantes de dichas embarcaciones esclavos, oro o marfil. La compra se hacía “in situ”, sin mayores dificultades. De cualquiera de los tres procedimientos, la forma de cerrar el trato se reducía a que los europeos habían de dar tantas o cuantas monedas u objetos variados –dependiendo de donde se hiciera el trueque– por un esclavo, según las cualidades físicas que éste tuviera.

A lo largo de toda la costa del golfo de Guinea, los franceses, ingleses, holandeses, daneses y portugueses tenían bajo su jurisdicción y mando una serie de fuertes y enclaves comerciales desde los cuales dirigían, organizaban y controlaban todo el tráfico mundial de negros.

⁴ “Sobre el Comercio de Negros”, p. 71.

Los fuertes ingleses estaban protegidos por un navio de guerra y dos fragatas y los súbditos de esta nacionalidad no pagaban a la corona tasa alguna por los esclavos que capturaban. Los holandeses resguardaban sus intereses en la zona con dos embarcaciones de guerra y por cada esclavo que capturaban debían pagar 8 pesos a la Compañía de Guinea –monopolio holandés de la trata negrera. Los daneses, instalados en Acra, la actual capital de Ghana, no contribuían al fisco de su país tras cada apresamiento y sus fuertes eran vigilados por dos fragatas de guerra. Los portugueses, asentados en numerosas factorías, y con una larga tradición colonizadora en África que se remonta al siglo xv, eran los mayores expertos en los negocios negreros y cotizaban a la hacienda de su país el 10 % de todas las transacciones comerciales de la zona.

El autor pone de manifiesto cómo iban a ser dos los principales problemas con los que se enfrentaría la Real Compañía de Filipinas para que se hiciera realidad el proyecto que tenía entre manos. El primero, la fuerte competencia que tendría que afrontar con estos países, firmemente arraigados en la zona y con mucha experiencia esclavista: y el segundo, los precios. Tras varias reflexiones, muy interesantes por cierto, el autor de la "Colección de noticias..." deduce que, a ninguna nación "civilizada", cada esclavo le costaría –precio de compra– menos de 80 pesos de principal. Si a dicha cantidad añadíamos el coste del transporte por mar, más las defunciones que se producían en el viaje (1/3 del total, por norma general) la suma ascendía a 135-140 pesos, por negro puesto en sus respectivas colonias. Este cálculo se consideraba válido para todas las naciones a excepción de la portuguesa, por varias razones. La primera, porque los portugueses, en su travesía hacia el Nuevo Mundo eran los que más economías hacían. La segunda por la inmediatez de sus colonias y la similitud del clima portugués con el africano que evitaba no pocas muertes. Y tercera, porque ningún país obtenía tan baratos aquellos productos que tanto gustaban a los negros: aguardiente de caña y tabaco, que tenían en cantidades considerables en sus colonias, y que en sus viajes a África llevaban en demasía para canjearlos por negros que más tarde introducían en sus colonias. Resultaba de todo esto que cada esclavo lo ponían en Brasil a 75 u 80 pesos. Los portugueses, pues, se convertían automáticamente en los principales competidores a los que había que tratar de desplazar.

En cualquier puerto o lugar que se intentara hacer negocio, había que pagar una especie de contribución al rey o jefe de la zona con la que se pretendía comerciar. En caso de tener que dirigirse tierra adentro en pequeñas embarcaciones también era obligado el pago a los reyezuelos o jefes de zonas interiores aunque fueran súbditos del primero. Para internarse tierra adentro había que valerse de canoas para el transporte

tanto de la mercancía a vender como de los posteriores negros comprados. Dichas canoas se alquilaban a los mismos reyes o jefes quienes las daban tripuladas por sus súbditos. Sin embargo, el comerciante cuidaría de llevar los efectos de venta bajo llave para evitar robos a que "son muy inclinados y diestros todos los negros". Estas expediciones al interior no se podían emprender sino al cabo de mucha práctica en el comercio de tráfico de esclavos y tras haberse ganado cierto respeto y "buena opinión" en aquellos contornos. "No obstante nunca se debe contar con la firmeza de la amistad de estos bárbaros, ni fiar mucho en sus alianzas y promesas, por la propensión que tienen al fraude, al robo y al asesinato siempre que hallen ocasión favorable como la experiencia lo ha dado a conocer en varias ocasiones".

