

# **Las compañías privilegiadas en el comercio de esclavos en África: siglos XVII y XVIII**

**Ámbito: Historia Económica**

**Resumen:** Durante los siglos XVII y XVIII las compañías privilegiadas fueron piezas claves en el comercio trasatlántico de esclavos. El presente trabajo incide en los privilegios y regímenes de monopolios sobre los que desarrollaron su actividad y en su eficiencia. Con ese objetivo se ha consultado bibliografía especializada y bases de datos online, pudiéndose comprobar que las concesiones descritas no fueron en absoluto una garantía de éxito económico para las compañías.

**TRABAJO FIN DE GRADO**

**Autor:** Antonio Luis Carvajal Graziani

**Profesor-Tutor:** Sergio Solbes Ferri

**Grado en Historia**

**Cuarto curso**

**Convocatoria ordinaria**

## Índice

<u>1. EL COMERCIO DE ESCLAVOS EN ÁFRICA: ANTES Y DESPUÉS DE LA TRATA ATLÁNTICA</u> .....	3
<u>1.1 La esclavitud antes de la trata atlántica</u> .....	4
<u>1.2 La trata atlántica</u> .....	5
<u>1.2.1 Los portugueses abren el camino</u> .....	5
<u>1.2.2 Los holandeses ensanchan la brecha</u> .....	10
<u>1.2.3 Los franceses impulsan el papel de las compañías</u> .....	12
<u>1.2.4 Los ingleses gestionaron el apogeo de la trata</u> .....	13
<u>1.2.5 Otros pueblos occidentales involucrados en la trata atlántica</u> .....	14
<u>1.3 Los efectos del comercio de esclavos africano</u> .....	17
<u>2. LAS COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS EN LA ORGANIZACIÓN DEL COMERCIO CON ÁFRICA</u> .....	19
<u>2.1 Posibles soluciones para la ordenación del comercio africano</u> .....	19
<u>2.2 Los modelos adoptados y sus trayectorias nacionales</u> .....	20
<u>2.2.1 La alternativa portuguesa</u> .....	20
<u>2.2.2 El modelo organizativo francés</u> .....	21
<u>2.2.3 El modelo organizativo holandés</u> .....	22
<u>2.2.4 El modelo organizativo inglés</u> .....	25
<u>3. LA ROYAL AFRICAN COMPANY (RAC)</u> .....	28
<u>3.1 La formación de la compañía</u> .....	28
<u>3.2 El accionariado</u> .....	31
<u>3.3 La carta de constitución</u> .....	33
<u>3.4 La pérdida del monopolio</u> .....	35
<u>3.5 La liberación del comercio</u> .....	39
<u>3.6 La compañía en África: regiones comerciales, términos del comercio y relaciones con los nativos</u> .....	44
<u>4. CONCLUSIONES</u> .....	48
<u>5. BIBLIOGRAFÍA</u> .....	50

El tráfico de negros, mal que nos pese, fue la gran aportación que África brindó al comercio transatlántico entre Europa y América durante los siglos XVII y XVIII, una actividad en la que grandes compañías comerciales brillaron específicamente y que contribuyeron especialmente a desarrollar. Dichas compañías se constituyen como la base del presente estudio.

Nuestro trabajo dedica una primera parte introductoria al desarrollo del comercio de esclavos en el continente africano, antes y después de que esta actividad se convirtiera en atlántica. Con ese propósito se abordará la concepción existente en Europa y África sobre la esclavitud desde la Antigüedad hasta finales de la Edad Moderna, los aspectos más destacados de la incorporación de los países europeos dedicados a la trata atlántica y las consecuencias que tuvo esta actividad para África y Europa. La segunda parte del mismo, dedica su contenido al papel jugado por las compañías privilegiadas en el comercio con África. Se tratará la tesitura a la que se enfrentan las Coronas europeas para elegir el modelo que debía organizar el citado comercio, los modelos que adoptan los principales Estados dedicados este negocio y la trayectoria de las compañías comerciales que se crearán en cada uno de estos Estados. La tercera y última parte, se centra en el conocimiento de algunos aspectos concretos referidos a una emblemática compañía comercial inglesa: la *Royal African Company*. En esta ocasión, los temas que centrarán nuestra atención serán las circunstancias que acompañan a su creación, la composición social de su accionariado, los asuntos más significativos que recogen su carta de constitución, el modo en que evoluciona su monopolio comercial y otras cuestiones específicas sobre sus relaciones comerciales en África.

## **1. EL COMERCIO DE ESCLAVOS EN ÁFRICA: ANTES Y DESPUÉS DE LA TRATA ATLÁNTICA**

La actividad económica que se ha dado en conocer como la trata atlántica — el comercio transatlántico de seres humanos desarrollado entre mediados del siglo XV y el último cuarto del siglo XIX — motivó que entre 10 y 15 millones de personas, especialmente procedentes de África Occidental y el Golfo de Guinea, fuesen forzadas a abandonar sus comunidades de origen para trabajar en régimen de esclavitud en Europa y, sobre todo, en las colonias europeas en América (Thomas, 1997; Williams, 2011; Stevenson, 2015). Sin embargo, el momento histórico de la trata atlántica no conforma el único periodo en el que negros africanos formaron parte del comercio de esclavos. Efectivamente, como manifiesta Enriqueta Vila: “el negocio de los esclavos negros existió en la Antigüedad y continuó

durante toda la Edad Media por la cuenca Mediterránea, adonde eran llevados desde Sudán o Guinea en caravanas transaharianas hasta el sur de Europa” (Vila, 2014: 15). La esclavitud, como institución, estuvo aceptada en estos espacios temporales y geográficos.

### **1.1 La esclavitud antes de la trata atlántica**

Los primeros en buscar motivos para justificar la esclavitud fueron los atenienses. Aristóteles, por ejemplo, en su libro *Política* razonaba sobre la base de argumentos como los que siguen: “la humanidad se divide en dos, los amos y los esclavos”, o “un esclavo es una propiedad con alma”. Con planteamientos de este tipo no es de extrañar que la esclavitud fuese el sistema de producción que caracterizó a la Antigüedad. San Pablo, una de las personalidades señeras del cristianismo primitivo, consideraba a la esclavitud como algo externo al individuo — predestinado por Dios — por lo que cada esclavo debía permanecer en ese estado hasta que la muerte le concediera la libertad (Thomas, 1997). El Corán (libro sagrado del islam) aceptó la esclavitud como institución, la Hadiz (narración de la vida del profeta Mahoma) la definió aún mucho más, y la Sharía (ley de la religión islámica) llegó incluso a codificarla (Alexander, 2001). Asimismo, durante mucho tiempo, en el cristianismo y en el islam, religiones seguidoras del Antiguo Testamento, existió la creencia de que los negros eran esclavos porque descendían de Cam, uno de los hijos de Noé, quien había sido maldecido por su progenitor para que todos sus descendientes fueran esclavizados.

En el Renacimiento, la esclavitud del negro como institución fue un hecho admitido por todos. Los teólogos y la Iglesia en general manifestaron diferentes tendencias en este sentido: indiferencia ante la misma; denuncia del trato hacia los esclavos, aunque sin denunciar la institución; o reconocimiento de la necesidad de mantener el statu quo. De este modo, los negreros europeos contaron con pocos impedimentos morales para llevar a cabo su actividad, de hecho, hubo que esperar hasta mediados del siglo XVII para encontrar alguna actitud antiesclavista en Europa. Asimismo, los negreros actuaban con la firme convicción de que el negro era inferior al blanco (Vila, 2014: 18). Por lo tanto, legitimaban la esclavitud del negro a través del racismo. Sin embargo, como otras justificaciones, escondía una certeza: los esclavos negros resultaban ser la opción más idónea para la explotación económica de las colonias americanas. En primer lugar, porque representaban una fuente inagotable de mano de obra. En segundo lugar, porque resistían mejor las duras condiciones de trabajo en las minas o en el campo. En tercer lugar, porque demostraron adaptarse bien a las condiciones climáticas de América, especialmente en las

regiones de clima tropical. En cuarto lugar, porque resistían mejor las enfermedades europeas que el primero de los colectivos utilizados como mano de obra forzada en América: los indígenas americanos<sup>1</sup>. En quinto y último lugar, porque los costes de su mantenimiento fueron siempre muy inferiores a los costes de contratar a trabajadores libres europeos (Thomas, 1997; Williams, 2011; Ilffe, 2013). Según Williams, esta circunstancia — la rentabilidad económica — fue la que más influyó en la exportación de negros africanos al Nuevo Mundo (Williams, 2011: 49).

Por otro lado, la expansión del Islam hacia el África subsahariana llevó a que, desde los siglos finales de la Edad Media, el comercio de esclavos a gran escala estuviese dominado por una comunidad internacional de mercaderes no vinculada a ningún reino africano. En este comercio jugaban un papel importante las rutas transaharianas que, en este periodo, eran controladas por tuaregs islamizados. No obstante, antes de la llegada de los primeros marchantes musulmanes, los Estados del África Occidental conocían el negocio de la esclavitud, aunque a pequeña escala. Sus reyes capturaban y vendían esclavos para exportarlos hacia el norte, para utilizarlos en actividades económicas en el interior de sus reinos — por ejemplo, en minas de oro — o para su servicio personal. Por lo tanto, cuando a finales del siglo XV los europeos se incorporan al tráfico de esclavos africano, puede afirmarse con rotundidad que tanto esta actividad como la esclavitud estaban asentadas en el continente desde hacía varios siglos (Del Rey y Canales, 2014).

## **1.2 La trata atlántica**

### *1.2.1 Los portugueses abren el camino*

Los primeros viajes exploratorios llevados a cabo por los europeos en la costa occidental de África, más allá del cabo Bojador — límite meridional de los navegantes europeos en el Atlántico — fueron efectuados por navegantes portugueses en el siglo XV. Estos viajes tuvieron como objetivo principal la búsqueda de oro en la costa de Guinea, pero también encontrar otras mercancías con alto valor comercial en la época, como pudiera ser la pimienta — “granos del paraíso” — y los esclavos (Thomas, 1997). El descubrimiento del río Senegal en 1444 confirmó la existencia de oro, pero los portugueses pronto se dieron

---

<sup>1</sup> Las condiciones de trabajo a las que fueron sometidos los pueblos indígenas americanos por parte de los españoles, a través de la institución de la encomienda, así como las enfermedades traídas por éstos, hicieron que ya en el siglo XVI su población hubiera disminuido notablemente. Paul, Helen J. (2011): *The South Sea Bubble. An economic history of its origins and consequences*. London: Routledge (p. 39).

cuenta de que el comercio de esclavos les sería más rentable. Por ello, a través del control que llegaron a ejercer sobre las rutas marítimas con África, los portugueses de la época de Enrique el Navegante dieron inicio a la trata atlántica como tal hemos podido definirla (Vila, 2014)<sup>2</sup>. Esta modalidad del comercio de esclavos africanos marcaría la diferencia con la actividad practicada hasta entonces en el continente, la transahariana, en estos aspectos: contempla como único objetivo la exportación y se muestra mucho más activa, aunque su vigencia fue menor<sup>3</sup>. Según parece, la trata atlántica no tuvo una escala mayor que la trata transahariana hasta después de la década de 1640, cuando la caña de azúcar desplazó al tabaco como producto de exportación cultivado en las plantaciones del Caribe (Thomas, 1997: 178).

El dinero que fue generando la nueva variante del comercio esclavista sirvió al infante Enrique, así como a otros promotores, para financiar nuevos viajes exploratorios en la costa occidental africana. A través de ellos, se fueron conociendo nuevos espacios geográficos como el río Gambia (1455), las islas de Cabo Verde (1456), Sierra Leona (1457), el río Níger (1471), las islas de Santo Tomé y Príncipe (1471-72), Elmina (1482), el río Congo (1482) o Angola (1486), que desempeñarían un papel destacado en el comercio de esclavos. Asimismo, este dinero contribuyó a financiar los viajes exploratorios en la costa índica del continente, que igualmente sirvieron para descubrir una ruta alternativa a la que tradicionalmente unía Europa con Extremo Oriente la cual, tras la caída de Constantinopla en 1453, permitiría esquivar el control otomano. En cualquier caso, a finales del siglo XV el objetivo de los portugueses en la costa occidental de África se había conseguido, pues habían logrado que el comercio de oro, marfil, pimienta y esclavos negros estuviese asegurado bajo su control (Thomas, 1997). No obstante, su éxito no estuvo exento de ciertas dificultades provenientes de la competencia iniciada en Europa, puesto que desde el último cuarto del siglo, castellanos, franceses e ingleses, intentaron introducirse en este comercio. Portugal trató de evitar que se convirtieran en verdadero obstáculo a través de la promulgación de algunas bulas papales — como la *Inter Caetera* de 1456, que favorecía el derecho de conquista de Portugal en África — o con la firma de

---

<sup>2</sup> Enrique el Navegante, infante de Portugal del siglo XV, impulsó los viajes exploratorios en el África Occidental que abrieron para Europa nuevos espacios geográficos. Asimismo, fue uno de los primeros en advertir las posibilidades de negocio que reportaba el comercio de esclavos negros. Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta (p. 23).

<sup>3</sup> Esta idea es sostenida por los autores Françoise Renault y Serge Daget en su libro *Les traites négrières en Afrique*, según consta en García Moreno, Julia (1987): “Nota bibliográfica sobre comercio de esclavos, esclavitud y abolicionismo”, *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*, 8, pp. 297-310.

distintos tratados — como el de Tordesillas de 1494, que en la práctica daba a Portugal la exclusividad de la navegación en las costas africanas — (Thomas, 1997; Williams, 2011; Fernández Durán, 2011). Los españoles, en general, fueron respetuosos con los términos establecidos en estos documentos durante al menos dos siglos; franceses e ingleses, como veremos, no mantuvieron la misma actitud.

En los primeros años, los portugueses trasladaron los esclavos principalmente a los archipiélagos de Madeira y Azores, lugares donde se estaba ensayando el proceso de introducción de cultivos que luego tendría éxito en América. Así, como manifiesta Enriqueta Vila: “el esclavo negro de simple servidor doméstico, pasa a ser una importante fuerza de trabajo en las plantaciones azucareras lo que hace que se convierta en un elemento indispensable como mano de obra” (Vila, 2014: 16). El trabajo en las plantaciones de azúcar constituiría su principal actividad en el Nuevo Mundo, aunque no sería la única. Dentro de los cultivos de exportación, trabajaría en las plantaciones de cacao, tabaco y algodón; pero también ejercería como minero, pastor, pescador, herrero, carpintero, maderero, empleado de talleres textiles y servidor doméstico (Thomas, 1997; Stevenson, 2015). Así pues, fueron varios los sectores de la economía colonial que se beneficiarían de su esfuerzo.

Las expediciones portuguesas para obtener esclavos en África Occidental fueron financiadas con dinero privado, aunque los mercaderes debían obtener el permiso de la Corona portuguesa para viajar porque el comercio con África era un monopolio real. De este modo, como manifiesta Thomas: “Portugal estableció la rutina que luego se mantuvo en los viajes a América: el derecho a transportar esclavos se concedió a una sucesión de mercaderes privilegiados, obligados a pagar una tasa anual establecida por la Corona, que así encontraba interesada su empresa” (Thomas, 1997: 82). Asimismo, la Corona, para hacer efectivo el control sobre este comercio, promovería leyes como la aprobada en 1473 que obligaba a llevar a Portugal todos los esclavos comprados en África, con el fin de garantizar la recaudación impositiva. Esto indica que hasta ese momento los capitanes los vendían en otras partes, como pudieran ser los puertos de Sevilla o Valencia, con lo que eran otras las coronas que se beneficiaban de los traslados. Después de 1481 todos los navíos con rumbo a África tendrían que registrarse en la *Casa da Mina* de Lisboa y, en 1486, se fundó una dependencia de ésta directamente relacionada con el comercio de esclavo: la *Casa dos Escravos*. Ambas instituciones, influenciadas por sus antecesoras genovesas, tuvieron como funciones esenciales el asegurar que los esclavos llegasen a los

mercados, que los impuestos fuesen pagados y que las licencias reales para comerciar fuesen debidamente solicitadas y concedidas (Del Rey y Canales, 2014).

