



Artículo original

Suministro al tráfico de esclavos durante el periodo del asiento del Consulado de Sevilla

Germán Santana Pérez*

RESUMEN

Entre 1676 y 1681, el Consulado de Sevilla se encargó del *asiento* esclavista, esto es, del contrato con la corona española de concesión de derechos para traficar personas esclavizadas, en un intento de defender los intereses españoles en el comercio con África y América, intentando así controlar el contrabando que amenazaba sus intereses. De esta forma, se promovió el comercio directo con África para obtener mano de obra esclavizada a cambio de mercancías españolas. Realizamos un análisis de estos viajes y de los productos intercambiados, enfocándonos en su origen y el origen de sus proveedores. Al mismo tiempo, trazamos la evolución de este tráfico comercial a lo largo de estos años y explicamos las causas de su fracaso y la interferencia holandesa. A través de los recursos, especialmente los del Archivo General de las Indias, observamos un negocio poco conocido, los viajes entre África y América al inicio del último cuarto de siglo XVII.

Palabras clave: África; esclavos; asiento; comercio; tráfico negrero

Supplying the Slave Trade During the Seville Consulate's *Asiento*

ABSTRACT

Between 1676 and 1681, the Consulate of Seville took charge of the slave *asiento*, the contract with the Spanish Crown governing the rights to traffic enslaved people. It did so in an attempt to control smuggling and thereby defend Spanish interests in trade relations with Africa and America. The Consulate promoted direct trade with Africa to obtain slave labor in exchange for Spanish goods. This article analyzes these trips and the items that were exchanged, focusing on the origins of both the items and their suppliers. At the same time, it charts the evolution of this commercial traffic during these years and explains the causes

* Universidad de Las Palmas de Gran Canaria / Departamento de Ciencias Históricas, Las Palmas de Gran Canaria – España. E-mail: german.santana@ulpgc.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9101-9193>.

of its failure and Dutch interference. Drawing on documents from the General Archive of the Indies, this article delves into the little-known trips between Spain and Africa at the beginning of the last quarter of the seventeenth century.

Keywords: Africa; Slaves; *Asiento*; Trade; Slave Trade

Fornecimento ao tráfico de escravos durante o período do *asiento* do Consulado de Sevilha

RESUMO

Entre 1676 e 1681, o Consulado de Sevilha encarregou-se do *asiento* escravista, isto é, do contrato com a coroa espanhola de concessão dos direitos para traficar pessoas escravizadas, numa tentativa de defender os interesses espanhóis no comércio com África e América, tentando assim controlar o contrabando que ameaçava os seus interesses. Dessa forma, promoveu-se o comércio direto com a África para obter mão-de-obra escravizada em troca de mercadorias espanholas. Realizamos uma análise dessas viagens e dos itens trocados, focando na sua origem e na de seus fornecedores. Ao mesmo tempo, traçamos a evolução deste tráfego comercial ao longo desses anos e explicamos as causas do seu fracasso e da interferência holandesa. Através do recurso, principalmente, ao Arquivo Geral das Índias, aprofundamos um negócio pouco conhecido, as viagens entre Espanha e África no início do último quartel do século XVII.

Palavras-chave: África; escravos; *asiento*; comércio; tráfico negroiro

El objetivo de este artículo es analizar el tráfico mercantil entre España y África subsahariana durante el periodo del asiento, que recayó en el Consulado de Sevilla entre 1676 y 1681. Pretendemos en él contestar a las preguntas de cuáles eran las mercancías que iban destinadas hacia África, de dónde procedían, número anual de embarcaciones trasladadas, origen de su fabricación y la de sus maestros y qué sectores económicos y personajes, por tanto, estaban implicados. De la misma manera, queremos analizar el peso de las mercancías españolas en este mercado, con los centros de producción españoles, aparte de los extranjeros. Queremos demostrar, en definitiva, que, ante la supuesta delegación de la Trata hispana en mercaderes y productores extranjeros, la participación y la complicidad española, a través de los beneficios que se obtenían en ella, estaban bastante extendidas. Otro de nuestros objetivos es conocer a qué distancia se organizaba el suministro de mercancías en los viajes hacia la costa atlántica africana, qué ciudades, comarcas y países participaban en él. Aunque también proporcionamos información sobre el comercio triangular con América, por ejemplo, con los puertos a los que finalmente debían llegar los esclavos, no es éste el objeto de esta investigación, si bien las referencias al Nuevo Continente son constantes.

El periodo contemplado es uno de los más desconocidos, uno de los pocos que cae en manos españolas a través del Consulado, puesto que, casi siempre, la Corona española delegó el comercio de esclavos con la América hispana en mercaderes o compañías extranjeras. En general, sobre el comercio español con África conocemos poco, puesto que los estudios se han centrado más en la importación de esclavos en España y en el comercio con América¹.

El suministro de mano de obra esclava era un tema clave para la monarquía española, no solo para proporcionar personas que trabajasen en las minas, ciudades, haciendas y plantaciones americanas ante una demanda creciente, sino también para reducir la dependencia del norte de Europa y lograr los necesarios ingresos a través del alquiler del abastecimiento de personas esclavizadas.

La situación de la economía española no era la mejor en la segunda mitad del siglo XVII. Además de estar atosigada por los constantes gastos ocasionados por las interminables guerras de esa centuria, había que sumar la falta de competitividad de sus propias producciones, que se había labrado desde el siglo XVI. Era mucho más fácil pagar las importaciones que invertir en sectores productivos artesanales. Los artículos extranjeros se habían convertido en algo cotidiano, no siempre de mejor calidad, pero a unos precios mucho más baratos que los productos españoles. Además, la búsqueda de la consolidación social de la mayor parte de la burguesía española hizo que se consolidara un proceso de ennoblecimiento, que aspiraba a convertirse en rentista de bienes inmuebles y juros supeditando la inversión productiva en el comercio y la industria (Marcos Martín, 2000, p. 513-525). El encorsetamiento de la sociedad estamental, el cierre a partir de las reformas religiosas de cualquier pensamiento tecnológico que pusiese en cuestión las sagradas escrituras, con una amplia lista de libros prohibidos por parte de la Inquisición, el incremento de la carga impositiva (Gómez Álvarez, 1996, p. 283) para pagar los crecientes gastos del Estado y la inoperancia de modernización de los últimos Austrias fueron también características del periodo.

La época que analizamos está inserta en la crisis general del comercio español durante el siglo XVII. Son momentos difíciles que coinciden con la difusión de la peste por la Península Ibérica entre 1676 y 1682 (Toribio García, 1993). A lo largo de esta centuria podemos establecer algunas distinciones. La situación de la economía española era peor en la primera mitad del siglo (estancamiento de la población, descenso de la producción, menores llegadas de metal americano, aumento de los precios, incremento de las hambrunas, decadencia de la producción de paños, devaluación de la moneda, fin del monopolio americano). No obstante, serán visibles ciertos signos de recuperación a finales del siglo XVII, sobre todo a partir de 1680 (García Fernández, 2002, p. 44), localizados principalmente en los territorios

¹ Ver, a este respecto, Scelle (1905); Cortés López (1986); Phillips (1990); Ares Queija; Stella (2000); Bernand (2001); Cáceres Gómez (2001); Andrés-Gallego (2005); Lindsay (2008); Martín Casares; García Barranco (2010); Belmonte Postigo (2011); Fernández Durán (2011); Piqueras (2011); Martín Casares (2014); Wheat (2016); Naranjo Orovio (2017); Rodrigo y Alharilla; Chaviano Pérez (2017); Pérez García; Fernández Chaves; Belmonte Postigo (2018); Pérez García; Fernández Chaves; e França Paiva (2020).

de la periferia peninsular que afrontan el inicio de la recuperación y un cierto relevo de crecimiento de las zonas del centro (Yun Casalilla, 1999).

El envío de población esclava hacia América no era una cuestión exclusiva de los españoles, de hecho, otras potencias se habían adelantado en su comercialización. Aunque durante el siglo XVI, la mayor parte de los esclavos fueron transportados hacia la América hispana mediante el sistema de licencias y asientos, los portugueses a principios de la siguiente centuria impulsaron su llegada a Brasil. Durante el siglo XVII, ingleses, holandeses, franceses, brandemburgueses, suecos y daneses incrementarían notablemente su suministro al Nuevo Continente, a los que se sumaban también, de forma notable, los portugueses. La competencia europea por controlar este negocio era feroz. Aunque no hay unanimidad en las cifras de llegada, hacia 1700 la mayor parte de la población esclava lo había hecho a Brasil (entre 500.000 y 700.000 personas), seguido del Caribe no ibérico (entre 400.000 y 450.000) y la América hispana, que aportó durante los siglos XVI y XVII entre 350.000 y 400.000 africanos. La llegada a las colonias europeas de Norteamérica era aún tímida, entre 15.000 y 30.000 personas esclavizadas antes de 1700 (Lovejoy, 2000, p. 46-49; Pétré-Grenouilleau, 2004, p. 165; Sweet, 2007, p. 33; Klein, 2010, p. 33; Coquery-Vidrovitch; Mesnard, 2015, p. 110; Morgan, 2017, p. 47). De ellos, según Curtin (1969, p. 119), entre 1601 y 1700 a Brasil se dirigieron el 41,8%, a la América hispana el 21,8%, al Caribe británico, el 19,7%, al francés el 11,6%, al holandés el 3% y al danés el 0,3%.