Existía en la costa de Guinea la costumbre de fiar a los reyes, jefes y negros comerciantes las cantidades previamente acordadas. Éstos solían hacer sus expediciones tierra adentro para comprar o capturar esclavos y con ellos satisfacer su deuda. Por esta mala costumbre no pocas haciendas se arruinaron. Así, pues, se necesitaba mucha práctica y conocimiento del país para iniciar con buen futuro el negocio.

CALIDAD Y PRECIOS DEL MERCADO

Los negros cuya edad estaba entre los 18 y 25 años (los llamados "Asta" o "Pieza"), eran los más apreciados. Asimismo su cotización era la más elevada. Los esclavos de 14 a 18 años (los conocidos como "Mulecones") también interesaban a la Real Compañía de Filipinas. Importaba introducir negros de 10 a 14 años en proporciones reducidas. En cuanto a los que no llegaban a los 10 se desechaban muchos de ellos "por no poder sufrir su débil constitución las molestias del viaje". Las negras de 10 hasta 14 años estaban consideradas como las mejores. Había que hacerse pues con el mayor número de ellas posible. La edad máxima aconsejada para las esclavas negras era la de 25 años.

En cuanto a la cantidad ideal que convenía llevar al Río de la Plata quedaba estipulado en tres cuartas partes de varones esclavos y una cuarta parte de mujeres. Como morían muchos en la travesía (unos 300 sobre un cargamento de 2.300), era preciso tener este dato en cuenta a la hora de hacer cálculos sobre el número de africanos a vender. Era urgente procurar por todos los medios que los esclavos no tuvieran "defecto notable en su fisonomía ni cuerpo, ni enfermedad conocida, o que se pueda presumir habitual"; procurándose que sean espigados y bien hechos en todo.⁵

⁵ "Sobre el Comercio de Negros", pp. 4-5.

Desde el Río Senegal hasta la actual costa de los Esclavos (excepto en Benin), se compraban los esclavos con onzas de oro. En Benin el negocio se hacía con paños (lienzos de algodón). Por cada cautivo se pagaban 50 paños. Pero también podían utilizarse escopetas (una escopeta equivalía a 5 ó 6 paños) o cuchillos (1 docena de cuchillos valían 1 paño). En el golfo de Guinea la compra se llevaba a cabo con barras de hierro. Una escopeta venía a equipararse con tres barras de hierro. Una barra pequeña de cobre o latón tenía el mismo valor que una de hierro de mayor tamaño. Pero había otros muchos productos con los que se podían comprar esclavos y que hacían las delicias de los jefes o reyezuelos locales. He aquí una surtida lista:

Pañuelos de hilo, lienzos de algodón azul oscuro, telas chinas, pañuelos de seda ingleses, tafetanes, bayetas ordinarias azules, encarnadas y verdes, sarfas de lana azules encarnadas, gorros de lana ingleses, sombreros de baja calidad que tuvieran 6 pulgadas de ala, sables ordinarios. También era corriente comprar esclavos con armas de fuego (escopetas, trabucos o pistolas), de ordinaria calidad. El material bélico bueno se reservaba como contribuciones y regalos con que se obsequiaba a los reyes y jefes de las tribus encargadas de llevar a cabo el comercio.