Los mercaderes portugueses también tuvieron que obtener licencias, solicitadas en este caso a la Corona española, para transportar esclavos africanos durante los siglos XVI y XVII a las Indias españolas. Efectivamente, durante el periodo de la integración de Portugal en la *Monarquía hispánica* gozaron de exclusividad en ese suministro. Los primeros contratos — no otorgados a un solo mercader — obligaban a éstos a suministrar un determinado número de esclavos y a vender licencias para comerciar a quienes se lo solicitaran. Luego, a partir de 1595, el suministro de esclavos africanos a las colonias españolas en las Indias comenzó a realizarse a través de los conocidos “asientos”, esto es, contratos acordados sobre una vigencia temporal y un número determinado de esclavos otorgados a un solo mercader o compañía que ostentaría el monopolio del suministro durante el tiempo de vigencia de la contrata. El “asiento de negros” debe encuadrarse dentro de las necesidades de financiación de la Corona española — presentes durante todo el siglo XVII — mediante el cual la Hacienda obtenía un beneficio económico a cambio de ceder el monopolio del tráfico de esclavos. Al mismo tiempo, se establecía un arancel a la importación de esta mano de obra en Indias, cuya renta servía para pagar el servicio de deuda pública (Fernández Durán, 2011).

Hasta 1445, el método utilizado por los portugueses para obtener esclavos en África Occidental era la captura directa — bien haciéndolos prisioneros, bien secuestrándolos — pero, a partir de esa fecha, el método que se impondría sería el intercambio. Los interlocutores africanos en las negociaciones eran siempre los gobernantes locales, tuvieran o no gran importancia en la región. Entre estos y los portugueses existió una especie de alianza cimentada en los beneficios que el negocio de esclavos les reportaba a ambos. Los jefes locales ofrecían generalmente como esclavos a los mercaderes portugueses tanto a prisioneros de guerra, como secuestrados de otras poblaciones o condenados por delitos. Los portugueses, por su parte, ofrecían a los jefes locales manufacturas europeas (telas de lana y lino, objetos de plata, tapices...) o incluso productos cultivados en Europa, como los cereales. Las características de este intercambio comercial se mantuvieron con todos los otros tratantes europeos que se incorporaron al tráfico de esclavos africanos. Cabe destacar, que en las relaciones comerciales entre europeos y africanos, jugaron un papel esencial los denominados *lançados*, tratantes portugueses asentados en el territorio, generalmente en los estuarios de los ríos, a través de



su integración cultural con las comunidades locales; si bien es cierto que no recibían todo el aprecio de las autoridades portuguesas, sobre todo, porque conseguían evitar los impuestos que la Corona había establecido para el comercio exterior (Thomas, 1997).

La primera de las “factorías” — estaciones, fortificadas o no, en las que se recluía y concentraba a los esclavos hasta el momento de su embarque — que fueron construidas a lo largo de la costa occidental africana, fue obra de los portugueses. La factoría se erigió en la isla de Arguin, frente la costa mauritana. El motivo de su construcción fue el intensivo comercio de esclavos que se estaba desarrollando en la zona desde hacía una década, con cifras que comenzaban a superar los varios millares de esclavos anuales (Thomas, 1997; Iliffe, 2013). El gobierno de esta factoría, al igual que ocurrió con otras, pasó a manos de otros europeos en diferentes ocasiones, una circunstancia no exclusiva de las posesiones portuguesas, como veremos. A los portugueses también se debe la construcción de la considerada como base más activa del comercio de esclavos con América: la factoría fortificada de la isla de Gorée, frente a la costa de Senegal. El establecimiento de este tipo construcciones, cuyas dimensiones sobre el terreno ocupaban el espacio imprescindible para asegurar su cometido, obedece a un plan estratégico asumido tempranamente por los portugueses y continuado por los demás europeos: el comercio con África no debía estar vinculado con la conquista de territorios. El objetivo no era conquistar, sino comerciar (Davies, 1970). El factor principal que influyó en el hecho de no practicar una conquista a gran escala, como la que se produjo a finales del siglo XIX, fue la incapacidad de la medicina europea para hacer frente a las enfermedades del África tropical (Del Rey y Canales, 2014; Koot, 2014).

Así pues, los portugueses fueron pioneros en la trata atlántica, estableciendo una serie de pautas, mantenidas luego por otros europeos dedicados a este negocio, como fueron: el control estatal del comercio con África, el intercambio de esclavos en los estuarios de algunos de los ríos del África Occidental, o la utilización de factorías como parte de la logística comercial (Iliffe, 2013). Durante los cincuenta años que transcurren desde 1480 a 1530, disfrutaron de un virtual monopolio del comercio con África, mínimamente alterado por el comercio que practicaron los franceses en las costas de Gambia y Senegal (Davies, 1970). La preponderancia en la exportación de esclavos negros africanos pudo ser conservada por los portugueses hasta el primer cuarto del siglo XVII, periodo en el que exportaban alrededor de unos ocho mil esclavos al año, para ser repartidos entre Santo Tomé, Europa, las Indias españolas y Brasil. Después de ese tiempo,

los portugueses dejaron de tener la posición privilegiada que habían disfrutado en el negocio negrero, si bien es cierto, que nunca lo abandonaron<sup>4</sup>. Un factor que influyó, en buena medida, en la pérdida de su hegemonía fue la exportación al Caribe por parte de otros pueblos europeos del modelo productivo practicado en Brasil: el cultivo del azúcar a gran escala. En efecto, la ascendente demanda de esclavos, proveniente de los colonos propietarios de las plantaciones de azúcar en el Caribe, motivó que otros países europeos se mostraran interesados en participar, también a gran escala, en el suministro de negros a las colonias en América (Davies, 1970; Thomas, 1997; Steveson, 2015; Tuttolomondo, 2002). Las costas occidentales de África iban a ver incrementada, a partir de las primeras décadas del XVII, la presencia estable de mercaderes holandeses, franceses, ingleses, suecos, daneses y brandenburgueses, que rivalizaban, específicamente, por el control del comercio de esclavos.

#### 1.2.2 *Los holandeses ensanchan la brecha*

Las primeras noticias de holandeses en la costa occidental de África datan de la década de 1590. En un principio su interés comercial se centró en el oro y en el marfil, pero posteriormente también se orientó hacia los esclavos. Desde muy temprano se ganaron el afecto de los africanos, debido a que se mostraban menos violentos que los portugueses y a que estaban mejor equipados que estos para comerciar con ventaja (Thomas, 1997). Disponían de mejores telas y más económicas que las ofrecidas por los portugueses, y de otros artículos muy apreciados en África, como los lingotes de hierro sueco. Las zonas donde se establecieron fueron la costa noroccidental de África (isla de Gorée), la denominada Costa de Oro (actualmente Ghana) con su cuartel general en Elmina y Angola. Aunque se registran algunos envíos de esclavos africanos desde finales del siglo XVI, los holandeses se dedicaron de forma evidente a este negocio a partir de 1622, fecha que coincide con el fin de la *Tregua de los Doce Años* con España y, consiguientemente, con el inicio del proceso de hostigamiento sistematizado a quienes suministraban esclavos africanos a las colonias españolas en las Indias Occidentales. Portugal formaba parte de la Corona española, por lo que se vio afectada por la guerra económica que Holanda declaró a sus intereses económicos. La estrategia de los holandeses incluyó el ataque y conquista en 1637 de uno de los enclaves portugueses más importantes en África, la factoría de Elmina. Este acontecimiento simboliza el final del poderío luso en la Costa de Oro, aunque, como

---

<sup>4</sup> Los aproximadamente 4 millones de esclavos exportados desde África por los portugueses, durante el periodo global de la trata atlántica, confirma que siguieron dedicándose a este comercio hasta el siglo XIX. Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870* (p. 61).

se señaló anteriormente, en ningún caso el abandono completo de la trata portuguesa en África. En la década de 1640 los holandeses se habían convertido en los europeos más poderosos entre los presentes en África, aunque sin alcanzar el monopolio anteriormente disfrutado por los portugueses (Davies, 1970; Iliffe, 2013).

En la organización del comercio holandés en África y, por consiguiente, en la exportación de esclavos negros a América, contribuyó notablemente la *Compañía Holandesa de las Indias Occidentales* (*West-Indische Compaigne*). Aunque más adelante se convertirá en el centro de nuestro estudio, podemos adelantar que obtuvo el monopolio del Estado holandés para comerciar en América y África, y que parte de su capital iba destinado a la construcción y mantenimiento de fortificaciones y buques, así como a gastos militares (compra de armamento, salarios de los ejércitos, etc.). En el último cuarto de siglo XVII, tras su reestructuración en 1674, la compañía se dedicaba principalmente a la trata debido al espectacular incremento en la demanda de esclavos que había provocado la “revolución azucarera” en el Caribe (Koot, 2015: 44, 49). La importancia que tuvo esta compañía en el desarrollo de negocio del azúcar en el Caribe, así como el predominio holandés durante este periodo en África, es indiscutible:

Los holandeses inspiraron y sirvieron la primera etapa de esta confederación del azúcar. Con su Compañía de las Indias Occidentales tenían todavía el monopolio más antiguo, más rico y al parecer el mejor administrado. Poseían una línea de fuertes tanto en África noroccidental (Gorée, Arguin) como en el golfo de Guinea, y sobre todo en Elmina, antaño portuguesa y, aunque el oro era todavía la principal exportación de esta última factoría, de año en año aumentaba el número de esclavos que venían de allí o de la vecina Costa de los Esclavos, al este (Thomas, 1997: 188).

Cabe señalar, que la simultánea pérdida de posesiones en América y África, no impidió a los holandeses continuar suministrando esclavos al continente americano. En efecto, durante la década de 1650 los portugueses les arrebataron varios territorios en ambos continentes, aunque la Guyana y Curaçao continuaron siendo holandesas. Desde Curaçao permanecieron suministrando esclavos, de forma legal o ilegal, a colonos españoles, portugueses, franceses e ingleses instalados en el Caribe<sup>5</sup>. La *Compañía Holandesa de las Indias Occidentales*, por ejemplo, suministró de forma legal esclavos a asentistas españoles en la década de 1670 (Fernández Durán, 2011)<sup>6</sup>. Los enfrentamientos que

---

<sup>5</sup> A finales de 1660, el gobierno francés realiza una petición a la *Compañía de Holandesa de las Indias Occidentales* e incluso a intrusos holandeses, para que vendiese, sin trabas, esclavos a los colonos franceses. Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, (p. 190).

<sup>6</sup> Los asentistas eran comerciantes o financieros que contrataban con la Corona española el asiento de negros en las Indias. Hasta 1640, cuando Portugal se independiza de la Corona española, los asentistas fueron

mantuvieron con ingleses y franceses durante el último tercio del siglo XVII provocaron que Holanda perdiese su hegemonía comercial también en África aunque, al igual que en el caso portugués, no hicieron que los holandeses abandonaran el negocio negrero. A esto contribuyó el hecho de que Holanda mantuviera una posición económica privilegiada en Europa y que Ámsterdam fuera la capital comercial y financiera europea, un mercado donde se podía vender de todo (Thomas, 1997; Del Rey y Canales, 2014).

Algo más tarde, cuando en la tercera década del siglo XVIII se abandonase el sistema monopolístico para comerciar con África, compañías holandesas — a las que sólo se exigía entonces el pago de los impuestos correspondientes — continuaron exportando esclavos africanos a América. De hecho, las ciudades de Middelburg y Flesinga en Zelanda se especializaron entonces en el tráfico de esclavos. La continuidad del suministro de esclavos fue también favorecida porque, en esta nueva etapa, los holandeses continuaban manteniendo su fuerte en Gorée y varios en la Costa de Guinea (Elmina, Nassau, Axim, Accra, Anka y Benda). Cabe señalar por último que, si bien los holandeses tuvieron una participación destacada en el comercio de esclavos, si se la compara con la portuguesa, inglesa o francesa, el balance resulta más bien modesto. Los esclavos africanos transportados por los holandeses suponen alrededor de un siete por ciento de la cantidad total que, según Koot, estaría situada en torno a los seiscientos mil quinientos esclavos (Koot, 2015: 63).

### *1.2.3 Los franceses impulsan el papel de las compañías*

Como se mencionó más arriba, durante el siglo XVI los franceses mantuvieron relaciones comerciales intermitentes con poblaciones nativas del noroeste africano, hasta que finalmente decayeron. Sin embargo, en el siglo XVII el interés francés por el comercio africano se renovó gracias al impulso de algunos destacados políticos franceses. El motivo, como ocurrió con otros países europeos, fue la necesidad de suministrar mano de obra forzada para explotar las posibilidades económicas de sus colonias americanas. El noroeste africano se convirtió en el área de mayor influencia francesa, entre el río Senegal y el río Gambia, aunque también comerciaron en la Costa de Oro y en la Costa de los Esclavos. En esta última, por ejemplo, consiguieron establecerse de forma permanente en Ouidah (Davies, 1970). En el comercio de esclavos desempeñaron, como veremos, un papel

---

portugueses. Después de poco más de veinte años se firmaron los nuevos asientos que perdurarían hasta finalizar el siglo. El primero con un italiano y un portugués, y los siguientes con varios españoles, todos ellos grandes financieros. Fernández Durán, Reyes (2011): *La corona española y el tráfico de negros*. Madrid: Ecobook (pp. 24-26).

destacado las grandes compañías privilegiadas francesas, puesto que los gobiernos franceses de los siglos XVII y XVIII las veían como el mejor método para ejercer el control sobre este comercio. No debemos olvidar que Francia se caracteriza por la defensa a ultranza del mercantilismo como teoría económica que postula que el comercio exterior debía ser controlado por el Estado o que otros países no pudiesen participar en el comercio entre la metrópolis y sus respectivas colonias. Alguna de estas compañías recibirá en su momento el asiento español, mediante el cual quedaba autorizada para suministrar esclavos a la América española y las Antillas francesas (Fernández Durán, 2011).

#### *1.2.4 Los ingleses gestionaron el apogeo de la trata*

El primer lugar de África sobre el que recae el interés comercial de los ingleses fue Marruecos, tal es así que, a mediados del siglo XVI, estos controlaban la gran parte de su comercio exterior (Thomas, 1997). En ese mismo periodo, hubo contactos comerciales entre ingleses y africanos en la costa occidental del continente, si bien es cierto que fueron contactos intermitentes y, aunque molestos para los portugueses porque las mercancías inglesas eran más baratas que las suyas, no constituyeron para estos últimos un gran desafío comercial. El comercio inglés de esclavos en África, con consentimiento de la Corona, se había iniciado en 1562 con el viaje que realiza a Sierra Leona el capitán John Hawkins, convencido, entre otras cosas, de que en la costa de Guinea podía obtener esclavos para trasladarlos a La Española, lugar donde podía venderlos ilegalmente (Thomas, 1997; Del Rey, Canales, 2014). Sin embargo, su dedicación al negocio tuvo poco recorrido por la metodología utilizada — aparte de la venta ilegal de los esclavos, actuaba como un corsario para obtenerlos — por lo que su flota sería apresada por las autoridades españolas. Después del fracaso de Hawkins hubo que esperar a la década de 1630 para que los ingleses manifestaran su intención de participar, de forma habitual, con el comercio de esclavos (Davies, 1970).

En Inglaterra, las grandes compañías comerciales también desempeñaron un papel destacado en el tráfico de esclavos atlántico. Por regla general, la misión de estas compañías se centró en el suministro de esclavos a las colonias inglesas en América, pero también hubo casos, como ocurrió con otras compañías extranjeras, en que su misión fue suministrarlos a las colonias españolas en Indias (Fernández Durán, 2011). El caso más evidente fue el de la *South Sea Company*, compañía a la que se le concedió el asiento español en 1713, aunque el suministro de negros lo realizó mediante contratos con otras compañías

o comerciantes privados, es decir, apoyándose en la logística de otros<sup>7</sup>. Asimismo se debe señalar que durante el siglo XVII, periodo en el que el régimen monopolístico estuvo vigente, no sólo se dedicaron a la trata estas compañías sino también mercaderes ingleses independientes, quienes actuaban bajo licencia de la Corona inglesa o de las propias compañías, así como los denominados “intrusos”, comerciantes que actuaban ilegalmente (Davies, 1970; Thomas, 1997; Stevenson, 2015).

