

ÁFRICA, PECADO DE ESPAÑA¹

Luis de Sebastián

Profesor honorario de ESADE

Cuando se habla de las peripecias y desaguisados de los europeos en África, los españoles no sentimos más tranquilos que cuando se habla de las peripecias de nuestros conquistadores en las Américas. Porque, aunque estuvimos presentes en la Conferencia de Berlín (1884-1885), no conseguimos en ella más que migajas del reparto colonial: la diminuta Guinea Ecuatorial que incluía las islas Fernando Po y Anobón, el Sáhara Occidental, que era un trozo de desierto habitado por nómadas (los actuales saharauis), y el Protectorado de Marruecos que nos cedieron los franceses a principios del siglo XX. Desde el Siglo XV ha poseído España las plazas fuertes de Ceuta y Melilla como resultado de su política mediterránea contra los piratas bereberes.

Mientras los ingleses, franceses, belgas (su rey Leopoldo II, dueño y señor del estado “libre” del Congo), alemanes, portugueses, holandeses (y luego los boers) sometieron a grandes imperios africanos, después de haber traficado con sus ciudadanos como mercancía, y tras guerras feroces contra sus indómitos guerreros, los españoles no fuimos grandes actores en el sangriento escenario africano durante los siglos XIX y XX. Nuestros pecados estuvieron en América, pecados de crueldad y falta de respeto a los derechos humanos de los aztecas, mayas, caribes, incas, guaraníes, araucanos, etcétera... pero nada comparable a los que los otros europeos hicieron en África. Así van más o menos los discursos exculpatorios y pensamientos escapistas de los españoles con respecto a África. Y sin

¹ Este breve artículo complementa y en parte enmienda algunas afirmaciones del capítulo sobre el tráfico de esclavos de mi libro *África, pecado de Europa*. Los negreros españoles tuvieron un papel más importante en el tráfico atlántico de lo que yo menciono en él.

embargo España estuvo profundamente implicada en las desgracias que cayeron sobre el continente.

Para comenzar, el principal destino del execrable tráfico de esclavos a través del Atlántico durante más de tres siglos fueron las colonias españolas en el Caribe, donde se cultivaba sobre todo caña de azúcar, que ha estado tan vinculada en la historia con la esclavitud. Los “asientos” eran licencias y cupos que otorgaba la corona española para transportar esclavos a sus posesiones de ultramar con el doble objeto de suministrar a las colonias mano de obra esclava y cobrar impuestos a los traficantes. Ya en 1510 Fernando el Católico ordenaba que doscientos esclavos africanos “los mejores y más fuertes esclavos disponibles”² fueran enviados al Nuevo Mundo para emprender trabajos que los indios llevaban mal. Hasta ese momento los españoles habían llevado a indígenas del Caribe (de Hispaniola, Puerto Rico, Cuba, Jamaica) como esclavos a España para venderlos en los mercados locales de esclavos y exportarlos a otras partes de Europa (o regalarlos como obsequios curiosos) A finales de 1490 Cristóbal Colón se planteó el negocio de transportar cuatro mil esclavos al año de las Indias a España, que le proporcionaría treinta millones de maravedíes contra un costo de sólo tres millones. La Reina Católica se enojó: “¿Qué poder le he dado al almirante para entregar mi vasallos a sus amigos?”³ La llegada regular de indígenas, siempre considerados por la reina como sus súbditos, generó muchas polémicas entre teólogos y palaciegos. Se hizo una excepción con los “caníbales”, nombre que se daba a quienes no querían convertirse al cristianismo, a los cuales según opinión común que compartía la reina se podía apresar y esclavizar. Otra fuente de esclavos fueron las Islas Canarias cuya población de guanches fue poco a poco llevada a la península como esclavos de nobles, caballeros e hidalgos, monasterios y obispos, hasta que, convertidos a la verdadera religión, fueron considerados como españo-

² Hugh Thomas, *The Slave Trade. The History of the Slave Trade 1440-1870*, Touchstone. New York, p.87

³ Hugh Thomas, id. p. 91

les. El giro radical del tráfico de esclavos vino cuando cambió la dirección del viaje que hacían los esclavos, es decir, si antes venían de las Américas o de África a Europa, a partir del siglo XVI comenzaron a viajar de África a las Américas.