Los holandeses e ingleses intentaron introducir tabaco de Virginia en las costas africanas sin conseguirlo. Era el tabaco y el aguardiente brasileño el que más gustaba en el golfo de Guinea, ya que los portugueses los habían introducido hacía bastante tiempo, y su alta calidad se apreciaba entre los nativos. Además, el aguardiente de caña portugués admitía más agua en su mezcla (1/4) que otros, por lo que traía más cuenta a los europeos. Como contrapartida, había que adquirirlo en los dominios pertenecientes a la corona de Portugal, lo que suponía el rechazo comercial del tabaco o aguardiente que tanto holandeses, ingleses o franceses podían conseguir a más bajo precio en sus colonias respectivas. En cuanto a las telas procedentes de la India, eran las más baratas del mercado internacional y las que estaban de moda en las zonas de extracción de esclavos. En este capítulo, los portugueses tenían ventaja ya que contaban en dicho país con factorías de las que sacaban los rollos de tela, que necesitaban para el desenvolvimiento de sus negocios a muy buen precio.

LOS BARCOS NEGREROS

Se recomienda que fueran paquebotes con capacidad para transportar el agua necesaria que se necesitaba en la travesía desde el Golfo de Guinea a Montevideo o Buenos Aires, a fin de que los esclavos no se murieran de sed, y como consecuencia, el negocio cayera por tierra.

Estarían dotados con cañones en número y potencia suficiente como para defenderse de posibles sublevaciones a bordo, así como de ataques ingleses, franceses, holandeses o portugueses. Dichos paquebotes llevarían a bordo abundantes grillos y cadenas con el objeto de evitar cualquier sublevación. Asimismo no podía faltar vinagre en abundancia para "rociar con frecuencia el entrepuente a fin de purificar el aire, y evitar las enfermedades".

El viaje que tenían que realizar los paquebotes desde la Península Ibérica al Golfo de Guinea, debía iniciarse en fechas tales que se llegara a las costas africanas entre mayo y octubre, pues desde mediados de este mes en adelante, empezaban en aguas africanas las calmas y aguaceros que dificultaban y aun imposibilitaban la navegación. El tiempo más oportuno para llegar a Montevideo con la mercancía sería de fines de septiembre a principios de octubre para que los negros, que eran muy sensibles a los fríos, no experimentaran alteraciones climáticas que les hicieran perecer. Otra razón por la que interesaban tales fechas era que en estos dos meses se facilitaba a los compradores limeños la adquisición de esclavos, ya que era en esos días cuando llegaban hasta el Río de la Plata a agenciar las "piezas que necesitaban haciéndoles cómodo el regreso a sus haciendas". Había, además, una cuestión técnica: de septiembre a mayo los vientos son favorables para recalar, y no experimentan los oestes o pamperos fuertes que eran los más perjudiciales.

Los paquebotes constarían de buen velamen porque las aguas del golfo de Guinea son muy propensas a las calmas y porque era conveniente que la travesía se hiciera con la mayor brevedad posible, pues si ésta adelantaba influía no poco en las enfermedades y muertes de los esclavos. Se recomienda que dichos paquebotes tuvieran entrepuentes altos y espaciosos. Teniendo en cuenta que en el puerto de Montevideo las carenas eran muy costosas, convendría que los buques de la Real Compañía de Filipinas, carenaran sus barcos en cualquiera de las posesiones de la Corona portuguesa por dos razones. Primera por su menor costo, y segunda, porque las maderas que utilizaban nuestros vecinos eran mucho mejores —en opinión del analista— que las que había en el resto de Europa, y más capaces de aguantar las inclemencias típicas de la navegación por mar. Para las pequeñas reparaciones o averías se utilizarían las instalaciones portuarias de la costa este del Río de la Plata, o los puertos situados en las propiedades españolas en África. Con el fin de ahorrar costes en lo referente a mano de obra, se sugiere que la mayor parte de la marinería de los buques de la Compañía fueran esclavos pertenecientes a dicha Compañía siguiendo el ejemplo de lo que hacían los portugueses en sus buques.