Los ingleses comerciaron con esclavos en una amplia zona de la costa occidental africana que incluye regiones al noroeste del río Gambia, varias regiones del Golfo de Guinea — en la Costa de Barlovento, Costa de Oro, Benin y ríos de Calabar, en Nigeria — y la costa de Angola (Davies, 1970; Thomas, 1997). El modelo logístico que emplearon para mantener este comercio no distó mucho del utilizado por otros europeos, esto es, la construcción de factorías y fuertes en zonas próximas a la costa (Tuttolomondo, 2002). El fuerte de Comartine (Costa de Oro), construido en 1631, constituye el primero de sus asentamientos permanentes. En zonas donde el asentamiento resultaba difícil de realizar o era peligroso, se enviaba para recoger a los esclavos pequeñas embarcaciones lanzadas desde buques fondeados cerca de la costa. Cabe reseñar que, al igual que portugueses y holandeses, los ingleses fueron hegemónicos en el comercio africano, un poder que se hizo especialmente patente a partir de la primera década del siglo XVIII, cuando Inglaterra se erige como la primera potencia marítima. En el tráfico de esclavos, resultaron ser mucho más eficientes que los holandeses y los franceses, al utilizar para este tráfico navíos más pequeños y con menos tripulación. Así pues, si el siglo XVIII se considera como el “siglo de oro” de la trata atlántica, por el volumen de exportaciones de esclavos africanos enviados a América — alrededor de 6.000.000 de esclavos — ello es debido en gran medida a la eficacia comercial inglesa (Fernández Durán, 2011).

#### *1.2.5 Otros pueblos occidentales involucrados en la trata atlántica*

El comienzo de la participación de los países escandinavos en la trata desde África se inicia en 1649, con la creación de la *Compañía Sueca de África*. Dicha compañía estableció una colonia en la Costa de Oro, formada por una serie de fortificaciones y factorías (Thomas,

---

<sup>7</sup> Un aspecto interesante de la South Sea Company es que su creación se debió más a motivos financieros que comerciales, al ser el resultado de un plan ideado por el gobierno inglés para financiar la deuda pública, que contemplaba que los tenedores de los bonos de deuda podrían incorporarse como accionistas a una compañía que tendría el privilegio del monopolio con la América española. La restructuración de las deudas públicas usando sociedades por acciones, dotadas con algún privilegio y con la promesa del apoyo estatal, fue una de las medidas que contemplaba el modelo financiero adoptado en Inglaterra tras la Revolución de 1688. Paul, Helen J. (2011): *The South Sea Bubble. An economic history of its origins and consequences*. London: Routledge (p. 34).

1997; Del Rey, Canales, 2014), entre las que destaca el fuerte Carlosburgo, que luego bajo dominio inglés tomaría el nombre de Castillo de Cabo Corso (*Cape Coast Castle*). Sin embargo, la presencia sueca en África duró poco más de una década, debido a que holandeses y daneses — por esa época apoyados mutuamente — les crearon una seria competencia, que provocó que fueran perdiendo paulatinamente sus posesiones. También es cierto que su vinculación con la trata no finalizó en esas fechas, pues cuando los suecos adquirieron la pequeña isla caribeña de San Bartolomé en 1784, la utilizaron durante cuarenta años como estación intermedia de esclavos destinados a otras regiones (Del Rey y Canales, 2014). Los daneses, como es de suponer, también estuvieron inmiscuidos en la actividad de la que venimos hablando. Aunque se tiene noticias de buques daneses en África a partir de 1649, se puede decir que el inicio oficial del comercio danés con el continente se produce en 1651, fecha en la que redactan los estatutos de la *Compañía de Glückstadt* (Thomas, 1997). Como en otros casos, los daneses establecieron asentamientos localizados en la Costa de Oro, destacando entre ellos los fuertes de Christiansborg y Frederisksborg. Comerciaron con esclavos a una escala modesta, pues su objetivo era suministrarlos a las pequeñas posesiones que tenían en el Caribe, pero ello no evitó que tuvieran que hacer frente al hostigamiento de rivales europeos (portugueses, ingleses y holandeses) y caudillos locales. A pesar de todo, la aventura de los daneses en África se mantuvo hasta 1850, fecha en la que venden todos sus bienes a los ingleses.

Los brandenbúrgueses, los últimos europeos en incorporarse a la trata atlántica, dieron inicio a su actividad en África en 1682, cuando fundan en la Costa de Oro la factoría Gran Friedrichsburg. También en esta región fundaron una factoría (en Takoradi) y el fuerte Dorothea (en Akwidah), y en el noroeste africano se hicieron con la antigua factoría de Arguin. Para gestionar el comercio con África crearon la *Compañía Brandenbúrguesa de África* que, como en otros casos, no sólo se dedicaría a la trata sino también al comercio de oro, pimienta, marfil, etc. Un hecho destacable en este caso es que acudieron a África bien pertrechados militarmente, mucho más que los demás europeos (Thomas, 1997). A pesar de ello, no tuvieron mucho éxito con el negocio de esclavos y en la década de 1720 vendieron sus posesiones a los holandeses.

Ni los escandinavos (suecos y daneses) ni los brandenbúrgueses tenían colonias en América en el momento de su entrada en el comercio africano, por lo tanto, el suministro de mano de obra de esclava a sus posesiones para sus posesiones en ultramar se encontraba entre sus objetivos. Sin embargo, sintiéndose potencias navales emergentes decidieron

dedicarse al tráfico de esclavos con la esperanza de introducirse en el comercio atlántico, aprovechando que ninguna de las potencias establecidas en África era capaz de mostrarse hegemónica (Davies, 1970: 12). Es cierto también que suecos, daneses y brandenburgueses intentaron adquirir en el siglo XVII territorios en el Caribe, consiguiéndolo solamente los daneses con las Islas Vírgenes, lugar adonde exportarían sus esclavos. No obstante, suecos y brandenburgueses fueron capaces de encontrar destino para los esclavos que obtuvieron. Los suecos, mediante acuerdos, los suministraron a los portugueses en la isla de Santo Tomé (Golfo de Guinea) y a holandeses en Curaçao (Del Rey y Canales, 2014), por su parte, los brandenburgueses, también mediante un acuerdo, los suministraron a los daneses en la isla de San Bartolomé.

La exportación de esclavos desde África fue también practicada por mercaderes españoles que, sin embargo, no hicieron uso de los típicos puestos avanzados (factorías, fuertes), ni tuvieron la cobertura de la armada para llevar a cabo esta actividad. Realizaron viajes esporádicos en busca de negros, especialmente en la costa superior de Guinea, durante todo el siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Después, habrá que esperar a la década de 1750 para que estos viajes se repitan, cuando la *Compañía de Barcelona* recibe el permiso de la Corona para suministrar esclavos directamente de África a Puerto Rico, Santo Domingo y Margarita, aunque los viajes proyectados posteriormente fueron pocos<sup>8</sup>. Parece ser que la cadencia de estos viajes a África aumenta en la última década del siglo XVIII, cuando se liberaliza el comercio con la América española (Fernández, 2011: 16). En ese periodo los españoles utilizarán las islas de Annobón y Fernando Poo como bases para la trata y, además, traficarán libremente con esclavos en la desembocadura del Níger y en el cabo López (al sur del río Gabón), tras recibir el beneplácito de Portugal (Thomas, 1997).

Asimismo, comerciantes procedentes de las Trece Colonias realizaron viajes directos a la costa occidental africana en busca de esclavos, una actividad que da inicio en 1725 con el envío de los primeros barcos desde el puerto norteamericano de Newport. La utilización de ron como principal mercancía de intercambio y el uso de barcos de pequeño tamaño para la travesía atlántica fueron algunos de los aspectos más reseñables del comercio con África. Después de la independencia de las Trece Colonias, esta actividad se

---

<sup>8</sup> En la década señalada la Corona española decide hacer caso omiso a la decisión papal que venía respetando desde hacía tiempo, que señalaba que sólo Portugal podía participar en la trata africana. Por lo tanto, todos aquellos mercaderes españoles que recibieron licencia de la Corona española para suministrar esclavos a las colonias en Indias, así como las compañías españolas que recibieron el Asiento, hasta ese periodo no podían obtener los esclavos en África, sino comprándolos a otros europeos. Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta (p. 266)



continuó desarrollando por comerciantes del nuevo Estado independiente. Según Thomas, en los años ochenta del siglo XVIII alrededor de cuarenta navíos salían anualmente desde Estados Unidos a África en busca de esclavos (Thomas, 1997: 283).

### **1.3 Los efectos del comercio de esclavos africano**

El siglo XVII, como se ha visto, fue testigo privilegiado de la incorporación de nuevas potencias europeas a la trata atlántica con intención de dedicarse a ella de forma permanente. A partir del tercer cuarto de siglo, se observa como el poder de una nación en solitario, como el que disfrutó Portugal en el siglo XVI, no era ya posible en el África Occidental. Fundamentalmente, tres naciones escenificaban su rivalidad por comerciar en esta parte del continente: Las Provincias Unidas, Francia e Inglaterra. Tanto estas naciones, como las otras que en este periodo participaban de esta actividad, construyeron fuertes a lo largo de la costa para ofrecerle protección. Sin embargo, se manifestó más efectivo el poder naval de estas naciones, que podía ampliar el alcance de la influencia de cada una de ellas, y ser empleado con fines defensivos y ofensivos. Hasta que la supremacía naval se decantara finalmente a favor de Inglaterra en el siglo XVIII, existió un equilibrio de fuerzas en África esencialmente estimulado por la gran demanda de negros proveniente de los propietarios de plantaciones de azúcar caribeños, quienes en el tercer cuarto de siglo XVII no sólo eran colonos portugueses y españoles, sino también ingleses y franceses (Williams, 2011). La consecuencia fue el aumento del número de envíos de esclavos africanos al Nuevo Mundo. En el siglo XVIII aproximadamente unos 50.000 africanos al año abandonaban el continente para ser esclavizados en las colonias americanas (E. Stevenson, 2015: 26).

Aunque este trabajo se centre especialmente en la trata atlántica desarrollada en los siglos XVII y XVIII, parece oportuno señalar los efectos que tuvo esta actividad para el África subsahariano occidental tras su vigencia global, desde el siglo XV hasta el siglo XIX. En lo demográfico, provocó una disminución del crecimiento vegetativo de la población por la amplia salida de hombres y mujeres en edad de procreación; así como el desdoblamiento de amplias regiones<sup>9</sup>, debido a las intensas capturas y al éxodo hacia el interior de muchas poblaciones que trataban de evitarlas (Ilfie, 2013; Del Rey, Canales, 2014; Soumonni, 2008). En lo político, impidió la consolidación y el desarrollo de los Estados preexistentes a la llegada de los europeos, por las continuas guerras que

---

<sup>9</sup> En zonas con un mayor índice demográfico en el siglo XV, como el Congo, Ndongo y Quissana, se produjo un desdoblamiento casi completo en el siglo XVII. Del Rey, Miguel; Canales, Carlos (2014): *Esclavos. Comercio humano en el atlántico*. Madrid: Edaf (p.15).

mantuvieron, motivadas en su mayoría por la búsqueda y captura de esclavos. El acceso a una mayor cantidad de armas y mercancías europeas que generaba el intercambio de esclavos con los traficantes europeos, era visto por los jefes locales como una manera de obtener mayor poder y autoridad, de ahí que fomentaran las guerras con poblaciones vecinas para convertir prisioneros en esclavos; pero esa visión fue también advertida por facciones tribales dentro de estos reinos, que se tradujeron en luchas internas por el poder. En cualquier caso, ambas situaciones provocaron que estos Estados en potencia se desmoronaran o se fragmentaran (Thomas, 1997). En lo económico, por último, provocó el abandono de actividades económicas lucrativas con tradición en esa zona del continente africano (agricultura, minería, artesanía, alfarería, tejidos, forja de metales o el comercio local), en función de su desplazamiento hacia la actividad que generaba más riqueza: el comercio de seres humanos (Del Rey, Canales, 2014).

Pero si los efectos de la trata atlántica fueron inmensamente negativos para África, para los europeos fueron todo lo contrario, contribuyendo en buena medida a su desarrollo económico. Efectivamente, todo el proceso enmarcado dentro del denominado “comercio triangular”, así como las consecuencias del trabajo de esclavos africanos en América aceleraron el proceso de crecimiento económico europeo (Del Rey, Canales, 2014; Koot, 2014)<sup>10</sup>. Existe un amplio consenso en afirmar que el comercio de esclavos fue uno de los motores del capitalismo europeo. Eric Williams, por ejemplo, establece una relación directa entre los beneficios que generaron las plantas azucareras caribeñas, con la acumulación de capital que financió la Revolución Industrial británica (Williams, 2011: 21). Las consecuencias de la trata atlántica para Europa fueron decisivas, al estar relacionadas con el desarrollo mercantil, la acumulación de capitales, la prosperidad económica industrial y, en general, con la evolución capitalista occidental y su crecimiento (Martínez Carreras, 1990; Fernández Durán, 2011).

---

<sup>10</sup> El comercio triangular fue la denominación que adquirió el comercio desarrollado entre las dos orillas atlánticas, caracterizado por el intercambio de bienes y productos por personas. El proceso seguido era el siguiente: desde puertos europeos partían buques con manufacturas que se intercambiaban en los puertos africanos por esclavos, luego los buques se dirigían a los puertos americanos en donde los esclavos eran intercambiados por productos coloniales (azúcar, tabaco, cacao) y metales preciosos, para finalmente regresar a Europa con este cargamento. Paul, Helen J. (2011): *The South Sea Bubble. An economic history of its origins and consequences*. London: Routledge (p.40).

## **2. LAS COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS EN LA ORGANIZACIÓN DEL COMERCIO CON ÁFRICA**

El comercio exterior durante la Edad Moderna tuvo una gran importancia para los grandes Estados europeos. Esta consideración se mantiene perfectamente, como se ha podido comprobar, para el caso del comercio con África. Por esa razón, las siguientes páginas se dedican a conocer los planteamientos organizativos que emergieron desde los gobiernos de los principales Estados dedicados al comercio con el oeste africano, así como a conocer cuáles fueron las soluciones adoptadas por cada uno de estos Estados.

### **2.1 Posibles soluciones para la ordenación del comercio africano**

Debido al hecho de que la conquista del África Occidental era impracticable o, al menos, no rentable desde un punto de vista económico, las monarquías europeas barajaron cuatro posibles soluciones para que sus intereses resultaran potenciados. La primera, que el comercio fuese organizado desde el propio Estado, con el objetivo de sacar ventaja económica para sus gobiernos. La segunda, que el Estado emprendiese, no el comercio en sí, sino la disposición de las instalaciones que permitiesen a los miembros de un país dedicarse al comercio. El Estado, por ejemplo, podría construir fuertes, proporcionar fuerzas navales y luchar en guerras, mientras se dejaba el comercio a los particulares. La tercera solución pasaba porque todo el interés estatal se depositara en una compañía privilegiada, la cual se encargaría de la defensa y del comercio. Y la cuarta, que el Estado no interviniese en este sector de la economía —política *laissez-faire*— dejándolo abierto por completo a comerciantes no organizados, quienes se encargarían también de los asuntos de defensa.

No todas estas soluciones fueron igualmente llevadas a la práctica. La participación directa del Estado en el comercio, por ejemplo, no se produjo hasta el siglo XVIII, aunque esto es objetable. Según Davies, esto se debió fundamentalmente a que, en los siglos XVI y XVII, los Estados europeos en general no eran lo suficiente potentes económicamente como para soportar los riesgos propios de las operaciones comerciales, ni para financiar proyectos a largo plazo que conllevara exploraciones y gastos en defensa (Davies, 1970: 16). Sin embargo, la relevancia que había adquirido el comercio africano en el siglo XVII, debido a la difusión del azúcar en las colonias francesas e inglesas en el Caribe, hizo que no se descuidase este punto. Los gobernantes de estos países incluyeron, dentro de su estrategia imperial, el suministro de mano de obra a las plantaciones de esas colonias. Pero

ante la incapacidad de los Estados para llevar a cabo el suministro, se favoreció la creación de grandes sociedades dotadas de poder — tendrían capacidad de negociar y hacer cumplir los acuerdos con los nativos — y privilegios — serían receptoras de fondos del Estado para proyectos a largo plazo. Sus referentes fueron las compañías holandesas e inglesas de las Indias Orientales que, teniendo unas condiciones similares, habían experimentado una exitosa trayectoria. En 1621, los holandeses comprometieron su interés en el comercio africano a la precitada *Compañía Holandesa de las Indias Occidentales*. En futuras cuestiones de organización comercial, la mayoría de los Estados europeos del XVII siguieron el ejemplo holandés, es decir, crear sociedades por acciones fuertes. Entre 1620 y el final del siglo, cada nación interesada en el comercio africano experimentó con este tipo de compañías.