Las películas de Hollywood y la contra-leyenda negra fabricada en España presentaba a los europeos protestantes, ingleses, franceses (hugonotes), holandeses y daneses, como los principales traficantes de esclavos desde principios del siglo XVI hasta comienzos del XIX, los cuales efectivamente lo fueron en gran medida. Esta leyenda ocultaba, sin embargo, el hecho de que los católicos españoles y portugueses no solo fueron los primeros en introducir esclavos africanos en Europa y montar un activo comercio de ellos en Lisboa, Sevilla, Valencia y Palma de Mallorca a mediados del siglo XV, sino que fueron activos traficantes en los siglos de oro (el XVI y el XVII) del “comercio triangular”⁴ trasatlántico, y continuaron el tráfico, cuando los ingleses, franceses y otros pueblos nórdicos, así como los recién independizados norteamericanos, habían prohibido el tráfico marítimo de esclavos (aunque no todavía la esclavitud en sus colonias)

La clave de ese cambio de dirección está en las colonias americanas de España. La población indígena se fue mostrando gradualmente incapaz de seguir el ritmo de trabajo que los conquistadores imponían en los campos y sobre todo en las minas. Aun antes de que la población comenzara a descender vertiginosamente a mediados del siglo XVI, cuando la incidencia de las enfermedades transmitidas por los europeos (la viruela y la sífilis, sobre todo) tomó proporciones catastróficas, los colonos, las autoridades y aun algunos miembros de la Iglesia comenzaron a pedir a la corona que enviara esclavos negros, o permitiera que otros los trajeran, para aliviar la escasez de mano de obra que obstaculizaba la

⁴ Un barco salía de Sevilla con telas, cerámica, metales, aceite y vinos, por ejemplo, con dirección a las Islas de Cabo Verde. Allí cambiaba su mercancía por esclavos y se dirigía a Santo Domingo, donde descargaba a los esclavos y cargaba azúcar. Al puerto de Sevilla llegaba la carga de azúcar y todo parecía un caso de comercio ultramarino respetable.

expansión de la colonia. Estas demandas se hicieron apremiantes cuando se fue extendiendo el cultivo de la caña de azúcar y se establecieron ingenios para elaborar el azúcar, y desesperadas cuando la población autóctona comenzó a desaparecer. Por ejemplo, en 1518 el juez Alonso Zuazo preocupado por la caída de la población indígena escribió al rey Carlos I pidiendo una licencia general para “importar negros, una gente ideal para trabajar aquí, a diferencia de los nativos que son tan débiles que sólo sirven para trabajos ligeros”⁵. Estas peticiones fueron apoyadas (entre otros clérigos) por el mismísimo fray Bartolomé de las Casas, el abogado y defensor de los indígenas, quien sin embargo no parecía tener los mismos sentimiento de compasión para los africanos. Aunque posteriormente en su libro *Historia de las Indias* (que no fue publicado hasta el siglo XIX) reconocía que era un error tratar de eliminar una esclavitud substituyéndola por otra.

La corona organizó el envío de esclavos a través de la Casa de Contratación de Sevilla (cuya administración contaba con una “Junta de Negros”), embarcando para el Caribe a esclavos que ya estaban en España o Portugal, las Islas Canarias o las de Cabo Verde. Lo normal era que el rey diera una licencia a alguna personalidad de su confianza con capacidad financiera y organizativa para llevar un número acordado de esclavos a un determinado destino en las colonias. Hasta 1540 o así, se daban tantas licencias como le pareciera al rey y normalmente iban exentas de impuestos. Como es lógico, los negreros competían para obtener las licencias. El beneficiado tenía que conseguirse los esclavos, normalmente comprándoles en los mercados peninsulares, y, si no disponía de barcos, lo que era frecuente, tenía que contratar a algún capitán (frecuentemente portugueses que era los mejores navegantes) para trasladar los esclavos a su destino. Pronto hubo que ir a buscarlos a sus tierras natales en el continente africano, pero las bulas pontificias que aseguraban el control de África Occidental a los portugueses impidieron en alguna medida a los negreros españoles incursionar en las costas

⁵ Citado por Hugh Thomas, p. 97

africanas. No les quedaba más remedio que acudir al mercado de Lisboa para conseguir esclavos.