El asiento de esclavos español

En 1662, tras superar la alteración profunda provocada por la independencia de Portugal, la Corona concedió un nuevo asiento monopolista a los genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín, a quienes se les otorgó en exclusiva el abastecimiento de mano de obra esclava hacia América. A su vez, estos personajes se apoyaron en el suministro de mercaderes extranjeros, ingleses y, sobre todo, holandeses (Herrero Sánchez, 2000, p. 58). Este asiento perduraría después de 1668, año en el que se renueva con algunas condiciones diferentes, siendo su único titular, hasta 1674, Domingo Grillo, tras la muerte de Lomelín (Vega Franco, 1984, p. 30-32). Este contrato fue muy criticado por la introducción, junto con la mano de obra esclava africana, de mercancías prohibidas de contrabando, con el consiguiente fraude para la hacienda, justo en un momento que coincidió con graves pérdidas territoriales españolas en el Caribe².

El asiento pasaría, en diciembre de 1674, a manos del portugués Antonio García, aunque realmente el apoyo financiero provenía del holandés Baltasar Coymans. Una vez más, la influencia de los Países Bajos en el comercio español con África y con América

² ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilla. Fondo Consulados, leg. 1599.

era creciente. Debido a diversos problemas, sobre todo derivados de la falta de caudal, la monarquía suprimió el asiento de Antonio García y hizo uno nuevo, en febrero de 1676, con el Consulado de Sevilla, por un periodo de cinco años y por un importe de 1.125.000 pesos y una donación por parte del Consulado de Perú de 100.000 pesos. Con ello se permitía introducir en América 10.000 toneladas, 2.000 cada año. Se intentaba de nuevo liberarse, al menos en parte, de la tutela y el contrabando holandés en el abastecimiento de esclavos (Marley, 1985)³.

En un principio, se optaba por la prohibición de comprar los esclavos en Curaçao o en las islas de Barlovento para evitar así el comercio fraudulento con Indias, solo en las factorías portuguesas en la Costa de África. No obstante, se pretendía que los holandeses abriesen sus factorías en África y adquirirlos también allí. Para evitar el contrabando holandés, el Consulado nombraba por juez conservador al Gobernador de cada puerto, al que se proporcionaba un salario “competente” y “la cuarta parte de los comisos de negros y de ropa”, y lo mismo obtenían los factores dentro de cada puerto⁴. No obstante, la imposibilidad de establecer puntos de abastecimiento propios y permanentes, permitió que se diera permiso para que se pudiera sacar mano de obra esclava por las plazas holandesas⁵, teniendo como uno de sus impulsores y conseguidores a Manuel de Lira⁶. Los Países Bajos habían propuesto incluso entre 1675 y 1676 enviar esclavos desde Senegal hasta la bahía de Cádiz o el puerto de la Bonanza para que desde allí fuesen transportados de forma directa por españoles y así ahorrarse el pago de una serie de derechos (Moraes, 1998, p. 344).

Uno de los asuntos históricos no controlados por el Consulado de Sevilla, que quebraba el monopolio sevillano y fomentaba el contrabando, era el tráfico de esclavos, que había estado casi siempre en manos de extranjeros y fuera del sistema de flotas (Vila Vilar, 2016, p. 83). Desde los asientos de Grillo y Lomelín se había abierto una puerta a Indias para la intervención extranjera, puesto que los esclavos eran conducidos de forma frecuente por ingleses y holandeses, desde sus islas del Caribe, sin el menor control de la Casa de la Contratación y poniendo en riesgo, de esta forma, la propia defensa de las posesiones españolas en América y su riqueza. Tanto la posibilidad de ofrecer este comercio a particulares a cambio de unas licencias, como el asiento de Antonio García y Sebastián Siliceo, se malograron pronto (Vila Vilar, 1981, p. 184-185).

Ahora se presentaba la oportunidad para fijar su control en manos del Consulado con la obtención del asiento. Se reforzaba así el monopolio sevillano, más allá de otras pretensiones

³ Existía en este asiento una honda preocupación por el contrabando a través de Canarias. De hecho, los barcos debían partir solo de Sevilla, Sanlúcar o Cádiz, a pesar de que el archipiélago gozaba de permisión con el comercio con América.

⁴ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilha. Fondo Consulados, l. 55. En julio de 1676 estaban en disposición de ir hacia esa costa 10 u 11 navíos que habían pedido ya licencia y uno que incluso ya había salido desde Cádiz y que iba para Cabo Verde y el puerto de Caracas.

⁵ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Simancas. Fondo Estado, leg. 2286.

⁶ *Ibidem*, leg. 2215.

en favor de compañías de comercio por acciones que mejorasen la eficacia del comercio con Indias (Bernal, 1992, p. 216-217). En abril de 1674, el Consulado de Sevilla estaba apostando por otra solución más allá del asiento, siendo muy crítico con el que se había concedido a Grillo y Lomelín por los fraudes cometidos. En ese sentido, daba cuenta de las personas que se habían ofrecido y estaban dispuestas a llevarlo a cabo, como Melchor Gómez de Sublanca, Antonio de Cortagre, Francisco Montero y Gaspar Ronquillo, a los que había que sumar otras que se estaban moviendo para pedir también licencias, entre las que se incluían dueños de naos en Cádiz, Sanlúcar y el Puerto de Santa María.

Las condiciones por las que se debía regir el tráfico de esclavos a las Indias eran las siguientes: el rey debía abrir el comercio que había estado suspendido por los asientos de Domingo Grillo y compañía a todas las personas de estos reinos que no tuviesen prohibido pasar a Indias para ir a África, a las factorías de Portugal, de las Provincias Unidas y de Inglaterra u otros que no fuesen enemigos de la Corona (se prohíbe con Francia por estar rota la tregua). Se podía mercadear con frutos y ropas que se llevasen desde España, comprando población esclava negra, pudiendo comerciar libremente con los caciques africanos para llevar la mercancía humana a Indias, vendiéndola por plata, oro y frutos que, una vez registrados y con licencia, se recibiesen de vuelta del viaje⁷.

El tráfico se había de hacer no solo en navíos españoles y criollos sino también en los de fábrica extranjera. Se les permitía conservar su antigüedad en las flotas, como si estuviesen en el río para evitar demoras. Concedida la licencia para un puerto de África, no debía salir otro navío para el mismo puerto hasta pasados dos meses, salvo aquellos de mucha población como Angola o los que dijese el Consulado. Se les debía permitir cargar mercancías de la tierra como vino, aceite, hierro, acero, harina, pasas, almendras, aceitunas y otros, además de ropas y mercaderías tanto para el comercio con África como para el sustento de la gente esclava, no pudiéndolos vender en Indias, aunque utilizasen el pretexto de que les sobraba. Para la saca de esos frutos debían pagar los derechos como para fuera del reino y no como para Indias. Descargarían la mercancía humana en los puertos de Cartagena y Portobelo, en la provincia de Tierra Firme, y en Veracruz, en la de Nueva España. No podían hacer escala en las islas de Barlovento, ni en las pobladas por españoles, ni por extranjeros, salvo en La Habana en el tornaviaje, ni contratar en alta mar con navío español o extranjero. Las embarcaciones podían ir sueltas o en conserva. Debían otorgar registros de tantas piezas de Indias de esclavos como toneladas tuviese el navío, pagando así por un navío de 100 toneladas, 10.000 pesos (100 pesos por cada tonelada, en la que se entendían incluidos todos los derechos), aunque pudiesen sacar de las factorías y entrar a Indias los esclavos que quisiesen⁸.

El Consulado recogía el asiento desde enero de 1676 por un periodo de cinco años a cambio de transportar 10.000 licencias en 10.000 toneladas, por un total de 1.128.000

⁷ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilha. Fondo Consulados, l. 55, fols. 66r-69v.

⁸ *Ibidem*.

pesos. Sin embargo, esta apuesta devino en fracaso ante la imposibilidad de abastecer todos los esclavos comprometidos a Indias debido a la oposición y obstáculos que les imponían los mercaderes extranjeros, que controlaban las costas africanas suministradoras y que veían a los españoles como unos claros competidores, así como a la falta de experiencia de los mercaderes y marineros españoles en esa costa (Vila Vilar, 1981, p. 186-187).

Al menos durante los primeros años del asiento del Consulado, se advertía que los navíos que salían de registro desde Canarias para Indias no tenían permiso para llevar otros artículos que los frutos de las propias islas, y eso excluía la carga de esclavos a través de las factorías africanas y que, por tanto, si llegaba alguno se daría por decomisado⁹.

En 1680 se permite al asentista don Juan Barroso del Pozo, vecino de Cádiz, sacar hasta 5.000 esclavos negros desde Curaçao para introducirlos en la América española. La Universidad de Cargadores había ajustado con él introducir 6.000 toneladas, siendo aprobado este permiso por el Consejo de Indias (Marley, 1985). Studer (1984, p. 74-75) señala que previamente, en 1679, se había contratado con Barroso y el también gaditano Francisco Petite, introducir 1.800 esclavos de Curaçao, si bien es el 12 de enero de 1679 cuando a favor de los señores prior y cónsules de la Universidad de cargadores de Indias, los mencionados Juan Barroso y Francisco Petite, junto con D. Juan de Orta, regidor y alguacil mayor de Cádiz y Antonio Martínez de Castro, vecino de Sevilla, se obligan a introducir no solo 1.800 esclavos que los holandeses tenían en Curaçao, sino también las mismas 6.000 toneladas de esclavos, pudiendo también acudir para ello a las costas de África e Islas de Barlovento¹⁰. Finalmente, hacia 1682, se había ajustado ya un nuevo asiento con don Nicolás Porçio, vecino de Cádiz, en virtud del poder que presentó en nombre de Juan Barroso del Pozo, su suegro y vecino de Cádiz, en cuyo cumplimiento se otorgó la escritura de asiento y se despachó cédula el 31 de enero de 1682¹¹.