Para conducir a los negros a Buenos Aires o Montevideo desde la costa de Guinea se intuye como adecuado que se realizara escala técnica en las islas de Santo Tomé o Príncipe indistintamente, aunque se insiste en que sea la primera. La escala tendría como objetivos el descanso de la tripulación y del cargamento humano, así como la supervisión de las embarcaciones y el aprovisionamiento de harina de mandioca, bananas, frijoles y aceite de palma. Dichas provisiones, con las que se alimentaba a los negros, podrían conseguirse en estas dos islas a precios apetecibles. Como ya se ha dicho, las embarcaciones que habrían de conducir a los negros a Montevideo tenían que ser paquebotes de 200 a 250 toneladas (2 mástiles), para que pudieran manejarse con poca gente. Poseían la ventaja de su mejor maniobrabilidad en las costas africanas y, además, generaban menos gastos. Cada paquebote cargaría con 350 ó 400 negros. No interesaba que fueran más esclavos por buque para que vinieran con "alguna comodidad y menos expuestos a enfermedades". Cada paquebote estaría provisto de dos calderas grandes a fin de alimentar tanta boca.

Todo esto, en lo que concierne al tráfico marítimo entre África y América pero para llevar a buen puerto el comercio de negros en los ríos africanos era necesario proveerse de balandras de 50 a 80 toneladas forradas de cobre porque sin dicho resguardo muy pronto las destruiría la peculiar climatología que existe en aquellos parajes. Las balandras se traerían de España y estarían equipadas con cañones para "ponerse a cubierto de cualesquiera insulto que puedan cometer los negros".

LA PUESTA EN MARCHA DEL NEGOCIO

Por Real Orden de 2 de junio de 1787, se autorizó a la Real Compañía de Filipinas para que introdujera esclavos negros a través de Montevideo y otros puertos chilenos y peruanos, pero no de manera directa. Carlos III permitió que la Real Compañía adquiriera y armara en Gran Bretaña los navíos que considerara oportunos para iniciar el comercio negrero que, durante dos años, tendría carácter experimental.

Los barcos zarparían de Inglaterra con destino a los enclaves negreros africanos. Aunque el capitán, los oficiales y la mayor parte de la tripulación serían de nacionalidad inglesa, cada navío llevaría a bordo un piloto, un cirujano, cuatro o seis marineros —todos ellos españoles—, además de un comisionado de la Compañía, también procedente de la Península Ibérica. El pabellón británico ondearía "hasta la entrada en los mares de América Meridional", punto en el que sustituiría por la enseña española. Las embarcaciones dedicadas a este empeño mercantil no podían llevar en el viaje de ida ninguna

mercancía que no fueran negros. En el retorno, era posible transportar desde Sudamérica hacia la Península Ibérica cualquier género legal al uso. Esta última circunstancia cambió en 1788, cuando la dirección de la Compañía pidió a Carlos III que se autorizase que los navios negreros –antes de llegar a la Península Ibérica– comerciaran en los puertos británicos con cueros, astas de toro y lanas. De esta manera se ahorra tiempo, ya que los buques procedentes del Río de la Plata con este cargamento venderían rápidamente esta mercancía (de fácil salida en el ámbito anglosajón), con lo que el comienzo de la compra de una nueva remesa de negros sería inmediata. El rey aceptó.⁶

Se hizo contrato con la firma “Baker and Dawson” de Londres, la cual prometió proporcionar al mercado rioplatense, durante los años 1787 y 1788, de cinco a seis mil esclavos anuales, cifra como se ve sensiblemente superior a la que el informe consideraba la más idónea. El precio con el que se cerró el acuerdo fue el de 155 pesos por cabeza. Simultáneamente, se le dio instrucciones al comisionado de la Real Compañía en Buenos Aires, Martín de Sarratea, para que construyese alojamiento para los esclavos en Buenos Aires y Montevideo. En esta ciudad, Sarratea compró a la Real Hacienda los terrenos que, con anterioridad, había utilizado para sus transacciones la “Compañía de los Mares del Sur”. Cuando apenas se habían excavado los cimientos del gigantesco futuro albergue negrero, el cabildo bonaerense se opuso a la continuación de la obra ya que el edificio bloquearía varias calles principales además del perjuicio que era para la salud pública la presencia de tanto africano cerca de los ciudadanos que habitaban en Buenos Aires. Así las cosas, las obras se paralizaron. Pero Martín de Sarratea no cejó en su empeño y el 28 de diciembre de 1787 se hizo con otras tierras sobre las que edificó un alojamiento para los esclavos.