Estas compañías fueron muy diferentes entre sí pero, en todos los casos, el resultado fue sustancialmente el mismo: el fracaso económico (Davies, 1970; Thomas, 1997). Hasta que la corporación privilegiada elaboró su propia desacreditación, la idea de que el comercio podría ser entregado a comerciantes privados recibió un escaso y lento apoyo, motivado por una serie de ideas preconcebidas, pues se pensaba que los comerciantes nacionales se enfrentarían entre sí en vez de mostrarse más audaces que sus rivales extranjeros; que sería difícil manejarlos; que no pagarían impuestos; que no alcanzarían acuerdos con los nativos y quizá incumplirían los existentes, perjudicando así a la metrópoli; y que la primera dificultad de importancia les haría abandonar el comercio (Thomas, 1997).

## **2.2 Los modelos adoptados y sus trayectorias nacionales**

### *2.2.1 La alternativa portuguesa*

A menudo se adoptaron dos o tres de las soluciones descritas, como ocurrió en el caso de Portugal. Las razones que lo motivan serían, en primer lugar, que las exploraciones portuguesas en la costa africana, como se ha manifestado anteriormente, se financiaron con el esfuerzo de la Corona. En segundo lugar, que, en 1481, el comercio con Guinea se convirtió en un monopolio de la Corona, con la supervisión de un departamento de gobierno — aunque esto no significa que en los siguientes siglos la Corona explotara directamente la totalidad del comercio portugués con África. Y en tercer lugar, que de vez en cuando el comercio de una región en particular fue realizado por contratistas o comerciantes privados con licencia. Es probable que entre los comerciantes portugueses dedicados a la trata formaran asociaciones y pequeñas empresas privadas para explotar las

concesiones de la Corona. Sí se constata, en cualquier caso, que la gran compañía privilegiada no fue una característica del comercio portugués en África (Davies, 1970; Thomas, 1997). En 1648 se fundaría una compañía brasileña, pero su actividad quedó confinada solamente a Sudamérica y su monopolio no incluía en suministro de esclavos. Hubo que esperar hasta los años finales del siglo XVII para que una organización por acciones emergiera en el comercio portugués con África, la *Compañía de Cacheu* (Stevenson, 2015: 34).

### 2.2.2 El modelo organizativo francés

En Francia, especialmente en los últimos cuarenta años del siglo XVII, la compañía privilegiada fue el modelo organizativo ampliamente utilizado para cubrir el comercio de larga distancia, anteriormente dominaron este comercio las asociaciones y las pequeñas compañías. El primer intento de unir estas entidades en una sencilla y más efectiva estructura organizativa lo haría Richelieu en 1626, con la creación de una compañía que tendría amplia cobertura de actuación en América y África. Pero la grandiosidad del plan se colapsó antes que funcionara correctamente. Será Colbert — estadista francés, conocido por su defensa del mercantilismo — con quien la compañía privilegiada inicie una actividad prolongada en el tiempo. En 1664, Colbert liquidó los fragmentos supervivientes de varias compañías y estableció la gigante *Compagnie des Indes Occidentales*. Al igual que la creada por Richelieu, a esta gran empresa se le concedió el monopolio del comercio de las colonias francesas en América y de un amplio espacio de la costa occidental de África, desde Cabo Verde hasta el Cabo de Buena Esperanza. A esto se añade privilegios militares, políticos y fiscales. Sin embargo, estas enormes concesiones no fueron suficientes alicientes para atraer capital privado (Davies, 1970; Thomas, 1997). Sólo un pequeño porcentaje del capital total de la compañía provino de inversores privados; el resto del capital provino del rey — la primera vez que la Corona participaba en el control en este tipo de empresas — y de fondos públicos, con lo que la compañía se consideraría como un departamento del Estado. Como compañía monopolística, tuvo una vida útil de unos tres años. En 1666 se vio obligada a conceder licencias a operadores privados a cambio del pago de una pequeña cuota, hundiéndose al año siguiente por la gran acumulación de deudas que arrastraba.

En 1672, nuevamente Colbert fue el encargado de crear la *Compagnie du Sénégal* a través de la compra de los intereses de su desaparecida predecesora. Sin embargo, al igual que ésta, no tuvo éxito. De hecho, ese mismo año el monopolio fue abandonado e incluso el suministro de esclavos a la América francesa estuvo por tiempo descontrolado. En esa

década, los gobiernos holandeses y daneses, al igual que habían hecho los franceses, concedían monopolios que se extendían a ambos lados del Atlántico para abarcar la comercialización de productos coloniales así como el suministro de esclavos. En 1684, se funda una nueva compañía privilegiada en Francia, la *Compagnie du Guinea*, fundada esta vez por el hijo de Colbert, a la que se le concedió el monopolio del comercio desde Sierra Leona hasta el Cabo de Buena Esperanza pero, al igual que sus antecesoras, tampoco tuvo éxito. En 1701, tras experimentar una última transformación, se hizo cargo del asiento español que mantuvo hasta 1711.

Con todo, la historia de la organización comercial francesa en África para este periodo ofrece un pobre registro. Un resultado que pudo estar condicionado por el escaso interés de los inversores privados franceses. De haber invertido más en las compañías, éstas hubiesen sido menos dependientes del dinero del Estado y, consecuentemente, habrían adquirido la flexibilidad que el comercio africano necesitaba (Davies, 1970; Thomas, 1997)<sup>11</sup>. No obstante, Francia no abandonó el modelo monopolístico. Antes de que terminase el siglo XVIII otras compañías más recibieron el monopolio del comercio de alguna región de África. La primera fue la *Compagnie des Indes* que, después de que en 1720 fuese protagonista de la primera burbuja especulativa en Francia, recibió este privilegio para comerciar con esclavos en la costa de Guinea, a condición de entregar treinta mil esclavos durante los siguientes veinticinco años (Thomas, 1997: 241). Ante las dificultades que encontró para hacer efectivo el suministro, concedería licencias a tratantes privados franceses para tratar de cumplir con sus compromisos. La siguiente fue la *Compañía de la Costa de África* que, en la década de 1770, obtuvo por quince años el derecho exclusivo de la trata desde la isla de Gorée (Thomas, 1997: 276).

### 2.2.3 El modelo organizativo holandés

Como se ha manifestado, los holandeses organizaron el comercio con África Occidental a través de la mencionada *Geotroyeerde West-Indische Compagnie* (en adelante WIC). Su creación se inspiró en la compañía que actuaba en las Indias Orientales, la *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (en adelante VOC), debido al inmenso éxito que esta última había obtenido, tanto desde el punto de vista público como del inversor. No obstante, a tenor de la historia que presenta la WIC, parece que no fue una idea idónea adoptar una organización similar

---

<sup>11</sup> La pérdida de independencia de las compañías se justificada con la contribución que hacía el Estado. Los gastos más elevados a los se enfrentaban — el principal, la compra de buques — se sufragaban con fondos estatales, los cuales servían también para insuflar subvenciones. Davies, K. C. (1970): *The Royal African Company*. New York: Atheneum (p. 20).

para el hemisferio occidental. En primer lugar, porque la WIC tuvo mucho menos éxito que la VOC, de hecho, en su trayectoria sufrió una bancarrota. En segundo lugar, porque los intereses holandeses en Oriente eran distintos a los de Occidente. Es decir, mientras que en las Indias Orientales se satisficieron a través del establecimiento de estaciones operativas en la costa (en Tailandia, China, Japón...), en el hemisferio occidental se hizo combinado ese modelo, con la organización de asentamientos. En efecto, la WIC tuvo que construir fortificaciones y factorías en África, además de hacerse cargo de su mantenimiento, así como organizar las colonias que Holanda establecería en América (Pernambuco, Curaçao...). Es el mismo modelo que había llevado también al fracaso a la compañía francesa creada por Colbert para la Indias Occidentales. En opinión de Davies, ninguna compañía privilegiada del siglo XVII estaba capacitada para combinar los intereses comerciales con la organización de asentamientos de forma satisfactoria (Davies, 1970: 21).

El establecimiento definitivo de la WIC se produjo en 1621, año en el que le fue concedido el monopolio para comerciar, durante veinticuatro años, con las Indias Occidentales y el África Occidental, desde el Trópico de Cáncer hasta el Cabo de Buena Esperanza. Este hecho fue una consecuencia de la reanudación de la guerra entre las Provincias Unidas y España, que daba por finalizado el periodo de respeto de los intereses españoles en América. Así, uno de los principales objetivos de la compañía, sería introducir ilegalmente productos a las colonias españolas y portuguesas — estas últimas pertenecientes a la Corona española por aquella época — además de practicar la piratería contra barcos de ambos países. En suma, la compañía se creó para hacer la guerra económica a España y Portugal (Koot, 2015). En los treinta años siguientes la compañía contabilizó bastantes éxitos: consiguió expulsar a los portugueses de la Costa de Oro y acosarlos en varias zonas de África; las zonas más productivas de Brasil fueron capturadas y mantenidas durante un tiempo; y capturó muchos cargamentos valiosos de españoles y portugueses. Sin embargo, estos éxitos no se debieron al comercio sino a la guerra. Una vez restablecida la paz, la compañía languideció por las deudas acumuladas durante la propia guerra, las cuales pudieron ser liquidadas solamente a través de su reorganización en 1674 (Thomas, 1997; Koot, 2015). Su existencia se prolongó muchos años más, pero su trabajo fue mucho menos espectacular, sus privilegios restringidos y sus beneficios más modestos.

La WIC contrasta en algún aspecto con otras compañías de otros países europeos. En el primer lugar, en el control público. Este control fue ejercitado formalmente sobre la compañía, pero fue menos perceptible que el ejercitado sobre las compañías francesas, y

más marcado que el realizado sobre las compañías inglesas. La WIC fue gobernada a través de cinco Cámaras (Ámsterdam, Middelburg, Rotterdam, Hoorn y Groningen), teniendo la máxima autoridad el Consejo de los Diecinueve, cuyo presidente era elegido de entre los miembros de los Estados Generales, la institución encargada de elegir, también de entre sus miembros, a los directores de la compañía (Koot, 2015). Asimismo, parte de su capital era aportado por fondos públicos, y el Estado holandés le suministraba soldados y material de guerra, aunque, como se ha manifestado, éstos debían ser pagados por la compañía. En Inglaterra, el control gubernamental sobre las empresas comerciales se produjo, pero fue menos formal y más casual. Desde el último cuarto del siglo XVI hasta comienzos del siglo XVIII, prácticamente todos los monarcas ingleses invirtieron en sociedades por acciones (*joint-stocks enterprises*), pero en general sus aportaciones fueron pequeñas, sin llegar a verse comprometida, por tanto, la estabilidad de las empresas ante su eventual retirada (Davies, 1970; Paul, 2011). En el caso de la compañía francesa y holandesa de la Indias Occidentales, las contribuciones de fondos públicos fueron parte esencial de su capital.

El segundo aspecto diferenciador se refiere al mantenimiento de sus privilegios. A la WIC se le concedió el monopolio del comercio de ambos lados del Atlántico, por consiguiente, el mismo modelo de concesión que obtuvo la *Compagnie des Indes Occidentales* de Colbert. Como se señaló anteriormente, esta concesión supuso para la compañía holandesa una carga pesada que, sin embargo, fue mitigada en parte, porque la política de asentamientos no fue el principal objetivo de los holandeses en las Indias Occidentales, y más aún, porque la WIC no absorbió la totalidad del comercio de las regiones que les fueron conferidas (Davies, 1970; Koot, 2015). En efecto, permitió que el comercio con algunas de ellas (Brasil, Guyana...) lo ejercieran comerciantes privados libremente o, en algunos casos, mediante el pago de pequeñas tasas. Solamente en el África Occidental fue capaz de mantener su monopolio, pero eso no evitó que intrusos (comerciantes ilegales) le privaran de una parte importante del comercio. Además, este monopolio se acortaría con el tiempo: en 1730 sus privilegios, en un principio extensibles sobre la mayor parte del Oeste africano, se restringieron a la Costa de Oro, y en 1734 fueron abolidos por completo (Koot, 2015). La compañía retendría solamente el monopolio de la importación de negros en la Guayana, pero el tráfico de esclavos quedó abierto a todos los holandeses. Así pues, mantuvo una doble estrategia con respecto a sus privilegios: cesión interesada de estos en América e intento de conservarlos en África, aunque las circunstancias le obligaron finalmente del mismo modo a cederlos. No obstante, la cesión voluntaria de privilegios,



como se observa en el caso de la WIC, no se produjo con la compañía de las Indias Occidentales francesas.

#### 2.2.4 *El modelo organizativo inglés*

En Inglaterra las grandes sociedades por acciones fueron siempre las encargadas de organizar el comercio de larga distancia durante los siglos XVI, XVII y XVIII. A todas las fundadas para comerciar en África Occidental, les fue concedido el privilegio del monopolio de un espacio concreto de su geografía. El hecho de haber sido privilegiadas por la Corona influiría para que el capital privado comprase acciones de estas compañías, pero en modo alguno fue determinante. Realmente resultaba necesario este capital porque los costes que conllevaban su actividad en el continente — los derivados del mantenimiento de la infraestructura defensiva que daba cobertura al comercio — hacían necesario la disposición permanente de grandes sumas de capital. No obstante, la concesión de monopolios, como veremos, también hizo que estas grandes sociedades fuesen el foco de las críticas de algunos de los colectivos afectados por ese privilegio.

La *Senegal Adventurers* fue la primera de estas compañías comerciales inglesas a la que se le concedió el monopolio para comerciar en África. Este privilegio lo obtuvo en 1588 por un periodo de diez años, cuyo ámbito de aplicación se situaba entre los ríos Senegal y Gambia. Sin embargo, se conoce bien poco del desarrollo del mismo. Después de que el comercio estuviese en niveles mínimos, una nueva compañía apareció en el panorama africano en 1618: *Adventurers of London*, la primera compañía explícitamente incorporada al comercio africano. Recibió como privilegio el monopolio del comercio entre Guinea y Benin. Antes y después de su reconstrucción en 1631, en la que se convierte en la *Guinea Company*, se vio afectada por la escasez de capital, por la competencia de intrusos y por la rivalidad de los comerciantes de otros países (Thomas, 1997). Se cree que participó en el comercio de esclavos, pero la documentación disponible no lo asegura fehacientemente, y sus logros comerciales se produjeron especialmente con la madera de secoya. En 1651 abandonaría el monopolio que le fue otorgado.

El comercio con África recogió nuevos impulsos y mayor publicidad con el advenimiento de la Restauración inglesa. Muchos miembros de la realeza y de la corte real comenzaron a interesarse por este comercio (Davies, 1970; Thomas, 1997). En esta coyuntura se concede un nuevo monopolio comercial, el que recibe en 1660 la compañía *Royal Adventurers*. La vigencia de su monopolio sería, así consta, por “1000 años”, y el

producto que acaparó inicialmente su interés sería el oro. Durante los dos primeros años sufrió dificultades financieras debidas, entre otras cosas, a que no se había fijado una cantidad exacta para el capital requerido, con lo que los suscriptores invirtieron las cantidades que desearon. En 1663, cuando se tuvo conciencia de las dimensiones del comercio africano, la compañía adoptó nuevos métodos de recaudación. En esta ocasión la presencia de accionistas miembros de la familia real o allegados a ésta se redujo, aunque mantuvo una presencia notable. La carta real que legitimó su nueva formación recogía, por primera vez, que el objetivo de una compañía comercial iba a ser el tráfico de esclavos (Davies, 1970; Fernández Durán, 2011). A pesar de la reorganización, las finanzas de la compañía continuaron teniendo dificultades, entre otras cosas, porque el capital que finalmente fue suscrito no se pagaría nunca. No obstante, logró algunos avances durante la vigencia de su monopolio, como fueron las construcciones que realizó: una fortificación en la Isla de St. James (frente a la desembocadura del río Gambia) y una factoría en la Costa de Oro, muy cerca de la que disponía en Cormantin. Asimismo, consiguió arrebatar tres posesiones holandesas: una factoría en Cabo Verde, y un fuerte y una factoría en Costa de Oro. Sin embargo, a excepción del fuerte, situado en Cabo de Corso (*Cape Coast*), los holandeses reconquistaron la factoría perdida en Costa de Oro y arrebataron a los ingleses las que poseían en esta región. Estos acontecimientos se contextualizan dentro de la segunda guerra anglo-holandesa (1665 -1667).

