

El desarrollo del tráfico de los esclavos negros*

Eric Williams

Los esclavos negros fueron «la fuerza y el músculo de este mundo occidental»^[1]. La esclavitud de los negros exigió el tráfico de esclavos negros. Por lo tanto, la preservación y la mejora del comercio con África, se convirtió en «un asunto de la más alta importancia para este reino y para las plantaciones que a él pertenecen»^[2]. Y así siguió siendo, hasta 1783, un objetivo principalísimo de la política exterior británica.

La primera expedición inglesa de tráfico de esclavos fue la de Sir John Hawkins en 1562. Como tantas empresas isabelinas fue una expedición de filibusterismo que contrariaba el arbitraje papal de 1493 que hacía de África un monopolio portugués. Los esclavos obtenidos fueron vendidos a los españoles en las Antillas. El tráfico esclavista inglés mantuvo un carácter desganado y poco definido hasta el establecimiento de las colonias británicas en el Caribe y la introducción de la industria azucarera. Cuando finalizaron, hacia 1660, los levantamientos políticos y sociales del periodo de la Guerra Civil, Inglaterra estaba lista para lanzarse decididamente sobre una rama del

comercio cuya importancia para sus colonias de azúcar y tabaco en el Nuevo Mundo empezaba ya a ser apreciada plenamente.

De acuerdo con las normas económicas de la monarquía de los Estuardo, el tráfico de esclavos fue confiado a una compañía monopolista, la *Company of Royal Adventurers*, que comerciaba con África y que fue encomendada a esta labor en 1663 para un periodo de mil años. El Conde de Clarendon fue el portavoz del común entusiasmo de la época, cuando declaró que la Compañía «podía ser considerada, en la promoción del comercio de Inglaterra, como un modelo digno de ser equiparado al de cualquier otra compañía, aun aquella de las Indias Orientales»^[3]. Esta predicción optimista no se realizó, como resultado, principalmente, de pérdidas e inconvenientes causados por la guerra con los holandeses y en 1672 se creó una nueva compañía, la *Royal African Company*.

La política del monopolio, de cualquier modo, permaneció intacta y provocó determinada resistencia en dos sectores: los comerciantes costeros, que luchaban para quebrar el monopolio de la capital y los colonos en sus tierras, que pedían el libre comercio de negros, vociferando con tantas ganas como lo harían ciento cincuenta

* Capítulo 2 del libro: Eric Williams, *Capitalismo y esclavitud*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2011, pp. 75-101. [N. E.: Se ha respetado la grafía original del texto].

1.- *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 167. Renatus Enys al secretario Bennet, 1 de noviembre de 1663.

2.- Charles Whitworth (ed.), *The Political and Commercial Works of Charles Davenant*, Londres, 1781, vol. V, p. 146.

3.- George F. Zook, *The Company of Royal Adventurers trading into Africa*, Lancaster, 1919, pp. 9, 16.

años más tarde al oponerse al libre comercio del azúcar. El sector intelectual mercantilista se hallaba, en este asunto, dividido. Postlethwayt, muy prolífico escritor mercantilista, quería la compañía, toda la compañía y nada más que la compañía^[4]. Joshua Gee ponía el énfasis en la frugalidad y el buen manejo del comerciante privado^[5]. Davenant, uno de los economistas y expertos financieros más hábiles de su tiempo, se opuso, primeramente, al monopolio^[6]; y más tarde cambió de parecer, aduciendo que otras naciones consideraban necesarias las compañías organizadas y que la compañía habría de «ocupar el lugar de una academia, para adiestrar un número indefinido de personas en el conocimiento regular de todos los asuntos relacionados con las distintas ramas del comercio africano»^[7].

La acción contra el monopolio fue succinctamente expresada por los comerciantes libres (o intrusos, como se les llamaba entonces) que se dirigían a la Cámara de Comercio en 1711. El monopolio significaba lo siguiente: las compras que los manufactureros británicos realizaban para vender en la costa de África, el control de los barcos empleados en el tráfico de esclavos, la venta de los negros a las plantaciones, la importación de los productos de las plantaciones, «este gran círculo del comercio y la navegación» del cual dependía el medio de vida, directo

e indirecto de muchos miles, estaría bajo el control de una sola compañía^[8]. Los colonos, a su vez, se quejaban de la calidad, los precios y las entregas irregulares y rehusaban pagar sus deudas a la compañía^[9].