La fragata “Príncipe”, al igual que su compañera “Princesa” zarparon de Bristol el 28 de julio de 1787 llegando a Montevideo el 23 de febrero de 1788. En Boni (Guinea), la fragata “Príncipe” cargó 427 negros, de los cuales murieron en la travesía 64. La “Princesa” embarcó 421 esclavos y llegó al mismo puerto el 18 de abril de 1788 con sólo 349. Las abundantes muertes producidas durante la travesía sumadas a las posteriores, ya en tierra (164), hicieron que la Compañía tuviera graves pérdidas en su primer intento por controlar el monopolio de la trata negrera con el Río de la Plata. A tal punto, que el comisionado de Buenos Aires rogó que se permitiera no pagar los derechos de introducción de cada esclavo a la hacienda pública: 9 pesos por cabeza. Se le concedió la exención de dicho pago por Real Orden de 14 de marzo de

⁶ Díaz Trechuelo Spinola, M. L., *La Real Compañía de Filipina*, Sevilla, 1965.

1789 para las dos expediciones antes indicadas. Se incluyó también, como medida de gracia complementaria, la exención del pago de los derechos de tránsito, también al fisco, obligatorios por cada africano que fuera conducido desde Montevideo o Buenos Aires a Perú o Chile.

En mayo de 1788, las fragatas "El Indiano" y "El Africano", salieron del puerto de Gravesend con destino a África. De los 470 negros que compró la primera, solamente llegaron a Montevideo 241. En mayo de 1789 regresó a Inglaterra con la carga tradicional (cueros, astas y lana). "El Africano" embarcó 602 esclavos de los que vieron las playas americanas tan sólo 447. Balance final: 384 negros perdidos. El 4 de octubre de 1788 la fragata "El Favorito", adquirió en Boni 472 esclavos, de los que hicieron la travesía hasta el final, sanos y salvos, 242. Al año siguiente, esta fragata en unión de otras dos, Elisabeth II y III, se hicieron con 1.229 esclavos, de los que perecieron 384. Esta sería la última expedición. Por no haber compradores suficientes, el comisionado Sarratea optó por enviar a la mayoría de los negros que aún quedaban en el Río de la Plata al Perú. Las enormes pérdidas que tuvo la Compañía hicieron que se solicitaran nuevas medidas de gracia.

Observamos como la Junta de Gobierno de la Real Compañía optó por contratar los servicios de otras firmas antes que arriesgarse a dar el paso, más complicado, de poner en marcha la maquinaria de construcción de una empresa comercial en la que no se tenía ninguna experiencia, y en la que había una fuerte competitividad por parte de otros países. Se eligió la solución aparentemente más cómoda y sencilla de contratar los servicios de aquellos que eran poseedores de una larga tradición negrera, a fin de aprender los mecanismos de dicha empresa comercial. El experimento no dio los resultados apetecidos. Llama poderosamente la atención como se aconseja la introducción en nuestras colonias de 3.500 negros por año como máximo; y en cambio, la firma "Baker and Dawson" se compromete a aportar de 5.000 a 6.000 negros/año, previo tácito acuerdo con la Junta de Gobierno de la Compañía. También llama la atención que no sean paquebotes como se recomendaban y sí fragatas, las embarcaciones encargadas de transportar la preciada mercancía.

Puede que éstas fueran dos de las claves que expliquen el estremitoso desastre comercial que para la Compañía supuso la trata de esclavos. Sea como fuere, a resultas de esta breve pero funesta experiencia la Real Compañía de Filipinas dejó de lado y se olvidó para siempre del tráfico de esclavos con el Río de la Plata, que siguió, en adelante, siendo controlado por potencias extranjeras.