Posteriormente la corona otorgaba contratos de monopolio, el “asiento”, a algún financiero el cual adquiría los compromisos típicos de los negreros. En 1552, Fernando Ochoa, por ejemplo, obtuvo un monopolio de siete años para entregar 23.000 esclavos a las colonias españolas. A cambio el negrero tenía que pagar una gabela o derecho a la corona de ocho ducados por cada esclavo trasladado. Ochoa no pudo cumplir su compromiso y eso abrió la puerta a otros traficantes más poderosos, en concreto a los británicos⁶. Con el sistema de asiento la corona no sólo contentaba a sus súbditos en las colonias sino que aumentaba los ingresos reales. Obviamente el asentador podía subcontratar a capitanes u otros financieros parte del envío para llenar su cupo. Para controlar los ingresos reales, los barcos tenían que salir de Sevilla y desembarcar en Cartagena de Indias en Colombia, Portobello en Panamá o Veracruz en México, donde había aduanas reales para controlar si se cumplía el contrato⁷. Para 1600 España contaba con un sector importante dedicado al tráfico atlántico de esclavos bien financiado y debidamente organizado con unas decenas de barcos especializados para realizar la travesía. Más tarde, en el siglo XVIII después de la Guerra de Sucesión y la Paz de Utrech de 1713, que consagraba la decadencia militar y económica de España, la diplomacia británica consiguió el “asiento” para los traficantes del Reino Unido, los cuales hasta finales del tráfico en 1808 se convirtieron en los reyes del tráfico atlántico. El número de negreros españoles se redujo y por algunos años cedieron el negocio a los británicos.

La esclavitud de los africanos nunca fue un problema en la católica España como tampoco en el católico Portugal. La famosa disputa de Valladolid en

⁶ John Reader. 1997. *Africa. A Biography of the Continent*. New York, Vintage Books, p. 383

⁷ Había que controlar si el número de esclavos declarado para efectos fiscales correspondía con el número efectivo de esclavos desembarcados. Un posible fraude consistía en registrar una carga de, digamos, 150 esclavos, pero luego transportar 300.

1550 entre fray Bartolomé de las Casas y Ginés de Sepúlveda, resumida y compendiada por el teólogo dominico Domingo de Soto (una de las figuras del Concilio de Trento) se pronuncia claramente contra la esclavitud de los indígenas de las Américas, pero no dice nada de los africanos. Lo mismo que el papa Paulo III cuando afirmaba solemnemente que “los indios son verdaderos hombres”, sin atreverse a predicar la misma condición de los negros. Los renacentistas creían que el sumum de la civilización estaba en reproducir las conductas de los clásicos. Por eso en la cuestión de la esclavitud seguían la sentencia de Aristóteles quien opinaba que “algunas personas nacen para ser esclavos”. La Iglesia renacentista, oportunista y áulica no se atrevió a opinar de otra manera. Ni los católicos reyes tampoco, para no poner en peligro la prosperidad de sus colonias. Felipe III, entonces rey de España y Portugal, se contentó con ordenar que en todos los barcos negreros fuera un sacerdote. Hubo, sin embargo, protestas sinceras de clérigos y laicos como fray Tomás de Mercado, autor de *Suma de Tratos y Contratos*, publicado en Salamanca en 1569 en donde declara que los negreros que llevan contra su voluntad esclavos a América cometen un pecado mortal; o el abogado Bartolomé Trías de Albornoz cuyo libro *Arte de los Contratos* le valió la condena de la Inquisición por condenar la esclavitud como se practicaba en las colonias americanas; o el jesuita Miguel García, quien, destinado a Brasil, se negó a oír las confesiones de quienes poseyeran esclavos. Pero naturalmente estos y otros verdaderos cristianos no tuvieron una influencia decisiva en su sociedad.