La influencia de los holandeses en estos momentos como suministradores de esclavos era enorme; habían recuperado el protagonismo que se había tratado de eliminar con el asiento al Consulado de Sevilla. En 1678 un grupo de mercaderes de Cádiz propusieron un contrato con la WIC, la cual debería permitirles llevar 880 esclavos desde la región de Senegambia hasta las colonias españolas. Sin embargo, la WIC rechazó definitivamente la demanda española (Postma, 1990, p. 40). La respuesta holandesa era comprensible, puesto que hubiera supuesto abrir a los españoles los puertos holandeses de suministro en África, y esto iba en contra de los intereses del contrabando de los Países Bajos en la América hispana, que les permitía, por ejemplo, desde 1679, introducir una docena de navíos con esclavos, solo desde Zelanda y utilizar de forma constante el centro de Curaçao, con la connivencia de las autoridades locales españolas en América (Orozco Cruz, 2021, p. 140). Barroso murió en

⁹ *Ibidem*, leg. 1599.

¹⁰ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilha. Fondo Consulados, leg. 1599.

¹¹ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Simancas. Fondo Estado, leg. 4031.

1683, dejando solo a su cuñado en el asiento. El asiento de Nicolás Porçio fue deshabilitado en 1684 para poder satisfacer a dicho contrato debido a las quejas que se dieron contra él¹².

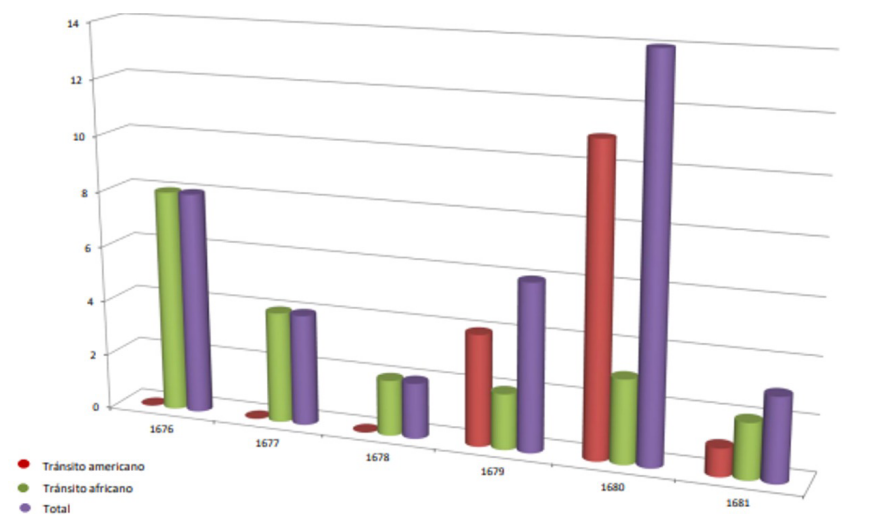
En 1683 se permitió a Baltasar Coymans, no como asentista, sino como administrador y principal hacedor, el proseguir con el negocio. Para abrir y admitir sus representaciones se tuvo muy presente, a pesar de su origen holandés, el mucho tiempo que había vivido y vivía en Cádiz, su hacienda en bienes raíces, el que estuviese casado en esa ciudad, bastante arraigado y avecindado en ella. Con todo, Baltasar Coymans se apoyaba claramente en el suministro de la Compañía de las Indias Occidentales holandesa. Esta participación holandesa la utilizarían en beneficio propio los portugueses unos años más tarde. En 1685 se ajustó un nuevo asiento con Baltasar Coymans que, sin embargo, murió en 1686, siendo tomado su lugar en la administración del asiento, con muchas dificultades, por su hermano Juan Coymans. El asiento se cumpliría en 1689. Es entonces cuando la Corona reintegró el asiento a Nicolás Porcio hasta 1692, quien se apoyó para asegurar el suministro en ingleses y holandeses.

Tráfico negrero con África

Basándonos en el libro 882 del Consulado de Sevilla, sabemos que entre 1676 y 1681 partieron 21 embarcaciones desde los puertos andaluces hacia los puertos africanos a tomar mano de obra esclava, que luego llevarían hacia América bajo el asiento del Consulado de Sevilla. De ellas, tenemos información de la carga que transportaron en 18. El tránsito fue irregular, puesto que ocho viajes se efectuaron en 1676, mientras que, en 1678, 1679 y 1681, zarparon dos en cada año. En 1677 otros cuatro y en 1680 otros tres. Estos no fueron los únicos navíos que abastecieron de esclavos a las Indias españolas, puesto que también el asiento del Consulado dirigió embarcaciones directamente hacia América, sin pasar por África, a recoger esclavos en las colonias inglesas y holandesas del Caribe para trasladarlos luego a los puertos españoles de América. A estos hay que unir las embarcaciones que partieron a través del contrabando, que presumimos fueron también numerosas. En este artículo estudiamos barcos que, saliendo desde Sevilla, recalaron en África, en manos del asiento español, antes de continuar rumbo hacia América con esclavos, puesto que vinculaban España con África de forma directa antes de proseguir viaje hacia el Nuevo Mundo.

¹² *Ibidem*, leg. 4041.

Figura 1: Embarcaciones negreras durante el asiento del Consulado de Sevilla



Fuente: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilla. Fondo Consulados, l. 882. Elaboración propia.

En total parten 29 viajes en el tiempo del asiento, tanto para América como para África, lo que hace una media de 9,8 por año. En 1676, 1677 y 1678 solo se dirigieron hacia África; en 1679 dos hacia África y cuatro hacia América; en 1680, tres tocan en la costa africana y 11 se dirigen directamente hacia América; en 1681, dos hacia África y uno hacia América. Como vemos, el intento de promover un comercio directo con África se va perdiendo conforme avanzan los años del asiento para prácticamente terminar por dirigirse la mayoría de las embarcaciones directamente hacia el Caribe, comprando las piezas en los mercados isleños ocupados por extranjeros y renunciando al comercio directo hispano-africano. El propio Consulado termina por admitir que no tiene el poder suficiente para abastecer un número adecuado de personas sometidas, viéndose superado por la competencia de las potencias extranjeras y el contrabando por el que consiguen precios y beneficios mucho más ventajosos. Tras los dos primeros años, sobre todo del primero, 1676, se toma conciencia de esta realidad. La intentona hispano-africana termina por fracasar, imponiéndose la vía americana a partir de 1679, volviendo a establecerse la dependencia del extranjero.

Entre las embarcaciones que realizan comercio con África y se especifica su origen, sabemos que una fue fabricada en Santiago de Cuba, dos eran holandeses y una francesa. El arqueo medio era de 159 toneladas, por tanto, embarcaciones pequeñas o medianas, con alguna excepción como las 311 toneladas del navío "*Nuestra Señora de los Reyes y San Fortunato*", que partió en 1676. Atendiendo a su tonelaje, supondría una capacidad real de unos 5.000 esclavos (uno por cada tonelada y viaje) depositados en el mercado de la América hispana, la mitad de lo inicialmente comprometido.

La totalidad de las embarcaciones analizadas partieron del eje Sevilla-Sanlúcar de Barrameda-Cádiz. Bajo la observación de la Casa de Contratación, se utiliza el mismo

sistema de envíos que el tráfico con Indias en la época y los principales puertos del tráfico negrero en la Etapa Moderna. Se dirigieron hacia Cabo Verde, Ríos de Guinea, Calabar, Congo y Angola. Entre los Ríos de Guinea o Guinea a veces se especifica los Ríos de Gambia y Cacheu. El destino preferido en África para obtener esclavos en esta época eran los Ríos de Guinea hacia donde acuden el 44,44% de los viajes, seguido de Angola, con el 27,77% y Cabo Verde con el 16,66%. Hay que tener en cuenta que algunas embarcaciones acuden a varios destinos a la vez, por ejemplo, a Cabo Verde y Ríos de Guinea. En general, como vemos, prefieren dirigirse hacia las zonas de influencia portuguesa en esta década (Cacheu, Cabo Verde, Angola), aunque no se renuncia a otros destinos en donde tienen más implantación otras potencias europeas (Gambia, Calabar). En cualquier caso, las especificaciones sobre el lugar de llegada son algo imprecisas porque no se señala casi nunca un punto (Cacheu), sino una costa. En definitiva, la mayoría se dirigían hacia los Ríos de Guinea y Angola. En ellas, la presencia española contaba con una notable experiencia a lo largo del siglo XVII, que incluía el conocimiento de ese litoral y los acuerdos con entidades políticas locales, además de la participación española en la evangelización de esa zona (Santana Pérez, 2017). La relación con los portugueses tras el reconocimiento de la independencia de Portugal, en 1668, se había restablecido en parte.

Los suministradores africanos de estos esclavos eran variados. En la segunda mitad del siglo XVII, la llegada de navíos españoles a la isla de Santiago de Cabo Verde era recibida como agua de mayo (Madeira Santos, 2002, p. 171). Desde que se suspendió la obligación de que los navíos portugueses que cargasen esclavos pagasen los impuestos en esa isla, se había desarrollado el centro de Cacheu (Esteves, 1988, p. 14). Esta realidad no era una opción, sino una reacción a la competencia de otros europeos que establecían sus factorías y su comercio directamente en el continente. En los Ríos de Guinea existían un gran número de régulos, pertenecientes a diversos pueblos (balantas, felupes, banhuns, casangas, cobianas, manjacos, brames, papéis, bijagós, beafadas, mandingas, etc.), algunos de ellos incluso extremadamente fragmentados sin unidades estatales, con los que se podía traficar (Monteiro; Vázquez Rocha, 2004, p. 53-63).

