

LA VENTANA

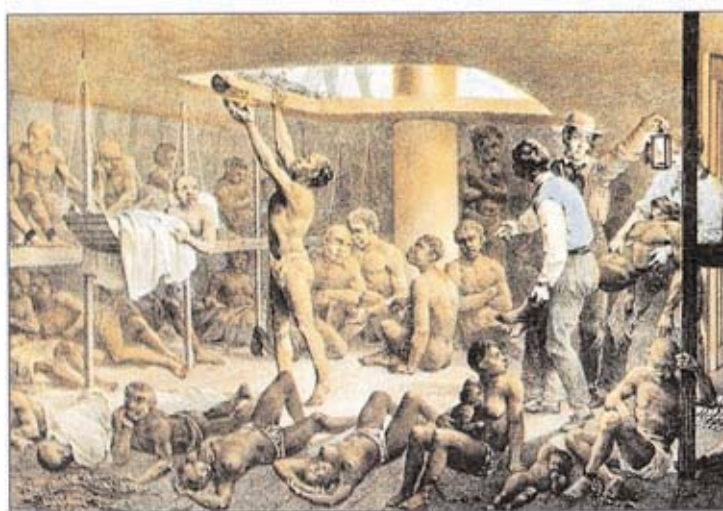
ASÍ FUE... El asiento de esclavos

ENRIQUE OSSORIO CRESPO

Durante siglos el comercio de esclavos generó abundantes ingresos a la Hacienda española. Esto fue así porque desde el inicio de la Conquista de América se introdujeron esclavos negros en aquellas tierras con la intención de aumentar la mano de obra allí existente. Las autoridades españolas determinaron que el transporte y venta de personas no debía ser libre y que, por tanto, el Estado controlaría a través de la concesión de licencias el número de esclavos que podía viajar al Nuevo Mundo y los comerciantes facultados para ejercer esta actividad. Así, en el año 1518 se concedieron gratuitamente las cuatro mil primeras licencias a Laurent de Gouvenot, que las revendió por 25.000 ducados a Alonso Gutiérrez y a unos comerciantes genoveses. A mediados del siglo XVI se empezaron a cobrar las licencias en unas cuantías que oscilaron entre los ocho y los treinta ducados por cada esclavo.

Con posterioridad se concibió la idea de establecer un monopolio de derecho en virtud del cual solamente una empresa o comerciante estuviera legitimado para introducir siervos en América a lo largo de un determinado periodo de tiempo. A cambio de esta exclusividad, el concesionario debía abonar importantes cantidades a la Corona Española. Si bien en un primer momento este proyecto fue rechazado por una junta de teólogos, poco tiempo después fue puesto en marcha dando lugar al "asiento de esclavos negros".

Hasta el año 1640 el tráfico de esclavos con la América española estuvo en manos de empresas portuguesas. El estallido en esa fecha de la Guerra de Independencia de Portugal originó la ruptura de esa situación y que los holandeses acapararan el negocio durante más de cincuenta años. Ya en el siglo XVIII, esta cruel actividad fue detenida por la Compañía Real



de Guinea, de nacionalidad francesa, y a partir de 1713 por la South Sea Company inglesa.

Para conocer el contenido de estos acuerdos puede ser elocuente exponer los términos del asiento que en el año 1662 firmó el Rey

Felipe IV con los comerciantes Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin. En virtud del mismo, se concedía a estos últimos el monopolio del transporte y venta de esclavos a lo largo de un periodo de siete años que se iniciaba el 1 de marzo de 1663. Durante ese plazo serían introducidos en las Indias Occidentales 24.500 individuos, a razón de 3.500 por año. Para poder ser enviados a América los esclavos tenían que obtener la consideración de "piezas de indias", es decir debían medir más de siete cuartas de altura y no ser tuertos, ciegos, etc.

Por su parte, Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin se comprometían a pagar a la Real Hacienda 2.100.000 pesos y entregar 3.500 esclavos en los Astilleros de La Habana para que se dedicasen a la construcción de barcos. Como obligación complementaria los traficantes debían construir en Vizcaya diez galeones o naos para la Carrera de Indias.

Finalmente, entre las curiosidades que contiene el asiento de 1662 es posible señalar que los adjudicatarios estaban exceptuados de pagar derechos por los esclavos que morían o eran apresados en el curso de la travesía a América como consecuencia de combates con enemigos o piratas. Además, la Corona española quedaba obligada a indemnizar a los concesionarios en el caso de que nuestro país declarase la guerra a Inglaterra, Holanda o Francia. El motivo de esta estipulación era que esas naciones, junto a Portugal, monopolizaban las "factorías africanas" proveedoras de esclavos. Por tanto, dada la guerra existente con Portugal desde 1640, cualquier ampliación de los conflictos bélicos limitaba poderosamente las posibilidades de comprar y trasladar esclavos a América. □