Cuando cesó el tráfico de esclavos, y pasó a estar proscrito internacionalmente en 1830 los portugueses, básicamente desde Brasil ya independiente, y los españoles desde su base en Cuba, siguieron suministrando esclavos africanos a sus plantaciones e ingenios americanos. Pero los tenían que ir a buscar fuera de las zonas de influencia de Gran Bretaña y Francia, a regiones más alejadas, como el Congo Belga, Angola y Mozambique. El tráfico se hizo más difícil por la vigilancia de los navíos británicos franceses y más caro por las multas que imponían

a los que apresaban, pero portugueses y españoles mejoraran su técnicas de navegación e introdujeron los barcos a vapor para eludir a los veleros. Alguna de las modernas compañías navieras tiene su origen en estos años. La situación fue denunciada vehemente y brillantemente en la Cortes por el gran orador que fue Emilio Castelar: “Hemos tenido diecinueve siglos de Cristianismo y todavía hay esclavos. Ya sólo existen en países católicos, Brasil y España. Diecinueve siglos de Cristianismo y todavía hay esclavos en países católicos. Un siglo de revolución y ya no hay esclavos en los países revolucionarios Francia, Inglaterra y los Estados Unidos. Levantaos, legisladores españoles, y haced de este siglo diecinueve el siglo de la completa y total redención de los esclavos”⁸. La esclavitud se abolió finalmente en Cuba en 1886, apenas doce años antes de que España abandonara la isla.

La tabla N° 1 da una idea del papel de las principales naciones en el tráfico de esclavos y la tabla n° 2 de los principales destinos.

TABLA N° 1
Estimaciones estadísticas

	Viajes	Esclavos trasportados
<i>Portugal (y Brasil)</i>	30.000	4.650.000
<i>Gran Bretaña</i>	12.000	2.600.000
<i>España (con Cuba)</i>	4.000	1.600.000
<i>Francia</i>	4.200	1.250.000
<i>Holanda</i>	2.000	500.000
<i>Norte América</i>	1.500	300.000
<i>Dinamarca</i>	250	50.000
<i>Otros</i>	250	50.000
Total	54.200	11.000.000

Fuente: Hugh Thomas *The Slave Trade*. Appendix Three. Estimated Statistics, p.804

⁸ Citado por Hugh Thomas, p. 787

TABLA N° 2

Estimaciones estadísticas de entregas a países de destino

	Esclavos trasportados
<i>Brasil</i>	4.000.000
<i>Imperio Español con Cuba</i>	2.500.000
<i>Indias Occidentales Británicas</i>	2.000.000
<i>Indias Occidentales Francesas</i>	1.600.000
<i>Norteamérica Británica</i>	500.000
<i>Indias Occidentales Holandesa</i>	500.000
<i>Indias Occidentales Danesas</i>	28.000
<i>Europa (Portugal, Canarias, Azores , Madeira)</i>	200.000
Total	11.328.000⁹

Fuente: Hugh Thomas, *The Slave Trade*. Appendix Three. Estimated Statistics, p.804

La sangre africana que corre por las venas de decenas de millones de hispanoamericanos es un testimonio fehaciente de la implicación de España en África. Su presencia no ha sido muy visible ni decisiva en el continente africano desde el siglo XVI hasta nuestros días, pero desde el siglo XVI al XIX estaba presente en los puertos del Caribe para recibir a los esclavos, pobres gentes de los campos y las aldeas africanos que fueron apartados violentamente del curso normal de sus vidas para enriquecer a los hacendados españoles del Caribe. En mi libro *África, pecado de Europa*¹⁰ se analiza en detalle la barbarie del tráfico trasatlántico y las trágicas consecuencias para el continente de tan nefasto negocio.

⁹ Los totales no coinciden en los dos tablas porque se ha usado diversas metodologías para estimarlos. Pero hay un consenso entre los especialistas en que el total de esclavos africanos desembarcados se sitúa en un rango de 9.000 a 11.000. Los apresados en su país de origen, que murieron en el viaje a los puertos de embarque o en las “factorías” (depósitos de esclavos listos para embarcar, son naturalmente muchos más.

¹⁰ Luis de Sebastián. 2006. *África, pecado de Europa*. Madrid. Editorial Trotta.

Ahora, en el siglo XXI, no podemos encogernos de hombros ante la actual tragedia de África. España contribuyó al “descarrilamiento” de África tanto como la que más de las grandes potencias coloniales del pasado. Ahora tiene que ser estar en la primera línea de la reparación.

Barcelona, febrero de 2007