Durante los años previos a la guerra, la compañía tuvo un prometedor comienzo en el comercio de esclavos, con el envío de cantidades aceptables de negros a las colonias en las Antillas<sup>12</sup>. Pero las dificultades financieras y la guerra con los holandeses provocaron que la compañía redujera notablemente el suministro de negros, lo que originó una nueva problemática. En efecto, provocó que numerosos colonos ingleses, propietarios de plantaciones de azúcar en su mayoría, protestaran ante el gobierno y el Parlamento por el monopolio que disponía la compañía, al no ser ésta capaz de cubrir las demandas de esclavos que necesitaban (Thomas, 1997: 198). Asimismo generó malestar entre los colonos ingleses, el hecho de que la compañía firmase en 1663 el contrato del asiento para suministrar 3.500 esclavos a las colonias españolas, que no fructificó debido a la conflictividad con los holandeses. Así pues, la actuación de la compañía *Royal Adventurers* propició que el modelo monopolístico resultase realmente cuestionado. Sin embargo, como

---

<sup>12</sup> Sirva como ejemplo el siguiente dato: entre agosto de 1663 y febrero de 1664 la compañía envió 3.075 negros a Barbados. Davies, K. C. (1970): *The Royal African Company*. New York: Atheneum (p. 43).

veremos, este modelo permaneció intacto durante años en Inglaterra, provocando su impopularidad especialmente entre dos sectores: los mencionados colonos, quienes encontraba más efectivo para sus intereses el comercio libre de negros; y los comerciantes de ciudades costeras inglesas, quienes se veían afectados por el monopolio de los comerciantes de Londres (Williams, 2011: 64)

La guerra con Holanda no hizo sino incrementar las dificultades financieras que venía arrastrando la compañía. Por ejemplo, en el año en que se inicia la guerra sus obligaciones con los accionistas no eran cubiertas y se contabilizaba en cientos de miles de libras de la época la deuda que tenía suscrita con sus acreedores (Thomas, 1997: 198; Del Rey y Canales, 2014: 86). Por ello, en 1667 comenzó a vender licencias a particulares para comerciar dentro de su monopolio, lo que llevaría a que durante los cinco años siguientes el comercio inglés en el Golfo de Guinea estuviese en manos de comerciantes privados (Davies, 1970: 43). En las zonas noroccidentales de África (Gambia, Sierra Leona e isla de Sherbo), no emplearía el mismo método sino la fundación de una compañía filial. En efecto, en 1669 crea la compañía *Gambia Adventurers*, a la que arrienda por siete años el comercio de las zonas descritas, mediante el pago de una renta anual. No obstante, la eficacia que buscaba la *Royal Adventurers* no fue alcanzada, puesto que arruinada por las deudas, en 1672 puso el cartel de cierre (Davies, 1970; Fernández Durán, 2011).

Como se ha visto, la trayectoria económica y comercial de la compañía *Royal Adventurers* no se puede catalogar como exitosa, sino más bien de todo lo contrario. Dos factores parecen haber influido notablemente en ese sentido: el primero, el coste económico de la guerra con los holandeses, el segundo, la mala organización de la compañía, evidenciada sobre todo en los años iniciales cuando los propietarios de gran parte del capital (miembros de la Casa Real y cortesanos) dieron muestras de escasa experiencia en materia de negocios. Ejemplos de ello serían el crecimiento desordenado de la cuota de capital y la contratación del contrato del Asiento español (Davies, 1970: 44; Thomas, 1997: 198). Cuando en 1665 se incorporaron a la compañía experimentados comerciantes londinenses nada pudieron hacer ya para reflotarla. De las cenizas de la compañía *Royal Aventures* surgiría la *Royal African Company* que, debido a su interés específico, será tratada en extensión en el próximo capítulo.

### **3. LA ROYAL AFRICAN COMPANY (RAC)**

Después de conocer los aspectos más destacados de las principales compañías privilegiadas que se dedicaron al comercio africano en los siglos XVII y XVIII, este capítulo se centra en aspectos concretos de una de estas compañías: la *Royal African Company*. Su elección obedece fundamentalmente a tres razones: la primera, pertenecer a uno de los países que más contribuyeron a la exportación de esclavos africanos, Inglaterra; la segunda, constituir una compañía emblemática dentro del negocio negrero de este país; y la tercera, haber recibido la atención de varios autores<sup>13</sup>. Así pues, en las siguientes páginas se abordarán aspectos relacionados con la formación de la compañía, la composición de su accionariado, los privilegios que le fueron otorgados, la caída del monopolio comercial, los intentos por recuperarlo y su constante presencia en la Historia de África.

#### **3.1 La formación de la compañía**

El nacimiento de la *Royal African Company* (en adelante RAC) guarda relación con el deseo del gobierno inglés de situar al comercio africano sobre bases sólidas, debido a los pobres resultados cosechados por su antecesora, la compañía *Royal Adventurers*. En sus aspectos formales, se diferenció claramente de esta última por adquirir un nuevo nombre y una nueva carta con privilegios (*charter*); sin embargo, mantuvo las mismas premisas en relación con muchos de sus accionistas y algunos de sus oficiales (Del Rey y Canales, 2014: 87). A finales de 1671, la RAC realizó una suscripción de capital por valor de 111.600 libras de la época, siendo cubiertas en un 90 % por los accionistas. Este hecho contrasta con lo sucedido en el pasado con algunas sociedades por acciones, incluyendo la *Royal Adventurers*, que habían encontrado dificultades para reunir suscriptores. Es posible determinar que la respuesta que obtuvo la RAC ante su solicitud de capital estuvo influenciada por un factor en concreto: su especial dedicación al negocio negrero, en expansión gracias a la demanda proveniente de las colonias inglesas en América. Productos africanos, fundamentalmente oro y marfil, se consideraban valores suplementarios al comercio de esclavos negros. Los inversores mantenían la esperanza de que el envío de más esclavos a las plantaciones azucareras contribuyera a que los precios del azúcar se redujeran, como efectivamente sucedió con el tiempo.

---

<sup>13</sup> El autor fundamental para el desarrollo de este apartado ha sido K.G. Davies, a quien corresponde la autoría del libro *The Royal African Company*. Dicho autor ha sido una constante referencia para otros autores como Hugh Thomas, Helen J. Paul o Reyes Fernández Durán para tratar cualquier asunto relacionado con la *Royal African Company*.

La RAC desde el primer momento recibió el apoyo de la Corte inglesa. En efecto, un buen número de prominentes cortesanos, destacando entre ellos al Duque de York, así como algunos ministros del gobierno favorecieron a la compañía ante las excelentes expectativas que existían sobre el comercio de África<sup>14</sup>. Asimismo, Carlos II, el monarca que firmaría la concesión del monopolio que la compañía disfrutó, le dio su apoyo durante toda la duración de su reinado. De hecho, la compañía no sufrió por falta del favor de la Corona, sino después de la Revolución de 1688 por estar identificada con un monopolio concedido por la Monarquía.

Aparte de las expectativas económicas, aunque pueda sorprender, las relaciones internacionales influyeron en la toma de decisión un buen número de inversores para suscribirse a la solicitud de capital de la compañía. Para comprender por qué se dio esta circunstancia, debemos comenzar diciendo que en 1671 la política extranjera Inglesa estaba regulada por el tratado “secreto” de Dover, a través del cual Carlos II se había comprometido, a cambio de dinero en efectivo, a unirse a Francia en su ataque a las Provincias Unidas y, a su vez, a declararse católico. Ciertamente, una política de este tipo tendría claras consecuencias para una empresa que iba a comerciar en África, puesto que los holandeses estaban fuertemente arraigados en la Costa de Oro, mucho más que cualquier otra potencia europea. La segunda guerra anglo-holandesa había sido en gran parte producto de la rivalidad entre ingleses y holandeses en África Occidental, cuyos resultados, como se ha visto, fueron fatales para la compañía *Royal Adventurers*. África no desempeñó ningún papel significativo en los acontecimientos que condujeron a la Tercera Guerra con Holanda de 1672-4, no obstante, el inicio de nuevas hostilidades en Europa seguro que tendría efectos importantes en la Costa de Oro. Durante la mayor parte de la segunda guerra holandesa, Francia había sido el aliado no del todo pasivo de las Provincias Unidas. Si la guerra debía de volver de nuevo, y el rey Carlos estaba profundamente comprometido en ello, esta situación ya no volvería a darse. Por el contrario, Francia lideraría el asalto e Inglaterra le seguiría. Las expectativas inglesas, por lo tanto, eran que si los holandeses podían ser contenidos en Europa por los navíos franceses, Inglaterra podría sacar más provecho del comercio en África.

---

<sup>14</sup> El Duque de York fue director y principal accionista de la compañía, aunque su labor en la dirección no se puede decir que fuera exitosa. Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta (pp. 199-200).

En la segunda mitad de 1671, las interpretaciones señaladas eran manejadas, debido al secretismo, por un grupo reducido de cortesanos ingleses. Sin embargo, en los meses que siguieron a la firma del tratado de Dover, el contrato de Inglaterra para combatir al holandés se daría a conocer a un número cada vez mayor de personas conectadas con la Corte. En noviembre de 1671, cuando se abrió el periodo de suscripciones de la RAC, todos los principales ministros y un buen número de otros ministeriales, secretarios, familiares y personalidades de la administración, eran conscientes de que Inglaterra estaba siendo conducida a la guerra. Por lo tanto, no es de extrañar que aquellas personas que conocían el tratado secreto hubiesen suscrito los valores africanos. Entre ellas, como es de imaginar, se encontraban algunos miembros del gobierno, de la nobleza — incluido el citado Duque de York — y algunas personalidades con el tratamiento de *sir* (personalidades distinguidas por su profesión o conducta). También hubo otros que por sus conexiones o por su amistad con algún ministro pudieron conocer la aproximación de un nuevo periodo bélico. En cualquier caso, todas estas personas suscribieron acciones de la compañía y la mayoría, si no todos, comprendieron el riesgo (Davies, 1970).

Para la mayoría de los inversores, sin embargo, la información provenía de rumores, aunque las señales apuntaban claramente hacia la guerra. En cambio, desde el verano de 1671 el ala del gobierno de Carlos partidaria de la guerra se mostraba preponderante, debido al manejo de ciertos datos, como era el hecho de la creciente influencia francesa en la Corte o el nombramiento de un nuevo embajador en La Haya, cuya hostilidad hacia los holandeses era bien conocida. No obstante, tanto unos como otros inversores tuvieron que preguntarse qué efectos tendrían para la RAC el inicio de la guerra, aunque parece ser que debió de existir un buen grado de optimismo entre todos ellos puesto que, a pesar de las sombras de guerra, las suscripciones de la compañía tuvieron el éxito arriba mencionado.

En cualquier caso, la tercera guerra anglo-holandesa no cumplió ni las esperanzas ni los temores de cualquiera que hubiese considerado sus efectos sobre la compañía africana. Para Inglaterra la guerra no tuvo resultados satisfactorios, prueba de ello es que abandonó el conflicto bélico en 1674. Por el contrario, los franceses sí obtuvieron recompensas en África con la exitosa expulsión de los holandeses de Gorée en 1677. Mientras Inglaterra estuvo inmiscuida en la guerra, la RAC tuvo la prudencia de no realizar operaciones comerciales activas. Antes de que se firmase la paz, la compañía realizó una llamada de capital — basada en la exigencia legal de una parte del dinero prometido por los inversores — consiguiendo con ello que unos pocos barcos fuesen enviados a la costa africana antes

de finales de 1673 (Davies, 1970). Aunque pueda decirse que la política exterior de Carlos II fue deshonrosa, reservada y vacilante, no tuvo ninguna consecuencia negativa para su comercio exterior. Inglaterra desde 1674 hasta 1678 disfrutó de una extraña experiencia de neutralidad, mientras sus principales rivales en las colonias y en el comercio combatían entre ellos. Durante estos años los intereses comerciales ingleses se extendieron y se consolidaron, y en África la RAC fue capaz de comenzar sus operaciones en circunstancias favorables. En cuanto a dividendos, los meses previos a la firma de la paz entre Francia y Holanda (noviembre de 1678) fueron los mejores de su historia.

### 3.2 El accionariado

En contraste con la compañía *Royal Adventurers*, los propietarios del capital de la RAC estuvieron, en conjunto, mejor cualificados para evaluar las perspectivas de negocio. Esto se produjo, sobre todo, porque el elemento mercantil fue predominante desde el primer momento tanto en la provisión de capital como en la conducción de la compañía (Thomas, 1997; Del Rey y Canales, 2014). En otras palabras, personas vinculadas directa o indirectamente con la actividad comercial fueron el grupo mayoritario del accionariado de la compañía. No obstante, como se desprende de lo manifestado más arriba, un número de destacados ministros y cortesanos (personalidades con el título de *Lord*) formaron parte de su lista de accionistas. Esta circunstancia era muy valiosa para una compañía en proceso de formación, porque estas personalidades podían acelerar el proceso de concesión de la carta de privilegios y porque su presencia como accionistas anunciaba las buenas perspectivas de las acciones. Pero cuando la compañía estuvo bien estabilizada fueron menos importantes, debido a que se mostraban generalmente incapaces o no estaban dispuestos a dedicar tiempo a los problemas que la gestión diaria suscitaba. Así las cosas, el número de prominentes políticos y cortesanos dentro del accionariado de la compañía se fue reduciendo de manera constantes. En 1689 ya no se contabilizaba como accionista de la empresa a ninguna personalidad de este grupo. En general, el capital invertido por estos distinguidos hombres fue pequeño. En ningún momento posterior a 1674 este capital ascendió más del seis o siete por ciento de las acciones (Davies, 1970: 65).

Debajo de este grupo de prominentes personalidades, y a menudo asociadas a ellas, encontramos como accionistas a una serie de personalidades con el tratamiento de *sir*. Su número no fue muy elevado y, salvo un caso, ninguno era comerciante. Eso sí, todos tenían intereses o experiencia en las colonias, bien por estar vinculados con su economía — propietarios de grandes plantaciones o representantes del comercio colonial — bien por

estarlo con sus instituciones de gobierno. El capital invertido por este grupo se estima que fue un poco más del cinco por ciento del capital total de la compañía, por lo tanto, en unos valores próximos al caso anterior. Por otra parte, completando el elemento no-mercantil del accionariado de la RAC, se debe contabilizar a un pequeño número funcionarios intermedios de la Administración, unas pocas viudas, y un pequeño número de hacendados. En el caso de las viudas, sus acciones formaban parte de los bienes heredados de sus maridos, comerciantes en su mayoría. Como en los casos anteriores, las acciones en propiedad de este grupo no tuvieron una especial relevancia dentro de conjunto del capital de la compañía. Con todo, todos aquellos accionistas no pertenecientes al mundo de los negocios, esto es, ministros de la Corona, cortesanos, personalidades influyentes, funcionarios, viudas y hacendados, en ningún momento tuvieron más de un cuarto de las acciones de la RAC.

El resto de las acciones pertenecieron a hombres que, si bien no deben considerarse “comerciantes” en sentido estricto, su trayectoria profesional estuvo de algún modo vinculada a la compra y venta, a la exportación e importación, y a la banca y al préstamo (Del Rey y Canales, 2014). En una comunidad mercantil, como era la existente en el Londres de la Restauración, estas actividades las realizaban con mucha frecuencia gentes no especializadas, es decir, banqueros que trataban con materias primas y comerciantes que ejercían de prestamistas. De estas actividades la más importante fue el comercio de ultramar, y los “comerciantes” en el sentido de exportadores e importadores fueron la columna vertebral de la compañía. En 1675, más de una quinta parte de los accionistas eran miembros de la *Levant Company*, y tenían cerca de una cuarta parte de las acciones de la RAC (Davies, 1970: 67).

Más allá y por encima de estos practicantes del comercio estaban las grandes figuras de la City londinenses. Empresarios ancianos, cuyas fortunas derivaban principalmente del comercio, banqueros y terratenientes, formaban la aristocracia mercantil del momento. El peso que tuvieron en la RAC fue muy notable, no sólo por el capital que invirtieron sino por el papel que desempeñaron en su gestión. Con la incorporación de algunos y el abandono de otros, la participación en las acciones se incrementó o descendió, pero, al menos hasta la Revolución de 1688, la presencia de estos destacados hombres de la City en la compañía se mantuvo. Incluso después de la Revolución se podían encontrar algunos de ellos entre los accionistas o gerentes.