Entre los Estados destacaba el mandinga de Gabú (Lopes, 1999, p. 130-134). Los Estados de Saloum y Sine proporcionaban estos efectivos a franceses que habían desplazado ya, en gran medida, a los portugueses en Senegal. En ellos dominaban los wolof, pero estaban constituidos por multitud de pueblos (Diouf, 1998). En Gambia, los ingleses a través de Fort San James hacían lo propio con los mandingas. Más hacia el este, los fantes habían iniciado su expansión constituyendo ciudades Estado y entre los pueblos akan comenzaban a distinguirse desde la década de los sesenta del siglo XVII el Estado Ashanty como hegemónico (Stride; Ifeka, 1986, p. 242-256), proporcionando esclavos a las numerosas factorías inglesas, portuguesas, holandesas y suecas de la costa. En la segunda mitad del siglo XVII todavía pervive el reino de Allada, aunque pronto sucumbirá por el inicio de

Dahomey, que a su vez competía en el abastecimiento de esclavos con los pueblos yoruba y su Estado principal, Oyo. Benin languidecía de su antiguo esplendor. Los Ijo, en el delta del Níger y los Igbo proporcionaron numerosos esclavos a Calabar (Ogot, 1998, p. 315-317). Los reinos del Congo, Matamba, Kassanje, además del dominio portugués sobre otras zonas como Ndongo, facilitaban abundantes esclavos a la costa del Congo y Angola (História..., 1975, p. 73). Algo estaba cambiando, puesto que, tras la batalla de Ambouila, en 1665, y la decapitación de Antonio I, se habían desvanecido las opciones de independencia del Congo (Balandier, 2013, p. 66-67). Angola aumentó exponencialmente sus exportaciones hacia América, sobre todo a Brasil, y junto con el Golfo de Benin y el de Calabar, aportarían el 75% del tráfico de esclavos de todo el continente.

Desde África los viajes seguían destino hacia América. Los puertos de llegada en Indias de este asiento español eran los de Cartagena, Portobelo, La Guaira, La Habana, Cumaná, Trinidad, La Guayana y San Juan de Ulúa. La mayor parte de los destinos americanos se dirigían, en un tráfico de escalas, hacia los puertos de Venezuela, Colombia y Panamá, el 50%. En un tercio de los viajes tampoco se especifica el destino exacto de la llegada. Las conclusiones del viaje en Cuba (La Habana) o México (San Juan de Ulúa) fueron minoritarias.

No tenemos datos del origen de todos los maestros, sin embargo, entre los que sí conocemos su vecindad, proceden de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y, en menor medida, de Cádiz. Lo mismo ocurre con la vecindad de los dueños de las embarcaciones, a lo que se suma la vecindad del capitán José López Villacencio, que era de Tenerife.

Mercancías para el tráfico negrero

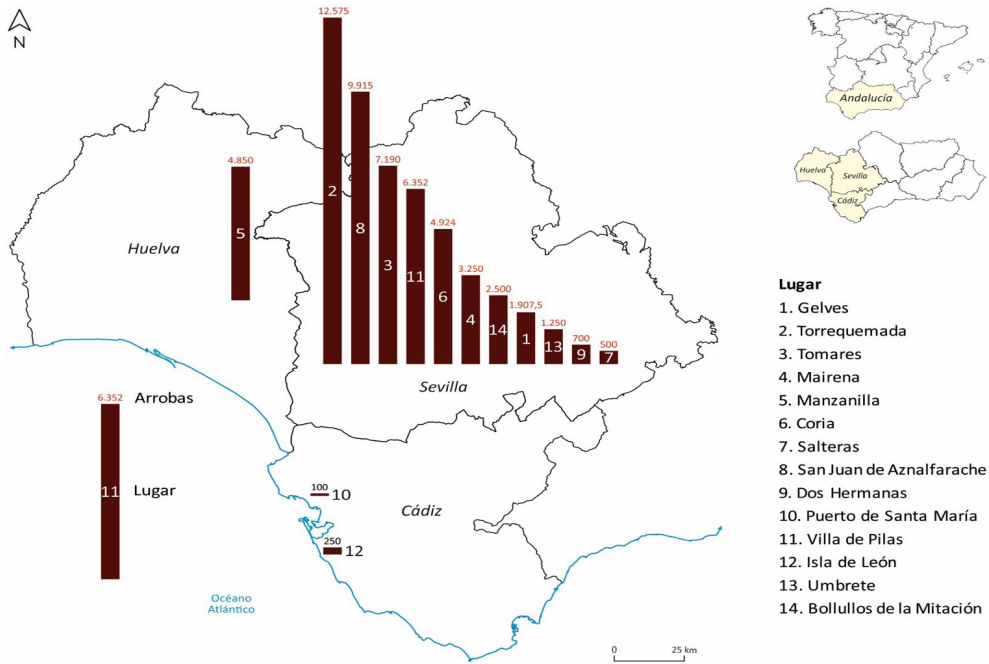
De estas 18 embarcaciones podemos analizar la carga que llevaban en el comercio con África. Estamos en disposición de describir de dónde procedían los artículos que se traficaban en él y qué localidades o países fueron los que, de forma regular, tenían intereses en la Trata a través de sus aportaciones para este comercio. No podemos concluir que el destino final de todas estas mercancías fuese África o que algunas siguieran rumbo también hacia América, a pesar de las prohibiciones, pero lo cierto es que, desde Andalucía, se dirigieron primero hacia el continente africano donde, en teoría, iban destinadas las mercancías que se cargaban en las embarcaciones. Además, en muchos de los artículos cargados se especifica que son para el “rescate de negros”, lo que refuerza la idea principal de un comercio hispano-africano. En otros casos, también se afirma que se transporta madera y ejes de arcos, para la construcción de las pipas, que son para “aguada y armazón de los negros”. Se constata el empleo de algunas mercancías para los esclavos como alguna caldera de cobre, para hacerles la comida, cadenas y prisiones. Para las armazones y ranchos se carga bizcocho, botijas vacías; para

la aguada, clavazón, alcaparras, calderos de cobre, aceitunas, orejones, azafrán, vinagre, vino, gallinas, puerco vivos, carne de puerco salada, jamones, carne salada, harina, dulces, chocolates, manteles, servilletas, ropa y vestidos. Para la carena del navío se sube jarcia, brea, lona, tablas, alquitrán, guindalezas, cables, calabrotes, alfanjes, hilo, pólvora, baldes, artillería, pedreros de hierro, balas, picas, dagas y espadas. Se llevan cajas de medicinas o botica, sin especificar el destinatario: esclavos o tripulación, además de aguas medicinales, azufre, alumbre, tacamaca y plomo tirado.

Entre las mercancías que se cargan, podríamos hacer una distinción entre materias primas y manufacturas. Entre las primeras destacaban el vino y el aceite, junto a otros asociados a éstos. Entre las segundas, muchas eran españolas, pero otras también procedían de otros territorios de la Corona española o del extranjero. Con este estudio pretendemos vincular los lugares de producción agrícola y manufacturera española con el tráfico negrero, a la par que compararla con las importaciones extranjeras o del exterior de la Península.

El abastecimiento de materias primas tenía un origen muy cercano a la ciudad de Sevilla, sobre todo cuando se trataba de productos típicos del ámbito mediterráneo. En estos viajes se cargaron 2.220,53 pipas de vino. La mayor parte se traslada de la hacienda de Torrequemada (Gelves y próxima a Bollullos de la Mitación), seguido de San Juan de Aznalfarache y Tomares. No obstante, son importantes las haciendas que suministran vino en Coria, Bollullos de la Mitación, Gelves, Pilas, Umbrete, Dos Hermanas, Sanlúcar, Manzanilla, Mairena, Salteras, isla de León y Puerto de Santa María. En general, son espacios muy próximos a la ciudad de Sevilla, donde es fácil el transporte y todos se ubican en las actuales provincias de Sevilla (la mayoría), Cádiz y Huelva. La mayor parte de las haciendas que proporcionan vino se sitúan al oeste del Guadalquivir. Son tierras de cereal, vid y olivos, con diferentes tipos de poseedores y de superficie (Carpio Elías, 2010, p. 59-64). Más allá de la calidad, que también era buena, la reducción de kilometraje del transporte reducía los costes de producción y aumentaba los beneficios. La importancia del abastecimiento de vino a los objetivos ultramarinos, sobre todo de América, había quedado acreditada desde el descubrimiento del continente (Ramos; Maldonado Rosso, 1998). En la segunda mitad del siglo XVII son también las tierras del Aljarafe las que destinan la mayor parte del vino a América (García Fuentes, 1982, p. 59).

Figura 2: Abastecimiento de vino en los viajes hacia África durante el asiento del Consulado de Sevilla



Fuente: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilla. Fondo Consulados, l. 882. Elaboración propia.