No había nada de raro en esta oposición al monopolio del comercio de esclavos. Monopolio era una palabra fea, que despertaba recuerdos de la tiranía política de Carlos I, aunque ningún «comerciante libre» de la época podía haber tenido la menor idea de las visiones, todavía más feas, que la palabra habría de conjurar ciento cincuenta años después cuando fue asociada con la tiranía económica del colono azucarero de las Indias Occidentales. En cualquier caso, en la última década del siglo XVII la corriente económica se dirigía decididamente contra el monopolio. En 1672 el comercio del Báltico se abrió y el monopolio de la Compañía del Este fue derrocado. Una de las consecuencias más importantes de la Gloriosa Revolución de 1688 y de la expulsión de los Estuardo fue el ímpetu que todo ello dio al principio del libre comercio. En 1698 la Compañía Real Africana perdió su monopolio; el derecho al libre comercio de esclavos fue reconocido como un derecho fundamental y natural de los ingleses. En el mismo año los *Merchants Adventurers* de Londres fueron privados de su monopolio sobre el comercio exportador de telas. Un año después el monopolio de la Compañía *Muscovy* fue abolido y el comercio con Rusia fue declarado libre. Sólo un detalle hacía diferente la libertad acordada en el comercio de esclavos de la libertad acordada en otras ramas del comercio: la mercancía era el hombre.

4.- Malachy Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interests Explained and Improved*, Londres, 1759, vol. II, pp. 148-149, 236; *ibid.*, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in North America*, Londres, 1745, pp. 38-39; *ibid.*, *The National and Private Advantages of the African Trade Considered*, Londres, 1746, pp. 113, 122.

5.- Joshua Gee, *The Trade and Navigation of Great Britain Considered*, Glasgow, 1750, pp. 25-26.

6.- C. Whitworth, *The Political and Commercial Works*, vol. II, pp. 37-40.

7.- *Ibidem*, vol. V, pp. 140-141. Merece la pena leer todo el ensayo: «Reflections upon the Constitution and Management of the African Trade».

8.- Elizabeth Donnan (ed.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Washington, DC, 1930-1935, vol. II, pp. 129-130.

9.- *Ibidem*, vol. I, p. 265. Se ha calculado que en 1681 esas deudas ascendían a 271.000 libras. Edward D. Collins, *Studies in the Colonial Policy of England, 1672-1680* (Informe anual de la *American Historical Association*), 1900, p. 185.

La Compañía Real Africana era impotente frente a la competencia de los comerciantes libres. Pronto tuvo que declararse en bancarota y pasó a depender de subsidios parlamentarios. En 1731 abandonó el tráfico de esclavos y se limitó al comercio de marfil y polvo de oro. En 1750 se estableció una nueva organización, la llamada Compañía de Comerciantes, que operaba con África y que contaba con un consejo de nueve directores, tres de ellos provenientes de Londres, Bristol y Liverpool. De los traficantes de esclavos inscritos en 1755, 237 pertenecían a Bristol, 147 a Londres y 89 a Liverpool^[10].

Con el libre comercio y las crecientes demandas de las plantaciones azucareras, el volumen del tráfico de esclavos británico se elevó enormemente. La Compañía Real Africana transportó, entre 1680 y 1686, un promedio anual de 5.000 esclavos^[11]. En los primeros nueve años de tráfico libre, sólo los comerciantes de Bristol embarcaron 160.950 negros a las plantaciones azucareras^[12]. En 1760, 146 buques partieron de los puertos británicos con destino a África, con una capacidad para 36.000 esclavos^[13]; en 1771, el número de barcos había aumentado a 190 y el número de esclavos a 47.000^[14]. La importación a Jamaica, desde 1700 hasta 1786, fue de 610.000 y se ha estimado que la importación total de esclavos a todas las colonias británicas entre 1680 y 1786 fue de más de dos millones^[15].