La presencia de estas notables figuras mercantiles en las acciones, y especialmente en la gestión, inspiró confianza en otros y ayudó a la compañía a tener unas mejores perspectivas. No obstante, se debe señalar que los valores individuales de estos destacados accionistas, aunque sí tuvieron una proporción importante en el capital total de la empresa, en escasas ocasiones fueron grandes, aunque en nada comparables con los valores que muchos de ellos tenían en la *East India Company*. Ni en 1671, cuando se abrió por primera vez la suscripción de acciones en la RAC, ni en ningún momento posterior mostraron un entusiasmo desorbitado por comprar acciones (Davies, 1970: 68). Por ello, nos atrevemos a decir que la actitud general de los inversores frente las acciones africanas, a pesar de las expectativas que el comercio africano despertaba, fue de cautela. En otras palabras, mientras la mayoría de los inversores arriesgaron pequeñas cantidades de dinero, sólo unos pocos se jugaron grandes sumas de dinero.

En suma, el retrato que se puede establecer del accionariado de la RAC, después de lo narrado hasta ahora, sería el siguiente: alrededor de dos tercios del capital de la RAC estuvo en manos de personas vinculadas a los negocios, quienes en su mayoría se dedicaban o se habían dedicado al comercio de ultramar; el papel jugado por los ministros de la Corona, cortesanos y otros grupos de accionistas sin vinculación al mundo mercantil, parece haber sido más espectacular que sustancial; y la RAC fue capaz de atraer capital de las viejas ramas del comercio inglés, para aplicarlo en un comercio todavía subdesarrollado como era el africano.

### **3.3 La carta de constitución**

La carta de constitución de la RAC fue firmada el 27 de septiembre de 1672, aproximadamente un año después de que el capital hubiese sido suscrito. Por consiguiente, la compañía obtuvo el reconocimiento legal y sus poderes y privilegios definidos. En muchos aspectos los términos de la carta fueron similares a los términos de las cartas de constitución de otras sociedades por acciones contemporáneas, que comerciaban en otras partes del mundo. La renuncia de la *Royal Adventurers* a la carta que le había sido concedida, debido a los motivos ya señalados (deudas, pérdidas por la guerra...), significaría que el monopolio del comercio que le fue concedido, cuyos límites se situaban entre Cabo Blanco (norte de Mauritania) y el norte del Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica), pasasen a la RAC por un periodo de cien años. Según la carta constitucional, el consejo de gobierno de la compañía estaría definido de la siguiente manera: un gobernador — la máxima autoridad —, un subgobernador, un vicegobernador y veinticuatro asistentes. Asimismo, una de sus

cláusulas recogía que la asignación de acciones estaba autorizada siempre y cuando el vendedor no estuviese en deuda con la compañía.

Entre las cláusulas concernientes al monopolio se encontraba una que recogía la exigencia de obtener el permiso de la compañía para que cualquier inglés pudiese visitar África Occidental, u otra que facultada a la compañía para confiscar los barcos y sus mercancías, si estos infringían su monopolio. En cuanto a objetivos, le fueron asignados como principales el oro, la plata y los esclavos. Con respecto al oro, la carta mejoró una de las condiciones que recogía la carta de la compañía *Royal Adventurers* que, de forma resumida, implicaba reducir su aportación en el coste de las extracciones. Finalmente, en el documento del que venimos hablando se hizo constar que la compañía quedaba autorizada a establecer y gobernar fuertes, factorías en África, entrar en guerra o establecer la paz con cualquier Estado africano, enviar tropas a África e imponer la ley marcial.

El contenido de la carta descrito hasta el momento era poco más que una reedición de los privilegios incluidos en las cartas concedidas a compañías africanas anteriores. Por entonces se creía que la *Royal Adventurers* había fallado, en parte, porque sus privilegios eran insuficientes y, por ello, en la carta de creación de la RAC, se hizo algo para remediar los supuestos defectos. Aparte de pequeños cambios, hubo tres innovaciones significativas. En primer lugar, las firmas de doce accionistas les facultaban para exigir la convocatoria del tribunal general para destituir de su cargo a un gobernador o a un asistente, si se tenía la firme convicción de que habían cometido un delito menor. Esta provisión se destinó, presumiblemente, para dotar al accionista ordinario de un mayor control sobre los asuntos de la compañía y, por consiguiente, para que las acciones fuesen más atractivas a los ojos de los inversores (Davies, 1970; Thomas, 1997). En segundo lugar, a los oficiales de las aduanas inglesas se les prohibió aceptar la entrada de productos exportados de África, sin la autorización de la compañía. Y en tercer lugar, se creó un tribunal de justicia en la costa de África para oír y determinar sobre casos de contrabando y otros casos mercantiles. Formaban parte de este tribunal dos comerciantes y un letrado especialistas en legislación civil, ambos propuestos por la compañía. Las dos últimas innovaciones, como se puede prever, estaban destinadas a fortalecer su monopolio.

En cuanto a la compañía *Gambia Adventurers* — uno de los activos de la *Royal Adventurers* que la RAC adquirió con la compra de sus acciones — la carta constitucional no recogía nada sobre que sus derechos quedaran salvados. Sin embargo, la RAC no sólo respetó el contrato que habían firmado estas compañías, que expiraba en 1675, sino que lo

prolongó tres años más. La RAC era consciente de que recién estrenada no podía hacerse cargo de todo el comercio del África Occidental, motivo por el cual la actividad comercial que venía desempeñando la *Gambia Adventurers* en el noroeste africano, gracias al citado contrato, le era muy útil. No obstante, cuando expiró esta prolongación contractual, las relaciones entre ambas compañías no fueron del todo cordiales puesto que tuvieron que acudir a los tribunales, debido a una de las cláusulas existentes en el primer contrato firmado por la *Gambia Adventurers*, que especificaba que debía ser recompensada por el valor de las mercancías depositadas en sus factorías, más los intereses acumulados, algo que la RAC se negaba a cumplir (Davies, 1970).

Por otro lado, un aspecto que demuestra la capacidad de actuación que definió el monopolio de la RAC se comprende con lo siguiente. Como se señaló anteriormente, el monopolio se extendía solamente al África Occidental, el mayor mercado de compras de esclavos durante el siglo XVII. Sin embargo, cuando los propietarios de plantaciones de las colonias inglesas en América sintieron que los negros suministrados por la RAC eran insuficientes, la compañía no tuvo reparos en ir a buscarlos a Madagascar. En efecto, entre 1675 y 1690 la RAC envió a miles de esclavos malgaches a las colonias inglesas en el Oeste. Lo cierto es que Madagascar se encontraba dentro de los límites del monopolio de la *East India Company* pero, como no era un lugar donde tuviese intereses, no se preocupó en impedir que su privilegio fuese vulnerado por su homóloga en África.

Así pues, provista de una carta real con innovadoras concesiones, fue introducida dentro del ambiente político y económico de la Restauración inglesa, la que sería la última y más grande de las sociedades por acciones con monopolios comerciales africanos, así como la más privilegiada y favorecida: la *Royal African Company*. Sin embargo, como veremos, el monopolio que le fue concedido se mantuvo intacto entre 1672-1688, el periodo anterior a la Revolución inglesa<sup>15</sup>.

### **3.4 La pérdida del monopolio**

La Revolución de 1688 representó un duro golpe para la tradición monárquica inglesa, si bien es cierto que fueron pocas las limitaciones formales que el nuevo Parlamento impuso a la autoridad real. Sus prerrogativas fueron frenadas por la Constitución, pero la Corona

---

<sup>15</sup> Este periodo coincide con el de mayor éxito de la compañía. Se contabiliza en torno a 100.000 esclavos los que transportó en ese periodo, y sus beneficios hicieron una importante contribución al potencial financiero londinense. Del Rey, Miguel; Canales, Carlos (2014): *Esclavos. Comercio humano en el atlántico*. Madrid: Edaf (p. 89).

mantuvo una fuerza notable en el gobierno del país. Los monopolios que habían derivado de estas prerrogativas fueron sometidos a similares experiencias. La *Declaración de Derechos* no hacía mención a ellos y, específicamente, ninguna legislación los invalidó. Sin embargo, el abandono del trono del Jacobo II — el final de un régimen absolutista — y la llegada de su sustituto, Guillermo III, fue interpretado por la RAC como el fin de los monopolios reales por los acontecimientos que se estaban produciendo (Thomas, 1997: 202). En 1688 solicita el apoyo del Parlamento en varias ocasiones, para acabar con las numerosas incursiones que hacían los contrabandistas dentro de los límites de su monopolio, recibiendo siempre de esta institución como respuesta el silencio. A partir de ese momento, su actividad comercial en África estaría conducida, no por la carta que le había sido otorgada, sino por las *Leyes de Comercio* (*Acts of Trade*).

En apariencia, la compañía podía fingir que la carta estaba aún vigente, pero si apenas lo creía ella misma, no podía esperar que otros lo hicieran. Un hecho que lo confirma es la misiva que el Parlamento envía a varios de los agentes de la RAC en las colonias americanas, informándoles que no tenían ninguna facultad derivada de la carta otorgada para apresar barcos y mercancías hasta nuevas órdenes. La aprobación de la *Ley Trienal* (*Triennial Act*) en diciembre de 1688 — establecía, entre otras cosas, que el rey no podía disolver por sí solo el Parlamento y que esta institución tenía que convocarse cada tres años — no hizo sino confirmar que el constitucionalismo había vencido. En lo que respecta al comercio africano, la aprobación de esta ley confirmaba igualmente la destrucción del monopolio que la Corona había otorgado en su momento.

Ante la imposibilidad de asegurarse un monopolio basado en una carta real, la RAC intentaría asegurarlo a través de una Ley del Parlamento. Esta medida no era novedosa, pues ya había sido intentada en el pasado por la *Royal Adventurers*. La RAC comenzó a presentar solicitudes en ese sentido en 1690. Sin embargo, antes de que la compañía pudiese llegar algún acuerdo en esta materia, le obligaron indemnizar a los contrabandistas a los que les había apresado barcos y mercancías antes de la Revolución. Por esta circunstancia tuvo que desembolsar varios miles de libras y pleitear en los tribunales hasta la primera década del siglo XVIII (Davies, 1970: 124). Curiosamente, este proceso de desembolso de dinero se produjo cuando la compañía necesitaba dedicar todo el dinero disponible al comercio.

Por otra parte, en los años siguientes a la Revolución la práctica de vender licencias a comerciantes privados fue mantenida por la compañía durante un tiempo. Su extensión

después de 1689 se debió especialmente a dos razones: la primera, el empeoramiento de la situación financiera de la empresa era ya notable y la venta de licencias aportaba liquidez a sus cuentas; y la segunda, la compañía era consciente de que no podía contener por más tiempo a sus competidores, por lo que la mejor opción era intentar llegar acuerdo con ellos. Generalmente, las licencias permitían comerciar en la costa oriental del río Volta, donde se pretendía fundamentalmente obtener esclavos. No obstante, en 1695 la compañía dejaría expedita esta región a cualquier inglés que pagara veinte libras por cada negro transportado.

El sistema de licencias no era más que una solución parcial para los problemas del comercio africano. Por ello, tanto la RAC como los que se veían perjudicados por su monopolio buscaron en el Parlamento una solución definitiva. Como se manifestó anteriormente, este proceso se inicia en 1690 con un proyecto presentado por la RAC ante el Parlamento, donde una comisión sería la encargada de evaluarlo. Esencialmente, tanto este proyecto como todos los presentados posteriormente por la compañía, buscaban asegurar su monopolio. Para intentar convencer a las diferentes comisiones presentaría argumentaciones como las que siguen: las fortificaciones eran esenciales para el comercio africano y una sociedad por acciones, como la que ella representaba, era necesaria para preservar dichas instalaciones; sus exportaciones habían llegado a un tope y el comercio disponible no podía garantizar su incremento constante; y los holandeses, al igual que otras naciones, tenían fortificaciones y sociedades por acciones.

Por su parte, los oponentes a la compañía — colonos terratenientes, comerciantes independientes e industriales textiles — buscaban con sus solicitudes ante la comisión que el comercio con África fuese libre. Todos coincidían en que los fuertes de la compañía eran pocos, débiles y muy distantes entre sí, y que poco habían hecho para impedir que los contrabandistas continuaran sacando partido del comercio africano. Pero cada uno de estos colectivos tenían razones particulares para estar en contra del monopolio: los terratenientes, porque la compañía era incapaz de satisfacer sus demandas de negros; los comerciantes, porque el precio que pagaban por las licencias les hacía menos competitivos; y los comerciantes textiles, porque el sistema monopolístico favorecía a determinadas empresas nacionales del ramo en detrimento de otras, o incluso a extranjeras si sus precios eran inferiores a los ingleses.

Después de intensos debates, el sostenimiento de argumentaciones como las descritas y la apertura de varias comisiones se llega a la aprobación de la que ha sido denominada como la *Ley de 1698* (*Act of 1698*), que debe considerarse, ante todo, como una

provisión para el mantenimiento de las fortificaciones, por considerarlas realmente importantes para el comercio con África<sup>16</sup>. En las primeras páginas de la *Ley de 1698* se señalaba que los fuertes y castillos eran necesarios, por lo que todo aquel que comerciara con África debía contribuir a su sostenimiento. El comercio entero del África Occidental, desde Cabo Blanco al Cabo de Buena Esperanza, fue abierto a todos los súbditos de la Corona a partir del mes siguiente de la publicación de la ley.

La responsabilidad del mantenimiento de los fuertes recayó en la RAC, pero los comerciantes independientes estuvieron obligados a pagar un impuesto del diez por ciento sobre todas las exportaciones hacia África (Thomas, 1997: 199; Del Rey y Canales, 2014: 87). Asimismo, debían pagar esa cantidad por las importaciones procedentes de los lugares del noroeste africano, entre Cabo Blanco y Cabo Monte, excepto la secoya por la que se tributaba un cinco por ciento. Las importaciones de otras partes de África quedaron libres de impuestos, como fue el caso de los esclavos, el oro, la plata. La ley también establecía que los funcionarios de aduanas eran los encargados de recaudar los impuestos y entregar las cantidades obtenidas a la RAC, para cumplir con su único objetivo: mantener los fuertes. Por su parte, la compañía rendía cuentas anualmente con el Tesoro Público. Por último, cabe señalar que se estableció que la vigencia de la ley fuese trece años, más el tiempo que transcurriese hasta la próxima sesión del Parlamento.

A pesar de que las medidas contenidas en el documento legal beneficiaban, en cierta medida, los intereses de la compañía y los comerciantes independientes, lo cierto es que ninguna de las partes se sintió satisfecha. En el caso de la RAC, porque había mostrado, especialmente en años recientes, su disposición a que el comercio más allá de Cabo Monte quedase abierto mediante una tasa del quince por ciento. En el caso de los comerciantes, porque en fechas cercanas a la aprobación del documento, un número considerable de ellos solían comerciar libremente más allá de Cabo Monte, sin tener que pagar por ello. Si ahora debían de hacerlo, serían menos competitivos frente a los comerciantes extranjeros que actuaban en esa zona de África. Sin embargo, se le concedieron unos beneficios que ellos no habían pedido. Así pues, como manifiesta Davies: “La *Ley de 1698* fue un pobre resultado de ocho años de debates y deliberaciones y, desde el punto de vista de los

---

<sup>16</sup> Las Cámaras del Parlamento y el Gobierno habían manifestado siempre la necesidad de preservar las fortificaciones, debido a que representaban, en un amplio sentido, los intereses nacionales en la zona. Cumplían una función fundamental, que continuara existiendo en África Occidental un equilibrio de poder entre las potencias europeas, con el cual la compañía y los comerciantes privados podrían prosperar. Paul, Helen J. (2011): *The South Sea Bubble. An economic history of its origins and consequences*. London: Routledge (p.38).

participantes en el comercio, representó un incómodo compromiso que dejó a ambas partes con la sensación de agravio”.

### 3.5 La liberación del comercio

La puesta en marcha de lo establecido en el *Acta de 1698* dejaba claro para la compañía que su tarea más importante sería competir con los comerciantes independientes, por lo que tuvo que realizar un gran esfuerzo y emplear al máximo los recursos disponibles. Con ese propósito amplió el número de barcos enviados a África, así como las cifras totales de exportaciones<sup>17</sup>. Este esfuerzo se realiza, precisamente, cuando se encontraba en una situación financiera muy delicada, lo cual es meritorio. Sin embargo, entre 1672 y 1713, estos logros representaron el último soporte de la empresa, pues las salidas de navíos y exportaciones cayeron notablemente a partir de 1705<sup>18</sup>. Los resultados negativos se produjeron a pesar de una serie de medidas adoptadas desde 1700, entre las que destacan las siguientes: la circular enviada a sus representantes en África para que notificasen de inmediato cualquier demanda de bienes, con el objeto de despacharlos lo antes posible; o la circular, también enviada a sus representantes, para que comprasen el mayor número de materias primas africanas disponibles y, al mismo tiempo, informasen a los nativos de que la compañía les podía suministrar mejores productos que los comerciantes independientes. En general, las medidas respondieron al propósito siempre mantenido: explotar las ventajas del modelo de asentamientos permanentes, con el fin de derrotar el comercio ocasional que practicaba sus competidores, los comerciantes independientes.