Los hacendados que proporcionan este vino son, en general, gente importante de la sociedad sevillana, algunos de ellos caballeros de Calatrava, alcalde mayor de Sevilla o Veinticuatro, todos españoles, por tanto, pertenecientes a los sectores altos de la sociedad andaluza. Hay que tener en cuenta que no contamos con el nombre de todos los hacendados que cargaron caldos en estos viajes, pero sí de la mayoría. Algunos se especializan en su suministro de manera regular. Sobre los compradores del vino, apenas tenemos noticias, puesto que casi siempre se menciona al hacendado. Aunque los propietarios son pocos, no hay una tendencia hacia el monopolio del suministro del vino, sino que atendiendo a la localidad donde se obtiene el caldo, el hacendado será diferente. Mientras que de algunos términos actúan varios, en otros solo aparece uno. Destacamos la presencia de mujeres como Doña Rufina de Pineda, Doña Aldonza María de Vargas, vecina de Sevilla, y Doña Gerónima Rabaschero, todas con hacienda en Tomares.

Tabla 1: Hacendados cargadores de vino, aguardiente, vinagre y aceite en el abastecimiento de embarcaciones negreras hacia África e Indias

Hacendado	Lugar de la hacienda	Mercancía proporcionada
Capitán y sargento mayor D. Francisco de Contreras Chávez, caballero de Calatrava, caballerizo de Su Majestad y alcalde mayor de Sevilla	Gelves y San Juan de Aznalfarache	1.906 arrobas de vino, 1.000 arrobas de aguardiente y 100 arrobas de aceite
D. Cristóbal García de Segovia, vecino de Sevilla	Torrequemada	4.625 arrobas de vino, 400 arrobas de aceite y 100 botijas de vinagre
Doña Rufina de Pineda	Tomares	3.250 arrobas de vino y 500 arrobas de aceite
D. Gerónimo de Morales	Tomares	2,5 arrobas de vino
D. Pedro Niño de Herrera	Mairena	200 arrobas de aceite y 200 botijas de vinagre
Juan de Ochoa y Urreta	Mairena	3.300 arrobas de vino y 50 botijas de vinagre
D. Gaspar de Rivas, 24	Manzanilla	2.625 arrobas de vino
Alonso García del Villar	Coria	4.400 arrobas de vino, 500 arrobas de aceite y 100 botijas de vinagre
Doña Gerónima Rabaschero	Tomares	500 arrobas de vino
Herederos de D. Bernardo de Riveras	Salteras	500 arrobas de vino
D. Diego de Velazco de Mendietra	Alcalá de Guadaira	300 arrobas de aceite
Pedro Esteban	Alcalá de Guadaira	775 arrobas de aceite
Capitán Juan Pérez Morera, vecino de Sanlúcar	Sanlúcar de Barrameda	2.596 arrobas de vino y 130 botijas de vinagre
D. Gerónimo de Espinosa	Hacienda El Cuadrado	No se define cantidad
D. Guillermo Maus de Medina	San Juan de Aznalfarache	5.500 arrobas de vino
D. Francisco de Peralta	Tomares	1.500 arrobas de vino
Ciprián Servi	Dos Hermanas	400 arrobas de vino
Francisco de Luna	San Juan de Aznalfarache	350 arrobas de aguardiente
Gerónimo Romero, mayordomo de la condesa de la fuente del Sauco, señora de Torrijos	Valencina	500 arrobas de aceite
Simón Martínez Caballero, vecino de Sevilla	Dos Hermanas	500 arrobas de aguardiente
Doña Aldonza María de Vargas, vecina de Sevilla	Tomares	200 arrobas de vino y 200 arrobas de vinagre

D. Lorenzo García de Para, vecino de Sevilla		300 arrobas de vino y 200 arrobas de vinagre
Capitán Domingo Alonso Septián	San Juan de Aznalfarache	5.126 arrobas de vino, 400 arrobas, 800 botijuelas de aguardiente y 730 botijas de vinagre
D. Pedro de Pineda	Dos Hermanas	300 arrobas de vino y 400 botijas de vinagre
D. Pedro de Ribera, vecino de Sevilla	Pilas	2.003 arrobas de vino
D. Juan Genes de Spínola	Sanlúcar de Barrameda	125 arrobas de vino
D. Juan de Reina Narváez	Sanlúcar de Barrameda	250 arrobas de vino y 125 arrobas de vinagre
D. Juan Antonio de Medina	Umbrete	125 arrobas de vino
Alejandro Jácome de Linden, caballero de la orden de Calatrava	Bollullos de la Mitación	2.500 arrobas de vino
D. Luis de Balcázar	Marchalomar (Bormujos)	200 arrobas de aceite
Enrique Abet	Trebujena	50 arrobas de aguardiente
D. Luis del Alcázar	San Juan de Aznalfarache	100 arrobas de aceite
D. Gaspar de Vargas Machuca	Torreblanca	200 arrobas de aceite

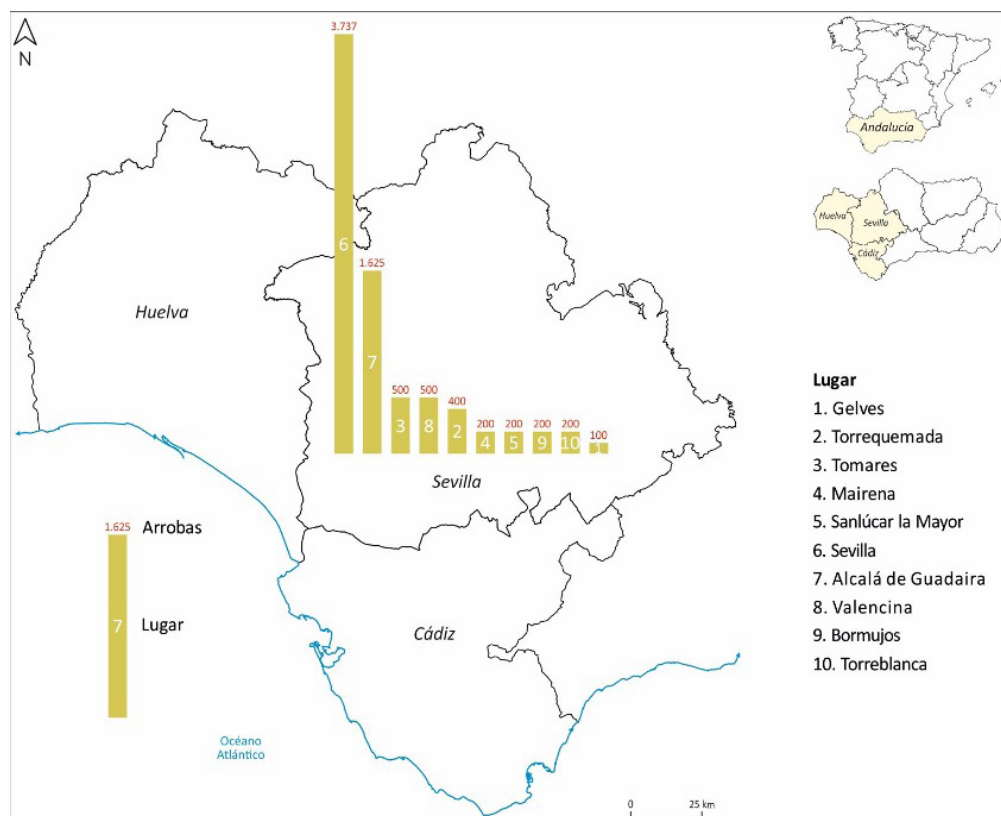
Fuente: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilla. Fondo Consulados, l. 882. Elaboración propia.

Junto al vino se carga aguardiente, en concreto, 3.585 arrobas, 314 barriles, 800 botijas y 50 frasqueras. En cualquier caso, en mucha menor cantidad que vino. La mayoría procede de San Juan de Aznalfarache y Sanlúcar de Barrameda, aunque también se cubre con los términos de Dos Hermanas, Puerto de Santa María, Trebujena, Espartinas y Cádiz. Sabemos que después del cereal, aceite y vino, son las principales producciones agrícolas en torno al puerto de Santa María y que, al igual que en el comercio hacia América, la zona gaditana compartía con la de Sevilla las principales exportaciones agrícolas de la zona, fundamentalmente vino y aceite (Sánchez González, 2000, p. 83-88, 223-224). Aunque no siempre conocemos a los personajes que lo cargan, son diferentes a los hacendados del vino, salvo en los casos del capitán Domingo Alonso Septián y de Francisco Contreras Chaves, ambos desde San Juan de Aznalfarache. El resto de los hacendados de donde parte este aguardiente son Francisco de Luna y el capitán Diego González de Miranda, ambos en San Juan de Aznalfarache, Simón Martínez Caballero, vecino de Sevilla, en Dos Hermanas y Enrique Abet, de Trebujena.

También se embarca vinagre, en mucha menor cantidad, 2.859 botijas, sobre todo desde San Juan de Aznalfarache, pero también desde Dos Hermanas, Bollullos, Mairena, Coria, Sanlúcar y Torrequemada. En general, son los mismos hacendados del vino los que

proporcionan vinagre, aunque entre ellos destaca el capitán Domingo Alonso Septién en San Juan de Aznalfarache. A esto se une el cargamento de 103 quintales y 75 barriles de pasas.

Figura 3: Lugares de abastecimiento de aceite en los viajes hacia África durante el asiento del Consulado de Sevilla



Fuente: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilha. Fondo Consulados, l. 882. Elaboración propia.