Pero el tráfico de esclavos fue más que un medio para lograr un fin, fue también

un fin en sí mismo. Los traficantes ingleses proveían los trabajadores necesarios no sólo a sus propias plantaciones sino también para aquellas de sus rivales. El aliento que así se daba a los extranjeros era contrario no sólo al sentido común sino también al estricto mercantilismo, pero, en la medida en que este tráfico de esclavos con el exterior se refería a las colonias españolas, tenía cierta justificación. España fue siempre, hasta el siglo XIX, un país dependiente de los extranjeros en lo que concernía a sus esclavos, ya fuese porque se adhería al arbitraje papal que la excluía de África, o porque carecía del capital y de las mercancías necesarias para el tráfico de esclavos. El privilegio de suministrar estos esclavos a las colonias españolas, denominado «Asiento de negros», se convirtió en uno de los trofeos más codiciados y amargamente disputados de la diplomacia internacional. Los mercantilistas británicos defendieron el tráfico, legal o ilegal, con las colonias españolas, tanto en lo que se refiere a los negros como a las mercancías manufacturadas, como algo de un valor notable, ya que los españoles pagaban en moneda y así aumentaba el suministro de dinero en metálico a Inglaterra. El abastecimiento de esclavos a las colonias francesas no tenía una justificación de ese tipo. En este caso era claro que existía un choque de intereses entre el traficante de esclavos británico y el colono azucarero británico, de la misma manera que el comercio de exportación de maquinaria inglesa, después de 1825, condujo a un conflicto de intereses entre los cargadores y los productores británicos.

El colono azucarero estaba en lo cierto y el traficante de esclavos se equivocaba. Pero en la primera mitad del siglo XVIII esto sólo lo advirtieron los más sagaces. Postlethwayt condenó el Asiento de 1713 como escandaloso y ruinoso, como un

10.- John Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol, 1893, p. 271.

11.- *Ibidem*, p. 158.

12.- *Ibidem*, p. 272.

13.- Anónimo, *Some Matters of Fact relating to the present state of the African Trade*, Londres, 1720, p. 3.

14.- Frank W. Pitman, *The Development of the British West Indies, 1700-1763*, New Haven, 1917, p. 67.

15.- *Ibidem*, pp. 69-70, 79.

reemplazo de la substancia por la sombra: «Difícilmente podría haberse ideado un tratado tan poco beneficioso para la nación»^[16]. Durante los nueve meses de la ocupación británica de Cuba en la Guerra de los Siete Años, fueron introducidos 10.700 esclavos, lo que constituía un sexto de las importaciones desde 1512 hasta 1763 y más de un tercio de las importaciones desde 1763 hasta 1789^[17]. Cuarenta mil negros fueron introducidos en Guadalupe por los británicos en tres años de la misma guerra^[18]. El Comité del Consejo Privado de 1788 prestó especial atención al hecho de que, de la exportación británica anual de esclavos desde África, dos tercios eran consignados a extranjeros^[19]. Durante todo el siglo XVIII, según Bryan Edwards, los traficantes británicos proporcionaron a los colonos azucareros de Francia y España medio millón de negros, justificando sus dudas sobre «el buen juicio y la política de esta rama del comercio africano»^[20]. Gran Bretaña era no sólo el más importante país en el comercio de esclavos de todo el mundo; también se había convertido, según la frase de Ramsay, en «el honorable portador de los esclavos» de sus rivales^[21].

16.- M. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interests*, vol. II, pp. 479-480. Véanse también las pp. 149-151, 154-155.

17.- Hubert Aimes, *A History of Slavery in Cuba, 1511 to 1868*, Nueva York, 1907, pp. 33, 269.

18.- William E. H. Lecky, *A History of England in the Eighteenth Century*, Londres, 1892-1920, vol. II, p. 244.

19.- *Reports of the Lords of the Committee of Privy Council appointed for the consideration of all matters relating to Trade and Foreign Plantations*, 1788. Sexta parte, pruebas de Messrs. Baillie, King, Camden y Hubbert.