La *Ley de 1698* dejaba claro que los comerciantes independientes competirían con la RAC en condiciones de igualdad. Las preocupaciones de antaño por ser confiscados por la compañía quedaban atrás, al permitírseles comerciar libremente en África. En la primera temporada del comercio abierto, los comerciantes independientes cosecharon importantes éxitos comerciales, si bien es cierto, que a partir de 1701 se redujeron bastante, debido a las pérdidas que les provocaban los comerciantes privados franceses. No obstante, a pesar de

---

<sup>17</sup> En los cinco años precedentes a la entrada en vigor de la Ley de 1698, la compañía había enviado a África solamente veintitrés navíos. En cambio, en los cuatro años posteriores los navíos enviados fueron cincuenta y nueve. Asimismo, en pocos años la compañía dobló el total de exportaciones alcanzadas en el primero de los periodos señalados. Davies, K. C. (1970): *The Royal African Company*. New York: Atheneum (p. 137).

<sup>18</sup> En 1709, por ejemplo, se registran nueve viajes que logran desembarcar tan sólo 1.879 esclavos en las posesiones inglesas en el Caribe (Barbados, Nevis, Antigua) y alguna colonia francesa. *The Trans-Atlantic Slave Trade, voyages database*, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) [visto: 21-05-2016]. En cuanto a las exportaciones, sirva también como ejemplo que las efectuadas en 1709 representaban aproximadamente el cinco por ciento de las efectuadas entre 1701 y 1704. Davies, K. C. (1970): *The Royal African Company*. New York: Atheneum (p. 138).

esta circunstancia y de contribuir al sostenimiento de los fuertes, los comerciantes independientes podían superar la oferta de precios de la compañía en la compra de esclavos (Thomas, 1997). En otras palabras, los comerciantes eran capaces de hacer frente a la subida de precios que había provocado la competencia en el mercado africano, lo que obligó a la compañía en 1710 a negociar un acuerdo con el máximo representante de los comerciantes, para que nadie pagase más de la cantidad estipulada por un hombre o mujer. Asimismo, otro ejemplo de claudicación de la compañía frente los comerciantes privados lo constituye el comunicado enviado a los jefes de varias de sus posesiones en África informándoles de su libertad para comerciar con los “hombres del diez por ciento” — así eran llamados los comerciantes independientes, por lo establecido en la *Ley de 1698* — y que sería suya la responsabilidad del mantenimiento de sus fuertes y factorías. Detrás de esta medida se encontraba la imposibilidad de mantener un stock de productos en África con los que poder negociar con los nativos.

Debido a lo apuntado hasta ahora, la sensación que se respiraba dentro de la RAC era de fracaso en los primeros años de la década de 1700 y, por esta razón, volvió la mirada al Parlamento para intentar cambiar la *Ley de 1698* con el propósito de restablecer el monopolio. El primer intento lo realiza en 1705, con la petición que formaliza ante la Comisión de los Ocho (*Committee of Eight*). En sus alegaciones señalaba, en primer lugar, que el impuesto del diez por ciento no cubría los costes del mantenimiento de las fortificaciones, teniendo por ello que destinar grandes cantidades de dinero a ese asunto; y en segundo lugar, que la excesiva y ruinosa competencia en África había empeorado enormemente los términos del comercio, rindiéndolo a los comerciantes nativos, al elevar estos el precio de los esclavos en más de un trescientos por cien. Finalmente, la Comisión no tomaría ninguna decisión en favor de la compañía, por lo que esta volvería intentarlo de nuevo. En 1707 envía otra petición en los mismos términos a la Corona que lo remite, a su vez, a los Comisionados de Comercio y Plantaciones (*Commissioners of Trade and Plantations*) para que se hiciesen cargo del asunto. Este órgano del Parlamento efectuaría una serie de investigaciones encaminadas, sobre todo, a conocer el comportamiento del suministro de negros a las colonias americanas y el comportamiento de los precios de estos desde 1698, para lo cual solicitó documentación a la RAC, los comerciantes independientes y a los gobernadores de las colonias. A mediados de 1708 los Comisionados elevan un primer informe, en el que se hace constar que los comerciantes independientes habían enviado alrededor de unos 75.000 negros a las colonias desde la entrada en vigor de la *Ley de 1698*, mientras que la compañía había enviado aproximadamente unos 18.000 (Davies, 1970:



143). Esto significaba que a pesar de la guerra — la mantenida entre ingleses y franceses — los comerciantes habían transportados a más negros que la RAC y que en ningún momento sus exportaciones estuvieron por debajo de las de la compañía. Con estas razones, los comerciantes independientes desacreditaron el monopolio y reivindicaron nuevamente el comercio libre.

A finales de ese mismo año los Comisionados emiten un nuevo informe, esta vez, relacionado con el aumento de los precios. En el mismo se hacía constar que una parte de la responsabilidad en el movimiento al alza de los precios debía recaer en la guerra, pues el coste de las cargas que se perdían a causa de los enfrentamientos se subsanaba elevando los precios en los siguientes envíos. Igualmente, se hacía constar que otra parte de la responsabilidad debía recaer en los comerciantes independientes, pues si bien es cierto que la guerra había hecho que su número descendiese en las costas africanas, después de 1698 había muchos más que antes. El hecho de que los comerciantes en África sólo necesitaran para comerciar sus barcos y no tuvieran que preocuparse del mantenimiento de los costosos asentamientos permanentes, hacía posible que pudieran pagar más por los esclavos que la compañía. El informe añadía además que al ser pequeños comerciantes sus ansias de completar sus cargas no les hacía reparar que su actitud — ofertar más dinero — tendría como consecuencia la subida de los precios, siendo por ello los más perjudicados los propietarios de las plantaciones. Los Comisionados concluían finalmente que el monopolio había generado unos suministros inadecuados de esclavos con los precios bajos, mientras el comercio libre había sido seguido de unos suministros mucho más adecuados, aunque con precios más elevados.

En otro informe emitido por el órgano del que venimos hablando, se señalaba que existían grandes defectos en la distribución de negros en algunas colonias del Caribe y Norteamérica, achacando la responsabilidad de este resultado tanto a la compañía como a los comerciantes independientes. Los datos más claros los proporcionaban las islas Nevis y Barbados. En ambas se constata que después de la entrada en vigor de la Ley de 1698 el número de esclavos importados se había reducido considerablemente con respecto a la década anterior, siendo los dos años anteriores a 1708 los que arrojaron las peores cifras. Este último dato resultaba realmente sorprendente para la isla de Nevis, pues la repoblación urgente de esclavos que necesitó, tras el saqueo efectuado por los franceses en 1707, fue mínimamente atendida por la compañía y por los comerciantes independientes. En su dictamen, la comisión manifestaría que la inadecuada distribución, en el caso de la

compañía, se debía a problemas de orden administrativo, como eran una incorrecta supervisión de las necesidades y una lenta respuesta a las mismas, pero ningún caso a si era o no rentable el realizar el suministro, quizás debido al carácter de entidad pública que tenía. En cambio, la rentabilidad económica sí se manifestaba como la causa que motivaba la mala distribución de los comerciantes. En general, no sólo en este contexto, los comerciantes nunca estuvieron obligados a comerciar: lo hacían cuando lo creían conveniente y, cuando no, se abstenían.

En relación con esto último cabe señalar, que en la época en que los Comisionados estuvieron realizando sus investigaciones la documentación disponible revela que los comerciantes independientes disfrutaban, al menos, de cuatro ventajas sobre la gran compañía en el comercio con África: podían supervisar ellos mismos su negocio; eran más maniobrables y se podían adaptar más fácilmente a los cambios de las condiciones del comercio; no estaban comprometidos, como la compañía, a mantener infraestructuras y a comerciar hasta estar abrumados por las pérdidas o por las deudas; y eran prácticamente impermeables a las autoridades civiles (Thomas, 1997). Por ello, no es difícil deducir que el sistema de las pequeñas empresas era más adecuado para el comercio africano que el sistema de la gran sociedad por acciones, a causa de los riesgos y pérdidas intrínsecamente adheridos a este comercio. Cuando la RAC perdía un buque, una carga o sufría algún otro contratiempo, su capacidad de exportación al año siguiente disminuía bastante. Cada pérdida tenía un efecto acumulativo y dejaba una permanente marca sobre el sistema del comercio a gran escala. Teóricamente, las pérdidas podían ser cubiertas con un capital mucho mayor que el empleado por la compañía, pero el comercio disponible en África nunca justificó inversiones a gran escala. Por el contrario, si un comerciante privado sufría una pérdida, él solo era la víctima. De hecho, los reveses dejaron a muchos en el camino, pero fueron remplazados por otros tantos, lo que significa que el sistema funcionaba.

A comienzos de 1709, después de haber realizado las investigaciones oportunas, emitir informes como los citados, atender peticiones a favor y en contra del monopolio, los Comisionados de Comercio y Plantaciones remitieron su informe final a la Cámara de los Comunes. En cuanto al suministro de los negros, se admitía en el informe que hubo una escasez local y temporal de negros, cuya responsabilidad era atribuible a la guerra, pero no cambiaba el hecho que hubiesen sido enviados más negros antes que ahora. Con respecto a que otras naciones hacían uso de grandes sociedades por acciones en el comercio con África, argumento presentado por la RAC en una de sus peticiones, se indicaba que no era

un argumento sostenible, puesto que el sistema del comercio portugués era abierto y había conseguido transportar más negros que ninguna otra nación. Asimismo, se hizo constar que el actual estado del comercio africano era insatisfactorio y provocaba muchas disputas. Sobre la base de este informe, un comité al completo de la Cámara de los Comunes se declaraba en favor de una compañía regulada — una sociedad mercantil en la que cada miembro arriesga su propio capital personal y no se restringe el número de socios; en contraste con la sociedad por acciones — con provisiones para preservar los fuertes, pero la propuesta no fue aprobada antes de que finalizara el periodo de sesiones del Parlamento.

En los siguientes periodos de sesiones el comercio africano siguió siendo un asunto parlamentario, es decir, continuaron planteándose propuestas por las partes implicadas y se convocaron nuevas comisiones de investigación, pero no se alcanzó nunca una solución sobre si se debía restablecer o no el monopolio. El vencimiento de la vigencia de la *Ley de 1698*, que coincidió con la finalización de la sesión del Parlamento de 1711-12, significaría, en cualquier caso, el final de los cincuenta años de competición entre el monopolio y el comercio libre, al quedar a partir de entonces totalmente liberado el comercio. Esta circunstancia llevó a la compañía a reorganizarse en 1712 y a realizar gestiones tendentes a procurarle su supervivencia, como fue haber conseguido del Parlamento la aprobación de una ley que la liberaba de sus créditos, la cual le sirvió para que en 1713 pudiese enviar a África más de una docena de barcos. Asimismo, alcanzaría un acuerdo con la *South Sea Company* — después de que esta obtuviese el asiento español y hasta que pudiera asegurar su propio suministro — para transportar esclavos a las colonias españolas, consiguiendo por este motivo enviar varios buques entre 1713 y 1714 (Paul, 2011: 38; Fernández Durán, 2011: 183).

El oxígeno que procuraron estas medidas no fue lo suficientemente estimulante como para garantizar un éxito continuado, pues la nueva situación había hecho que la RAC tuviese que mantener las fortificaciones con los recursos propios y, consecuentemente, convertirla en menos competitiva en el comercio de esclavos. Así las cosas, en 1730 el Estado tuvo que acudir al rescate de los fuertes mediante un subsidio, debido al deteriorado estado que presentaban, y en 1731 la compañía abandona definitivamente el comercio de esclavos, para dedicarse en adelante al comercio del marfil y el oro en polvo (Williams, 2011; Fernández Durán, 2011; Del Rey y Canales, 2014). Asimismo, el método propuesto para continuar con el comercio con África — la compañía regulada — no apareció en la práctica hasta 1750, año en el que se crea la *African Company of Merchants* (Thomas, 1997;

Fernández Durán, 2011). La compañía representaba a todos los comerciantes que participaban en la trata africana, estando compuesto su consejo de administración por tratantes de Bristol, Londres y Liverpool, y tuvo como encargo la vigilancia de las factorías y fuertes ingleses. Para ese cometido la Corona ingresaba una cantidad anual a la compañía, encargándose esta última de su administración y del nombramiento de los gobernadores. En opinión de Thomas, la compañía resultó ser un buen ejemplo del enfoque inglés hacia la economía mixta (Thomas, 1997: 264).

Por último, cabe señalar que otra de las consecuencias que tuvo el comercio libre, por no decir la más llamativa, fue el final del dominio de Londres y el ascenso prominente del comercio de esclavos de Bristol y Liverpool, hecho que contribuyó a que el volumen del tráfico de negros aumentara considerablemente<sup>19</sup>.

### **3.6 La compañía en África: regiones comerciales, términos del comercio y relaciones con los nativos**

Bajo la carta de 1672, a la RAC le fue concedido el monopolio del comercio de aproximadamente unos siete mil quinientos kilómetros de la costa occidental de África, desde el Cabo de la Sallee (Marruecos) en el norte hasta el Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica). No obstante, hubo grandes regiones que la compañía no consideró propicias para ser explotadas: en el norte, la costa que discurre entre Sallee y Senegal, y en el sur, el largo trecho costero que va desde Angola hasta el Cabo de Buena Esperanza. Aun así, las actividades de la compañía en el oeste africano se desarrollaron en un amplio espacio, en algo más de tres mil doscientos kilómetros entre los extremos norte y sur de su comercio.

Los europeos, desde fechas muy tempranas, habían asociado ciertas partes del África Occidental con determinadas materias primas, de ahí la designación de las Costas de Oro, Marfil, Esclavos, Caucho y Grano. Sin embargo, estas denominaciones no pueden ser tomadas como la descripción exacta de la distribución de productos africanos. Los

---

<sup>19</sup> El puerto de Londres durante muchos años fue el beneficiario principal del sistema monopolístico, al encontrarse las sedes de las compañías privilegiadas en esta ciudad. Sin embargo, la liberalización del mercado propició que otros puertos, que siempre habían abogado por ese resultado, participaran más activamente en el comercio de esclavos. Así, en la tercera década del siglo XVIII, el puerto de Bristol se convertía en el principal puerto de esclavos inglés, desbancando de esa posición al puerto londinense. Pero, después de aproximadamente veinte años, ese puesto lo ocuparía Liverpool, que no abandonó hasta la abolición de la esclavitud. Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta (pp. 243-245). En la segunda mitad del siglo XVIII, el Puerto de Liverpool llegó a tener más de cien barcos dedicados al tráfico de esclavos y más de diez grandes empresas que transportaban más de cien mil esclavos al año desde las costas africanas a América. Fernández Durán, Reyes (2011): *La corona española y el tráfico de negros*. Madrid: Ecobook (p. 17).

esclavos, por ejemplo, podían ser comprados en cualquier zona de la costa entre Senegal y Angola, aunque si es cierto que eran más abundantes en unos lugares que en otros. De hecho, con la excepción de Costa de Oro, la RAC no utilizó estas designaciones para organizar el comercio. En su esquema el occidente africano quedó dividido en seis regiones: las áreas al norte de Guinea; Costa Barlovento; Costa de Oro; Ardra y Ouidah; Benin y los ríos de Calabar; y Angola (Davies, 1970: 214). Desde el punto de vista de las exportaciones de esclavos, las más importantes fueron la Costa de Oro, Adra y Ouidah.

En el siglo XVII los límites de la Costa de Oro coincidían aproximadamente con los límites actuales de Ghana. Durante los años de desarrollo de la trata atlántica esta región se convirtió en el principal lugar de residencia de los europeos (Thomas, 1996; Koot, 2014). Sirva como ejemplo que las posesiones holandesas — factorías y fuertes — se entremezclaron con las inglesas y, en algunos casos, resultaban adyacentes las unas a las otras. De sus predecesores, la RAC heredó el castillo de Cabo Corso (*Cape Coast*), un estratégico fuerte situado en el centro de la Costa de Oro, además de algunas estaciones comerciales. De 1672 en adelante, Cabo Corso y Accra, otro importante enclave de esta región, fueron los únicos asentamientos en esta región ocupados de manera permanente por los ingleses. El “comercio de castillo” — denominación que recibía el comercio practicado a través del personal residente de forma permanente en factorías o fuertes — fue el practicado por la compañía en esta área. Sin embargo, en otras zonas combinó este modelo con el “comercio de buques” o sólo utilizó este último.