El abastecimiento del aceite se comporta de manera diferente. También el protagonismo es sevillano, pero los lugares desde donde se extraen varían un poco. Las 8.162 arrobas se extraen en su mayoría de la ciudad de Sevilla, en concreto de los almacenes de la calle del aceite de distintos propietarios (3.737 arrobas, el 45,78% del total), por ejemplo, de los almacenes que tienen Doña Juana de Escloten y Torralva. No obstante, se carga también de las haciendas de otras localidades como Alcalá de Guadaira, el 19,90%, y, en menor medida, Tomares, Coria, Valencina, Torrequemada, Mairena, Torreblanca, Sanlúcar, Marchalomar (Bormujos) y Gelves. Estas zonas son, a fines del siglo XVII, las máximas productoras de aceite en general, con una tendencia positiva a la exportación en el último tercio de la centuria, en las tierras del Aljarafe, de la capital y de Alcalá de Guadaira (Gamero Rojas, 2015, p. 28). Entre los poseedores de aceite destacan en la calle del aceite de Sevilla, Don Rafael de la Oliva y Doña Juana de Escloten y Torralva, aunque también vuelven a aparecer

otros hacendados que proporcionaban vino como Don Cristóbal García de Segovia o Doña Rufina de Pineda. Junto al aceite, entran en las embarcaciones 1.815 botijas y 100 barrilillos de aceitunas de la misma zona.

La mayoría de las otras materias primas no se indica de qué zona proceden, aunque sí por qué ciudad se han de cargar. No obstante, suponemos que la mayor parte se producen en el entorno andaluz o al menos del Mediterráneo hispano. Tan solo, en una ocasión, se describe la procedencia de unas almendras, cumpliéndose lo propuesto en nuestra sospecha. El 7 de septiembre de 1677 se dio licencia por los señores prior y cónsules al capitán Diego González de Miranda para llevar 26 quintales de almendras en 50 botijas que se habían comprado en la villa de El Condado, en Huelva. Se debían cargar en un barco luengo por ese puerto para trasladarlas hasta el Guadalquivir. El radio de acción de las materias primas es, por tanto, corto y, fundamentalmente, andaluz, o al menos hispano. Los viajes desde la Península para obtener esclavos y llevarlos a Indias beneficiaban también a los hacendados andaluces y, particularmente, a los sevillanos, que daban salida, de esta forma, a parte de sus producciones. El tráfico de esclavos hispano y la participación de los españoles encontraba un negocio lucrativo en otros sectores de la población hispana. Es cierto que estas producciones agrarias se destinaban también a Indias, pero encontraban un añadido con los viajes e intercambios en África.

Sobre los alimentos y bebidas que se cargan en estas embarcaciones hay que distinguir los que forman parte del rancho de la tripulación del navío, y también de la mano de obra esclava, de los que se cargan para comerciar, como vino, aceite o aguardiente. De hecho, vino y aceite forman parte habitual de los dos suministros. Los libros de la Casa de Contratación no siempre distinguen estos dos usos, aunque en ocasiones sí. Entre las mercancías que conforman el apresto de los navíos están el bizcocho, agua, huevos, manteca, miel, especiería y sazónadores (entre los cuales que se menciona la canela, la pimienta, el cilantro, el orégano, el poleo, el comino y el azafrán), matalahúva, ajos, pimientos, jengibre, dulces, azúcar blanco, chocolate, bacalao, almendras, avellanas, castañas, trigo, cebada, arroz, harina, guindas, ciruelas pasas, orejones, fideos, quesos, lentejas, habas, garbanzos, alcaparras, alcaparrones, chorizos, tocinos, carne salada, puercos y gallinas. Sobre las habas y garbanzos se especifica en algún caso que se debían comprar en los lugares de Sevilla o su jurisdicción. Lo mismo ocurre con el trigo, que a veces se afirma que ha de ser de la hacienda de Cádiz o de Sevilla.

Muy abundantes, forman una parte fundamental del cargamento, eran las manufacturas, aunque no siempre la medida en la que se describen es precisa. Hacia África se transportan infinidad de telas con diferentes orígenes, materiales, formas y colores: bramantes (5.800, más un frangote y un paquetón), tafetanes (64 piezas y 5.492,5 varas), bayetas (87 piezas), miriñaques (10 piezas), paño de grana (40 varas), estameñas (69 piezas), borlones (105 piezas), motillas (95 piezas), lienzo (420 piezas, 4.530 varas, 2 frangotes, 500 sábanas de

lienzo y 1 caja), holandillas (141 piezas), tercianela (3 piezas), terciopelo (1 pieza), camellones (12 piezas), sargas (14 piezas y 50 varas), sempiternas (131 piezas), parragones (12 piezas), anascotes (12 piezas), bocadillos (2.110 piezas), surtimientos de puntas blancas (4.300 varas), damasco (63 piezas y 70 varas), raso (415,5 varas), bombasíes (209 piezas), gorgoranes (7 piezas y 118 varas), bretañas (30 piezas), picotes (50 piezas), creas (1 paquete), morleses (1 frangote), cotonías (50 piezas y 300 varas), lona (954 piezas y 1.000 varas), lamas (4 piezas y 450 varas), seda (163 libras), listones (20 piezas y 200 libras), granillas (80 piezas), paños de colores (76 piezas), platillas (1.350 piezas y 100 camisas de platilla), presillas (2.388 varas), media lana (50 piezas), teletones (2 piezas) y tercianelas (2 piezas). Además, se transportaba ropa, vestidos (miles de ellos), hilo (700 libras), galones de oro (4 piezas), colchones (350 piezas y 50 cortes), manteles (50 piezas), colchas de algodón (940), cobertores (80), sombreros (652 piezas y 1 cajón), ceñidores (4.000), cintillos (12 piezas), medias (2.344 pares y 50 piezas), calcetas (210 docenas), listonería (12 libras), mantos (40), capotes (5), plumas (24 aderezos), collares (30), agujas (100) y filigrana de oro y de plata. En el caso de las medias, las había de seda, de lana, de pelo, de enrollar, de adultos y de niños. Parte de estos textiles se utilizan para el navío como el hilo de vela (512 libras). Relacionados con los tejidos hallamos también a los botones (184 gruesas). En general, las mismas mercancías que se trasladaban en los barcos de otras potencias para este mercado (Kea, 1982, p. 206-212).

Entre las telas hay una gran variedad. La mayor parte de ellas eran de algodón, seda y lino, más favorables a los climas cálidos que las de lana. También observamos que muchas son telas de calidad, aunque comparten espacio con otras más burdas. Por ello debemos descartar que el comercio con África se centrara en productos de poca calidad, fueran artículos adaptados casi siempre al mercado receptor y trataban de competir con la buena calidad de la mercancía. Otra cosa eran las diferencias competitivas en cuanto al precio con respecto a sus contrincantes europeos. Constituyen grandes cantidades de telas y, en teoría, según el contrato del asiento, debían ir destinadas todas al mercado africano, aunque no podemos descartar que parte de ellas, las que no se les encontrara salida, pudiesen recalar en América, formando parte del contrabando.

No tenemos datos suficientes para determinar el origen de las telas. Hay un buen número procedente de Castilla y, en especial, de Andalucía. Así, por ejemplo, desde Toledo se trasladaban medias de colores, raso y tapapiés. Desde Sevilla, calcetas (la mayoría de las que entran en los barcos), lamas, tafetán doble, mantos y sombreros de a medio. De hecho, todos los mantos localizados proceden de la ciudad hispalense. Tafetán sencillo y doble y damasco de Granada. En los tafetanes destacaban los granadinos. Seda y listón de Córdoba; calcetas de Galicia; bayeta de Cádiz; cobertores de Castilla. No descartamos que en aquellos textiles en donde no se señala el origen, también hubiese producciones de otros lugares de Castilla como las sedas de Écija o de Granada (Garzón Pareja, 1972; Marín López, 2008; Valiente Romero, 2014). No aparece ningún origen aragonés.

De Holanda proceden los medriñaques y las lonas. De Inglaterra, las estameñas, tafetanes, paños y medias. La mayoría de las estameñas cargadas tenían la procedencia inglesa. De Hamburgo, los lienzos angostos y bocabllos blancos. De Alemania, sin especificar la ciudad, se importan lienzos. De Venecia, cotonías, zarcillos y tafetanes. De Calabria, seda. De Génova, listones. De Nápoles, medias y lamas. De Italia, listonería, bocabllos y medias. De Flandes, la mayoría de las puntas blancas. También se desvela el origen de tres barriles de “vestidos de negros” y lienzos, procedentes de la India Oriental. El embarque de productos asiáticos en la segunda mitad del XVII era una constante en el comercio con África de los competidores del norte de Europa (Thomas, 1998, p. 319). Sorprende que apenas se mencionen manufacturas de origen francés cuando en la segunda mitad del siglo XVII eran junto con las inglesas, las principales importaciones extranjeras andaluzas, compuestas fundamentalmente por textil, mercería y quincallería (Pulido Bueno, 1993, p. 164, 172). Mención aparte merecen las importaciones italianas, en las que participan no solo territorios bajo el dominio español como Nápoles y Calabria, sino otros fuera de él, como Génova y Venecia.

Por tanto, también podemos comprobar como un buen número de telas proceden de la misma Castilla, a pesar de la crisis crónica en la que estaba sumido su sector textil en la segunda mitad del siglo XVII. Por tanto, el comercio con África-América era también un incentivo para muchos talleres artesanos españoles. Los principales centros aquí serían Toledo, Granada, Córdoba y la propia Sevilla, es decir, que son en su mayoría centros andaluces, relativamente próximos a los centros de emisión de estas embarcaciones, cuyas producciones están en parte vinculadas a las ventas en la carrera de Indias, que se ha visto mermada por la crisis (García-Baquero González, 2002, p. 105-107) y que las salidas africanas le proporcionan cierto respiro en la década de los setenta. Otros puntos, como Toledo, gozaban de una gran tradición en la producción de telas e incluso en su comercialización en América y el norte de África (Nombela Rico, 2003, p. 298-299).