En la Costa de Oro los productos que recibieron mayor atención de la RAC fueron el oro y los esclavos. A finales del siglo XVII el oro era un importante producto en esta región, prueba de ello es que más de seiscientos mil guineas inglesas fueron acuñadas con oro importado por la compañía (Davies, 1970: 225). El comercio del oro, sin embargo, como en otras regiones, estuvo sujeto a frecuentes interrupciones, como resultado especialmente de las guerras entre los reinos africanos que cerraban el comercio entre el interior, donde se encontraban las minas, y los establecimientos costeros de la compañía (Thomas, 1997). Asimismo, cabe destacar que la compañía utilizó el oro en esta región como moneda para pagar a sus empleados o para comprar esclavos o pimienta. Los esclavos fueron muy valorados por la compañía por su calidad, si bien es cierto que el suministro fue fluctuante también por las guerras entre nativos, aunque sus efectos en el comercio de esclavos fueron bastante diferentes. En general, el comercio de oro prosperó durante la paz y languideció durante la guerra, mientras que el comercio de esclavos

prosperó con la guerra y declinó con la paz (Davies, 1970, Thomas, 1997). Esto indica que los prisioneros de guerra constituían la mayor parte del abastecimiento de esclavos de la compañía en esta región.

En el reino de Adra — situado dentro de los límites del actual Estado de Benin — la compañía construye en 1674 su primer asentamiento en Ofra. Desde este lugar exportaría una media de quinientos negros semanales hasta 1683, fecha en la que la compañía abandona el lugar para trasladarse a Ouidah, puerto del reino que llevaba el mismo nombre — también situado en el actual Benin. Según parece, a pesar de lo productiva que parecía Ofra, la decisión del traslado de la compañía obedeció a las mejores condiciones que le había ofrecido el rey de Ouidah. En cualquier caso, el suministro de esclavos que proporcionaría Ouidah a la compañía fue tan bueno o incluso mejor que el de Ofra (Law, 2001). Durante los primeros nueve años la compañía emplearía el comercio de buques, a pesar de haber establecido una factoría en el lugar. En ese espacio de tiempo, su representante actuaría más bien como un cónsul en la zona, que negociaba con las autoridades locales y ponía en contacto a los potenciales vendedores con los capitanes de los barcos. Por último, cabe reseñar que la RAC no estuvo sola en Ouidah, pues desde finales del siglo XVII se fueron incorporando a este reino comerciantes holandeses, franceses y portugueses.

En otro orden de cosas, las exportaciones de la RAC hacia África pueden definirse según el siguiente esquema: entre 1672 y 1689 se observan las mayores cifras; entre 1689 y 1705 las cifras se reducen prácticamente a la mitad; y a partir de ese año desaparecen virtualmente (Davies, 1970: 232). A pesar de que el primer periodo fue el más exitoso, los registros de la compañía señalan que, sobre todo los primeros años, los envíos fueron realizados sin criterios de eficiencia, es decir, se enviaban productos que no tenían demanda o tenían difícil salida y, en el caso de que fueran demandados, se erraba frecuentemente en el envío de tallas, colores, calidades, etc. Consecuentemente, esto provocaba que los productos tuviesen que ser retornados a Inglaterra o terminaran deteriorándose en los almacenes que la compañía tenía en la Costa de Oro, si bien es cierto, que la experiencia acumulada corrigió algo esta situación. No obstante, las dificultades económicas que la compañía sufría a fines del siglo XVII provocaron que la escasez de productos para enviar fuese su nuevo problema, de ahí el resultado de las exportaciones de los últimos periodos. Un problema que afectó también a la compañía a la hora de distribuir estas exportaciones, al igual que en el caso del suministro de esclavos a las colonias americanas, fue la guerra. En

efecto, durante el conflicto que Inglaterra mantuvo con Francia, los envíos de productos a las regiones comerciales donde se desarrollaba el comercio de buques (Benin, Calabar, Angola) cayeron drásticamente o desaparecieron por completo, debido al hostigamiento de los navíos de guerra de Francia y la presencia de comerciantes privados de este país. En cambio, en las regiones donde se practicaba el comercio de castillo, como era la Costa de Oro o el reino de Ouidah, las exportaciones aumentaron gracias a la protección que los fuertes ofrecían (Thomas, 1997; Law, 2001)

La experiencia hizo también que la compañía tomara conciencia de que los cargamentos debían ser cuidadosamente seleccionados y compuestos por una amplísima variedad de productos, debido a las particularidades que presentaban las citadas regiones (Paul, 2011: 38; Fernández Durán, 2011: 246). Por ejemplo, a finales del setecientos el comercio de Costa de Oro requería en torno a unos ciento cincuenta productos diferentes — diferentes lanas inglesas, tejidos de algodón indio, productos de metal, alfombras, cuentas, coral, pólvora, etc. — mientras que en Gambia, una de las áreas al norte de Guinea, más de la mitad de los envíos consistían en barras de hierro. Asimismo, la RAC tuvo que tener en cuenta los estándares de valor de los africanos, que no sólo eran distintos a los europeos sino incluso entre ellos mismos. Así, mientras en unas regiones un hombre podía ser intercambiado por una determinada cantidad de un producto exportado desde Europa — por ejemplo, siete barras de hierros — en otras podía ocurrir lo siguiente: que en ese lugar el contravalor de ese producto era inferior, con lo cual el intercambio requería de una mayor cantidad de ese producto debía ser mayor; que ese ese producto no fuese admitido como valor de cambio, sino otros productos que sí estaban estandarizados; o que la transacción pudiese efectuarse combinando ese producto con los cauris, conchas blancas y brillantes que servían como moneda en las costas africanas (Thomas, 1997: 352; Paul, 2011: 38). En algunos casos la compañía salió ganando con las equivalencias — por el coste de los productos — pero, en conjunto, fueron los africanos los más beneficiados. Cabe señalar, que los precios de los esclavos variaron bastante entre las regiones y fluctuaron también dentro de estas dependiendo del suministro y la demanda. En general, los esclavos parecen haber sido más caros en las regiones al norte de Guinea y Angola, y más baratos en la Costa de Oro y Benin, y más baratos aún en Ouidah.

Si la rivalidad por el suministro de esclavos jugó un papel destacado en las relaciones entre europeos en África, los asentamientos europeos lo jugaron en las relaciones entre los comerciantes europeos y los nativos, pues su existencia o no haría que

estas relaciones fuesen más o menos complejas. Así, en la Costa de Barlovento o Nigeria, lugares donde no hubo asentamientos, las relaciones fueron sencillas y sin apenas normas que las reglaran. En cambio, en aquellos lugares donde los asentamientos tuvieron lugar y, por consiguiente, las relaciones eran permanentes, el establecimiento de acuerdos permitió la convivencia. El más común fue la aceptación del asentamiento europeo a cambio del pago de una renta que, generalmente, consistía en la entrega de una determinada cantidad de mercancía a los reyezuelos africanos (Law, 2001; Koot, 2014). En general, los europeos fueron partidarios de que los contactos se ajustasen a lo estrictamente comercial, de hecho, esto fue así en gran parte de la costa occidental africana. Sin embargo, en la Costa de Oro no sucedió de esta manera, lo que significa que aquí la RAC no pudo evitar que sus relaciones con los reinos locales tuvieran que ser más estrechas. Los reinos en su mayoría eran pequeños y poco homogéneos, pero cada uno mantenía conexiones o alianzas con otros reinos más poderosos, localizados generalmente en el interior. Debido a este sistema de alianzas, cualquier insignificante pretexto servía para que varios de estos reinos estuviesen frecuentemente en guerra. Esta situación dio la posibilidad a la compañía de disponer de más esclavos — los prisioneros de guerras — pero también que el comercio, como hemos visto, se viese constantemente interrumpido. Así, la actividad mercantil raramente podía estar garantizada.

#### **4. CONCLUSIONES**

Después del estudio realizado se puede establecer que, durante los siglos XVII y XVIII, los Estados que participaron activamente en la trata atlántica en las costas del África Occidental concibieron esta actividad económica como una empresa gubernamental. Así lo confirma el hecho de que fuese el Estado el encargado de conceder licencias a determinados mercaderes para realizar esta actividad, o que esta entidad política concediese el monopolio de este comercio a determinadas entidades empresariales. Como se ha podido comprobar, esta última circunstancia fue la que utilizaron todos estos Estados — inclusive el que mantuvo durante más en el tiempo la concesión de licencias, Portugal — al conceder este tipo de privilegios a grandes compañías comerciales. Algunas de ellas no sólo recibieron el monopolio para actuar en África, sino también para hacerlo conjuntamente en América, lo que es buena muestra de la confianza que los Estados depositaron en ellas.

El amparo del Estado no sólo queda reflejado en la concesión del monopolio comercial, que les evitaba cualquier competencia dentro del ámbito estricto de su nación, sino también en otros muchos aspectos entre los que podríamos destacar el hecho de que



recibieran subvenciones del Estado cuando sus finanzas flaqueaban o cuando fueran reorganizadas, a pesar de ser empresas privadas; que los mismos monarcas o miembros importantes de los gobiernos de turno se encontrasen entre sus accionistas; o que tuviesen capacidad militar. Asimismo, a la mayoría les fue concedida la posibilidad de vender licencias a comerciantes privados para actuar dentro del ámbito de su monopolio, pudiendo con ello contribuir a su autofinanciación en un momento determinado y al mismo tiempo tratar de cumplir con el compromiso adquirido en el suministro de esclavos. Por otra parte, la proyección del Estado en dichas compañías no sólo se pone de manifiesto con la participación en sus órganos directivos de determinadas personalidades vinculadas al poder político, sino también en la propia estructura organizativa. La evidencia más clara de lo que señalamos lo constituye la compañía holandesa (WIC), cuyo órgano de gobierno, dividido en varias Cámaras, reflejaba la estructura política del Estado: una república constituida por una confederación de provincias. Igualmente, las formas de gobierno y los sistemas que regían las políticas económicas de algunos Estados se manifestaron en las propias compañías, siendo quizá los casos más claros los de las compañías francesas en las que el control público fue superior al que tuvieron sus grandes rivales europeas.

El conocimiento adquirido durante este estudio sugiere la posibilidad de ponderar que, en torno a 1700, el modelo monopolístico se manifestaba como completamente inadecuado y obsoleto, pues todas las compañías privilegiadas que habían comerciado hasta entonces con esclavos en del África Occidental habían fracasado desde el punto de vista económico. Los datos parecen confirmar que esa circunstancia, dedicarse al tráfico de esclavos, no estimuló suficientemente el ánimo de inversores privados para comprar acciones de estas compañías. Pero este aspecto no puede ser considerado como única causa de este fracaso. Las consecuencias de los riesgos inherentes a este comercio — pérdidas de buques de transporte, la competencia de los “intrusos”, las interrupciones en el suministro de esclavos por las guerras locales, etc. — constituían con mucha frecuencia un añadido más a los gastos fijos que tenían que soportar las compañías, como eran el mantenimiento de las instalaciones en África, los gastos del personal allí destinado, los costes de las compras de mercancías para intercambiarlas por esclavos, etc. A esto se debe añadir, los cuantiosos gastos que tuvieron que soportar algunas de estas compañías por las guerras producidas entre los Estados participantes en el comercio africano. Sin embargo, también ha quedado evidenciado que el modelo monopolístico continuó siendo considerado necesario por estos mismos Estados, pues algunas de las compañías privilegiadas prolongaron su existencia en el siglo XVIII durante varias décadas y algunas otras fueron

incluso fundadas en este mismo siglo. Si bien es cierto, que las primeras abandonan el tráfico de negros en la década de 1730 para centrarse en otro tipo de “mercancía” y que las segundas no tenían como objetivo principal este comercio.

El estudio en profundidad de los aspectos concretos que caracterizan a estas compañías tomando como base a la *Royal African Company*, nos ha servido para comprobar, por una parte, que varias de las cuestiones hasta ahora señaladas se reproducían en esta compañía, pero, fundamentalmente, para añadir nuevos datos de interés. En primer lugar, que las experiencias negativas anteriores no provocaron en el gobierno inglés el rechazo absoluto al modelo monopolístico, sino todo lo contrario; la RAC fue dotada de herramientas que reforzarían el monopolio comercial inicialmente concedido. En segundo lugar, que una cuestión de política internacional podía ser un factor influyente para suscribir acciones de una compañía de este tipo. En tercer lugar, que la experiencia acumulada sirvió para que el mundo mercantil tuviera un mayor peso en la compañía, tanto en el accionariado como en los órganos de dirección. En cuarto lugar, que el cambio de régimen político determinó claramente la trayectoria de la compañía y su monopolio, y que la institución que desvirtuó este privilegio, el Parlamento, vendrá a ser la misma que debía tomar la decisión de fortalecerlo nuevamente o anularlo definitivamente. En quinto lugar, que existió una relación directa entre las dificultades financieras de la compañía y su pérdida de competitividad frente a los comerciantes privados, puesto que la falta de capital redujo su capacidad de compra de productos utilizados en la adquisición de esclavos. Y en sexto lugar, que los datos estadísticos confirman que los comerciantes privados fueron más eficientes en el suministro de esclavos, incluso en momentos bélicos, que una gran sociedad por acciones como la que representaba la RAC. Este último es un argumento de peso a favor de la determinación del comercio libre como sistema más adecuado para el comercio con África, circunstancia que provocó su adopción en el siglo XVIII por Gran Bretaña y posteriormente por Francia y Holanda. Dentro de esta coyuntura, se iniciaba el ocaso acelerado de una forma innovadora de empresa que es la que ha servido como base para el presente estudio.

## **5. BIBLIOGRAFÍA**

Alexander, J. (2001): “Islam, Archaeology and Slavery in Africa”, *World Archaeology*, Vol. 33, No. 1, *The Archaeology of Slavery*, pp. 44-60.

- Benjamin, Richard; Flaming, David (2010): *Transatlantic Slavery: An Introduction*. Liverpool: Liverpool University Press and National Museums Liverpool.
- Davies, K. C. (1970): *The Royal African Company*. New York: Atheneum.
- Del Rey, Miguel; Canales, Carlos (2014): *Esclavos. Comercio humano en el atlántico*. Madrid: Edaf.
- Fernández Durán, Reyes (2011): *La corona española y el tráfico de negros*. Madrid: Ecobook.
- García Moreno, Julia (1987): “Nota bibliográfica sobre comercio de esclavos, esclavitud y abolicionismo”, *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*, 8, pp. 297-310.
- Iliffe, John (2013): *África: historia de un continente*. Madrid: Akal.
- Koot, Gerard (2015): *The WIC, the Dutch West India Company*. Massachusetts: University of Massachusetts Dartmouth.
- Law, Robin (2001): “La Costa de los Esclavos en África Occidental”. En Cáceres, Rina (ed.), *Rutas de la esclavitud y América Latina* (pp. 29 – 40), San José: Universidad de Costa Rica.
- Martínez Carreras, José. U. (1990): “El tráfico negrero por el Atlántico”. En *La España marítima del siglo XIX* (pp. 95-107), Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Paul, Helen J. (2011): *The South Sea Bubble. An economic history of its origins and consequences*. London: Routledge.
- Soumonni, Elisée (2008): “Esclavitud y memoria en África”. En Rina Cáceres Gómez (ed.), *Del olvido a la memoria: África en tiempos de la esclavitud* (pp. 6-11) San José: Universidad de Costa Rica.
- Stevenson, Brenda E. (2015): *What's Slavery?* Cambridge: Polity.
- The Trans-Antlantic Slave Trade*, voyages database, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) [Consulta: 21-05-2016].
- Thomas, Hugh (1997): *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta.
- Tuttolomondo, Trinidad (2002) [en línea]: “Pasado y Presente en la Esclavitud Africana”, *Observatorio de Conflictos*, [www.nodo50.org/observatorio/esclavos](http://www.nodo50.org/observatorio/esclavos) [Consulta: 07/02/2016].
- Vila Vilar, Enriqueta (2014): *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Williams, Eric (2011): *Capitalismo y esclavitud*. Madrid: Traficantes de sueños.