Entre los países europeos hay una fuerte presencia de manufacturas del norte (Inglaterra, Holanda, Flandes, Hamburgo), pero al mismo tiempo un relativo peso de las manufacturas italianas tanto del norte como del sur (Venecia, Génova, Nápoles y Calabria). Esta tendencia a que una parte importante del origen de las mercancías fuera del Norte de Europa no era exclusivo del tráfico negrero español, sino que también observamos el mismo fenómeno en otros países que también trafican con África (Deveau, 2009, p. 80). Podemos comprobar que la calidad de alguna de las telas es destacada, lo que nos aleja de la idea de un comercio de baratijas para los africanos, que, además, en caso de sobrante, podía encontrar un fácil mercado en América. La competencia entre los paños españoles y extranjeros era especialmente aguda en los tafetanes, las medias y los listones.

También se importan tablas de Flandes, aunque en otros casos se cargan tablas hacia África sin especificar su origen. Otra mercancía esencial en el comercio con África era el

hierro (4.202 quintales) que aquí tiene varios puntos de suministros. El fundamental es Vizcaya, pero también llega de Suecia y Alemania, con quien tradicionalmente competía, también para los mercados africanos (Hildebrand, 1958, p. 41). Aunque predomina el hierro vizcaíno, junto con la clavazón (51 cajones, 50 serones y 40 quintales) y tijeras (186 docenas, de las que 100 procedían de Vizcaya), también se encuentra algo con origen en Almería. Debemos recordar que las provincias vascas disfrutaron de un régimen especial que reservaba el comercio legal de hierro, con una fuerte presencia vasca en Sevilla y Cádiz y en el comercio indiano y en las principales instituciones del Estado y que el envío de hierro, herramientas y clavazones a los mercados indianos era habitual en la década de los setenta del siglo XVII (García Fuentes, 1991, p. 140-141, 232). También se cargan arcos de hierro (2.316), ejes de hierro para arcos de pipas (20), acero (9 cajas) y plomo (90 quintales), al igual que objetos de cobre y cosas de lata.

Otras mercancías que se transportan para este comercio son bucios (1.000 libras y dos barriles), sortijas de bronce y de hueso (15 gruesas), zarcillos (105 docenas y una caja, de esta última con procedencia de Venecia), vidrios (4 docenas), cristales (25 docenas de cuentas), espejos (1 barril, 6 cajones y 2 docenas), corales (406 libras, 120 mazos y 300 millares), cera labrada (40 arrobas y 1.000 libras), peines (30 docenas), jaboncillos (12 docenas), tinta (40 botijas), brea (970 quintales y 4 barricas), alquitrán (48 barricas, 10 barriles y 10 botijas), peroles y bacinillas de azófar (1.500, 2 cajones y 2.514 libras), abalorios (8.557 mazos, 64 cajones, 2 cajetas y 8 barriles), cuchillos (100, 1 barrica, 2 barriles, 2 cajones y 1.930 docenas), navajas (sin especificar), trompas (1 cajón, 1 barril, 2 quintales y 7 gruesas), cascabeles (700 gruesas, 100 “falconeros” y 3 barriles), trompetas (50), maniguetas (1.000 libras), perlas (100 millares de las falsas), granates (25 millares, falsos), clarines (10) y papel (2 balones). Aunque en ellos apenas aparece algún origen de fabricación, pensamos que se combinan tanto productos españoles como extranjeros, como ya habíamos visto en las telas. Sobre la brea y el alquitrán sabemos que estos artículos se comercializaban por los mercaderes españoles en la costa occidental de África durante el siglo XVII (Lobo Cabrera; Santana Pérez; Toledo Bravo de Laguna, 1998, p. 87). Los corales también tenían una demanda como elemento decorativo personal que suponía un rango social elevado y se envían tanto originales como falsos, medidos en mazos y millares.

Mención aparte merecen los útiles que se llevan para encadenar a la población esclava. Son grillos (hasta 312 pares), prisiones, corrientes de hierro (que se aseguran “son para seguridad de los negros”) y candados. En uno de los cargamentos se dice que los dos calderos de cobre que se llevan son “para guisar a los negros”. Sabemos que al menos también se embarcó una esclava mulata llamada María. De la misma manera, se embarcan una gran cantidad de armas como pólvora para el navío, piezas de artillería, balas, escopetas, chuzos, alfanjes, palanquetas, pedreros, picas, hachuelas, machetes, armas menudas de mano, mosquetes y navajas. No siempre se especifica el destino de estos objetos, pero sabemos que

una mercancía habitual de este tipo de intercambio eran las armas (Lindsay, 2008, p. 71). También otros útiles para uso del navío como jarcia, estopa, palos para los árboles del barco, cables, calabrotes, guindalezas, lonas, anclas, cuerdas, frasqueras de agua, calderos de cobre, baldes, botijas y pipas vacías, serones, leña, motones, loza vidriada, tablas, vela de sebo, platos, manteles, servilletas, jaboncillos, tinta, vajilla y tabaco en polvo.

En estas embarcaciones se cargan también abundantes marcos y pesos de plata. En total, 190.000 pesos; 482 marcos de plata labrada y 2.000 reales de a 8 y doblones de oro. Los pesos se configuran sobre todo en reales de 8 y de a 4 de plata, aunque también en doblones de oro, esmeraldas, perlas y diamantes. Es una cantidad significativa que pensamos se correspondía con la financiación de cada empresa y de la que se les da la correspondiente licencia a los maestros para poderlos sacar del puerto de Sevilla.

Conclusiones

Durante el periodo del asiento en manos del Consulado de Sevilla se hizo un esfuerzo por abastecer a la América hispana en los mercados africanos de esclavos, potenciando las capacidades y producciones españolas, a la vez que se intentaba combatir el contrabando. Este intento chocó con múltiples inconvenientes, destacando la competencia de otras potencias europeas, como Holanda, con mejores bases en la costa africana, precios más competitivos y bases como Curaçao en el Caribe. La consecuencia fue la paulatina renuncia a obtener la mano de obra esclava en las costas africanas y a recurrir cada vez más a las bases americanas de suministro de los países del Norte de Europa. Con ello quebraba el protagonismo español en el comercio con África y se abría de nuevo a recurrir a la intermediación extranjera. La defensa de los intereses hispanos, se supeditó, una vez más, a la realidad y a las necesidades perentorias de asegurarse el abastecimiento de mano de obra esclava.

Las materias primas suministradas durante el periodo del asiento del Consulado de Sevilla, en las embarcaciones de la Trata, eran fundamentalmente andaluzas, mientras que las manufacturas estaban más repartidas entre un origen español, casi siempre andaluz, y extranjeras. Las mercancías que transportaban los españoles eran muy similares a las de otras potencias europeas en el mismo momento (ropa, herramientas, quincallería...). El problema venía dado por el coste, puesto que las manufacturas extranjeras eran más baratas que las españolas o las que se redistribuían desde España. Este hecho fue de máxima importancia, lo que unido a las ventajas de los competidores europeos en adquirir esclavos gracias también a los establecimientos de factorías que jalonaban el litoral atlántico africano y a sus propias colonias en las Antillas, hicieron que esta intentona española fracasara al poco tiempo de ponerse en práctica, optándose entonces por adquirir cada vez más la mano de obra esclava en América para luego redistribuirla por las colonias españolas. Tras unos inicios prometedores,

las embarcaciones que conectaron España y África subsahariana comenzaron a disminuir en favor de los viajes americanos.

El comercio con África implicaba y beneficiaba a producciones agrícolas españolas, sobre todo las que estaban más cercanas a los principales puertos emisores. Además de los armadores y mercaderes, los grandes cosecheros también se vieron vinculados a este tráfico. Estos cosecheros formaban parte de los grupos altos de la sociedad y, aunque no constituían un monopolio, sí que formaban un grupo exclusivo de suministradores. Comprobamos, a través del periodo de suministro de esclavos del Consulado de Sevilla, que la implicación con el comercio negrero iba más allá de mercaderes, armadores y tripulaciones, y se extendía a los productores agrícolas sevillanos, onubenses y gaditanos, además de tripulaciones, centros artesanos de la Península, productores y comercializadores del hierro vasco, financieros, dueños de gabarras y transportistas en general, almacenistas, etc.

La adquisición de las materias primas que se iban a traficar tenía un origen variado, alejado del suministro monopolístico. Las tierras del Aljarafe, de Alcalá de Guadaira y las que se encontraban en torno a la capital sevillana, fueron las principales beneficiadas. También eran muy diversas las adquisiciones de manufacturas, que abarcaban tanto a las artesanías españolas, sobre todo andaluzas, como europeas, en su mayoría del Norte de Europa e Italia. Este tráfico africano conllevaba la salida de cantidades significativas de plata para poder responder a su financiación.

A pesar de todo, la mayor parte de los viajes se dirigieron hacia África durante el periodo del asiento del Consulado de Sevilla, cambiando el rumbo hacia América a partir de 1679. El asiento solo pudo suministrar la mitad del tonelaje pactado a través de los puertos africanos.

Bibliografía

ANDRÉS-GALLEGO, José. *La esclavitud en la América española*. Madrid: Encuentro Ediciones; Fundación Ignacio Larramendi, 2005.

ARES QUEIJA, Berta; STELLA, Alessandro (coord.). *Negros, mulatos, zambaigos en los mundos ibéricos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos; Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000.

BALANDIER, Georges. *Le royaume de Kongo du XVI^e au XVIII^e siècle*. París: Pluriel, 2013.

BELMONTE POSTIGO, José Luis. *Ser esclavo en Santiago de Cuba. Espacios de poder y negociación en un contexto de expansión y crisis, 1780-1803*. Aranjuez: Doce Calles, 2011.

BERNAL, Antonio Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla: Fundación El Monte, 1992.

BERNAND, Carmen. *Negros esclavos y libres en las ciudades hispanoamericanas*. Madrid: Fundación Histórica Tavera; Fundación Hernando de Larramendi, 2001.

- CÁCERES GÓMEZ, Rina (ed.). *Rutas de la esclavitud en África y América Latina*. San José: Ed. Universidad de Costa Rica, 2001.
- CARPIO ELÍAS, Juan. *La explotación de la tierra en la Sevilla de los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Diputación de Sevilla, 2010.
- YUN CASALILLA, Bartolomé. Del centro a la periferia: la economía española bajo Carlos II. *Studia Historica: Historia Moderna*, Salamanca, v. 20, n. 1, p. 45-75, 1999.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine; MESNARD, Éric. *Ser esclavo en África y América entre los siglos XV y XIX*. Madrid: Catarata; Casa África, 2015.
- CORTÉS LÓPEZ, José Luis. *Los orígenes de la esclavitud negra en España*. Madrid: Mundo Negro; Universidad de Salamanca, 1986.
- CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade. A Census*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1969.
- DEVEAU, Jean Michel. *La traite rochelaise*. París: Karthala, 2009.
- DIOUF, Makhhtar. *Sénégal les ethnies et la nation*. Dakar: Les Nouvelles Editions Africaines du Sénégal, 1998.
- ESTEVEES, Maria Luísa. *Gonçalo de Gamboa de Aiala, Capitão-mor de Cacheu, e o comercio negreiro espanhol (1640-1650)*. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1988.
- FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. *La Corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Madrid: Ecobook – Ed. del Economista, 2011.
- GAMERO ROJAS, Mercedes. Notas sobre la evolución del olivar en la Andalucía Moderna. *Chronica Nova*, n. 41, p. 13-38, 2015.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Máximo. *La economía española en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid: Actas, 2002.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Andalucía y la carrera de Indias 1492-1824*. Granada: Universidad de Granada, 2002.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *El comercio exterior con América, 1650-1700*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1982.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*. Bilbao: Fundación BBV, 1991.
- GARZÓN PAREJA, Manuel. *La industria sedera en España: el arte de la seda de Granada*. Granada: Archivo de la Real Chancillería, 1972.
- GÓMEZ ÁLVAREZ, Ubaldo. *Revisión histórica de la presión fiscal castellana (siglos XVI-XVIII)*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1996.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*. Madrid:

Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000.

HILDEBRAND, Karl-Gustaf. Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century. *Scandinavian Economic History Review*, v. 6, n. 1, p. 3-52, 1958.

HISTÓRIA de Angola. Oporto: Afrontamento, 1975.

KEA, Ray A. *Settlements, Trade, and Politics in the Seventeenth-Century Gold Coast*. Baltimore; Londres: The John Hopkins University Press, 1982.

KLEIN, Herbert S. *The Atlantic Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

LINDSAY, Lisa A. *Captives as Commodities. The Transatlantic Slave Trade*. New Jersey: Pearson, 2008.

LOBO CABRERA, Manuel; SANTANA PÉREZ, Germán; TOLEDO BRAVO DE LAGUNA, Luisa. Explotación y exportación de brea en La Palma (1600-1650). In: COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO-AMERICANA, 12., 1996, Las Palmas de Gran Canaria. *Anais [...]*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998. v. 2, p. 77-97.

LOPES, Carlos. *Kaabunké: espaço, território e poder na Guiné-Bissau, Gambia e Casamance pré-coloniais*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

LOVEJOY, Paul E. *Transformation in Slavery. A History of Slavery in Africa*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

MADEIRA SANTOS, Maria Emília (coord.). *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa: IICT; INIPC, 2002. v. 3.

MARCOS MARTÍN, Alberto. *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*. Barcelona: Crítica, 2000.

MARÍN LÓPEZ, Rafael. *Documentos para la historia de la seda en el reino de Granada (siglos XV-XVIII)*. Granada: Universidad de Granada, 2008.

MARTÍN CASARES, Aurelia; GARCÍA BARRANCO, Margarita (ed.) *La esclavitud negroafricana en la historia de España. Siglos XVI y XVII*. Granada: Comares, 2010.

MARTÍN CASARES, Aurelia (ed.). *Esclavitudes hispánicas (siglos XV al XXI)*. Granada: Horizontes Socioculturales; Universidad de Granada, 2014.

POSTMA, Johannes Menne. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

MONTEIRO, Fernando Amaro; VÁZQUEZ ROCHA, Teresa. *A Guiné do século XVII ao século XIX: o testemunho dos manuscritos*. Lisboa: Prefácio, 2004.

MORAES, Nize Isabel de. *À la découverte de la Petite Côte au XVII siècle (Senegal et Gambie), 1672-1679*. Dakar: Université Dakar: IFAN: Cheikh Anta Diop de Dakar, 1998. v. 4

- MORGAN, Kenneth. *Cuatro siglos de esclavitud trasatlántica*. Barcelona: Crítica, 2017.
- NARANJO OROVIO, Consuelo (ed.). *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano*. Aranjuez: Doce Calles, 2017.
- NOMBELA RICO, José María. *Auge y decadencia en la España de los Austrias. La manufactura textil de Toledo en el siglo XVI*. Toledo: Imprenta Torres, 2003.
- OGOT, Bethwell A. *Histoire générale de l'Afrique*. V: L'Afrique du XVIe au XVIIIe siècle. París: Ed. Unesco, 1998.
- OROZCO CRUZ, Jonatán. Barroso, Porcio y Coymans: redes y entramados mercantiles en la articulación de los asientos de negros de finales del siglo XVII (1675-1692). In: FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel Francisco; PÉREZ GARCÍA, Rafael M. (coord.). *Tratas atlánticas y esclavitudes en América, siglos XVI-XIX*. Sevilla: Ed. Universidad de Sevilla, 2021. p. 125-140.
- PÉREZ GARCÍA, Rafael M.; FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel F.; BELMONTE POSTIGO, José Luis (coord.). *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*. Sevilla: Ed. Universidad de Sevilla, 2018.
- PÉREZ GARCÍA, Rafael M.; FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel F.; FRANÇA PAIVA, Eduardo (coord.). *Tratas, esclavitudes y mestizajes. Una historia conectada, siglos XV-XVIII*. Sevilla: Ed. Universidad de Sevilla, 2020.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. *Les traites négrières: essai d'histoire globale*. París: Gallimard, 2004.
- PHILLIPS, William D. *Historia de la esclavitud en España*. Madrid: Playor, 1990.
- PIQUERAS, José Antonio. *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*. Madrid: Catarata, 2011.
- PULIDO BUENO, Ildefonso. *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista. 1526-1740*. Huelva: Artes Gráficas Andaluzas, 1993.
- RAMOS, Alberto Santana; MALDONADO ROSSO, Javier (ed.). *El comercio de vinos y aguardientes andaluces con América (siglos XVI-XX)*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 1998.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín; CHAVIANO PÉREZ, Lisbeth. *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica, siglos XVI-XIX*. Barcelona: Icaria, 2017.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Rafael. *El comercio agrícola de la Baja Andalucía con América en el siglo XVIII. El Puerto de Santa María en el tercio de frutos*. El Puerto de Santa María: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, 2000. v. 1.
- SANTANA PÉREZ, Germán. Acción española y plazas atlánticas portuguesas en África tras la independencia portuguesa: lealtad, ruptura o interés. *Estudios Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 43, n. 1, p. 159-171, 2017.
- SCELLE, Georges. *La traite négrière aux Indes de Castille*. París: Librairie de la société du

recueil J.-B, Sirey & Journal du Palais, 1905.

MARLEY, David (ed.). *Reales asientos y licencias para la introducción de esclavos negros a la América Española (1676-1789)*. Windsor: Rolston-Bain, 1985.

STRIDE, George T.; IFEKA, Caroline. *Peoples and Empires of West Africa: West Africa in History 1000-1800*. Edimburgo: Nelson, 1986.

STUDER, Elena F. S. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica, 1984.

SWEET, James H. *Recrutar África: cultura, parentesco e religião no mundo afro-português (1441-1770)*. Lisboa: Edições 70, 2007.

THOMAS, Hugh. *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta, 1998.

TORIBIO GARCÍA, Manuel. La epidemia de peste de 1676-1682 en El Puerto de Santa María. Noticias de ella en el Archivo Municipal de Sanlúcar de Barrameda. *Revista de Historia de El Puerto*, n. 10, p. 47-56, 1993.

VALIENTE ROMERO, Antonio. *Economía e industria textil en la España Moderna: el arte mayor de la seda de Ecija*. Sevilla: Universidad de Ecija, 2014.

VEGA FRANCO, Marisa. *El tráfico de esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984.

VILA VILAR, Enriqueta. El consulado de Sevilla, asentista de esclavos: una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial. In: JORNADAS DE ANDALUCÍA Y AMÉRICA LA RÁBIDA, 1., 1981, La Rábida, Espanha. *Anais [...]*. La Rábida: Diputación Provincial de Huelva; Instituto de Estudios Onubenses, 1981. v. 1, p. 181-196.

VILA VILAR, Enriqueta. *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 2016.

WHEAT, David. *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016.

Recibido: 27 de junio de 2024 – Aprobado: 05 de enero de 2025

Editoras responsables: Hanna Sonkajärvi y Silvia Liebel