20.- Bryan Edwards, *The History, Civil and Commercial of the British Colonies in the West Indies*, Londres, 1801, vol. I, p. 299.

21.- Un manuscrito en su poder contiene todas sus actividades en pos de la abolición de la trata de esclavos. J. Ramsay, «Memorial on the Supplying of the Navy with Seamen», Rhodes House Library, Oxford, 1787.

Colonia	Años	Importaciones	Re-exportaciones
Jamaica	1784-1787	37,841	14,477
St. Kitts	1778-1788	2,784	1,769
Dominica	1784-1788	27,553	15,781
Granada	1784-1792	44,712	31,210

Tabla 1. Balance del tráfico de esclavos informado por el Comité del Consejo Privado. Cf. n. 19^[22].

La historia de este aumento en el tráfico de esclavos es principalmente la historia del surgimiento de Liverpool. El primer buque de tráfico de esclavos, de Liverpool, una modesta embarcación de treinta toneladas partió para África en 1709. Éste fue el primer paso en un camino que, hacia fines de siglo, ganó para esta ciudad la distinción de ser el puerto más grande de cuantos participaban en el tráfico de esclavos del Viejo Mundo. Al principio el progreso fue lento. La ciudad estaba más interesada en el negocio de contrabando con las colonias españolas y el comercio de tabaco. Pero, según un historiador de la ciudad, pronto se abrió paso gracias a su política de reducción de gastos al mínimo, lo que le permitió vender más barato que sus rivales ingleses y continentales. En 1730 tenía quince barcos dedicados al tráfico de esclavos; en 1771 esta cantidad se había multiplicado por siete. La proporción de barcos de esclavos con respecto al total que pertenecían al puerto era de algo más de un 1 por ciento en 1709; la undécima parte en 1730; un cuarto en 1763; un tercio en 1771^[23]. En 1795 Liverpool ges-

22.- Estos datos provienen del mismo informe *Reports of the Lords of the Committee...* (cuarta parte, núm. 4 y núm. 15, suplemento núm. 6 y documentos recibidos desde la fecha del informe) y dan cuenta de la extensión del comercio de reexportación. De acuerdo con Dundas, las importaciones de las Indias Británicas Occidentales sumaron 74.000 libras en 1791, y las reexportaciones, 34.000 libras. *Cobbett's Parliamentary History of England*

23.- William Enfield, *An Essay towards the history of Liver-*



Subasta de esclavos en Charleston, Carolina del Sur, en 1853 (*London News*, 1853, fuente: Charleston Public Library).

tionaba cinco octavos del tráfico británico de esclavos y tres séptimas partes de todo el tráfico esclavista europeo^[24].

Año	Liverpool	Londres	Bristol
1720	21	60	39
1753	64	13	27
1771	107	58	23

Tabla 2. Progreso del tráfico de esclavos en Liverpool. Cf. n. 23^[25].

pool, Londres, 1774, p. 67.

24.- E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 630.

25.- El progreso de Liverpool puede verse en esta tabla. Entre 1756 y 1786, Bristol envió 588 barcos a África y Liverpool, 1.858; entre 1795 y 1804, Liverpool mandó 1.099 naves, Londres, 155 y Bristol, 29. Los datos de 1720 provienen de *Some Matters of Fact*, p. 3; los demás, de Charles M. MacInnes, *Bristol, A Gateway of Empire*, Bristol, 1939, p. 191.

Los «horrores» del «Viaje de Ida» fueron objeto de cierta exageración. Los responsables de ello fueron, en gran medida, los abolicionistas británicos. Algo en las invectivas acumuladas por estos hombres sobre un comercio que en esos días se tornaba cada vez menos provechoso y vital para Inglaterra suena a ignorancia, o a hipocresía, o a ambas cosas. Un colono de las Antillas recordó cierta vez al Parlamento que no quedaba bien que el representante electo de un país que se había embolsado las ganancias del tráfico de esclavos estigmatizara a este tráfico como un delito^[26]. La época que había presenciado tan alta mortalidad entre los *indentured servants* no veía ninguna razón para tener escrúpulos por la mortalidad entre los esclavos; tampoco di-

26.- *Cobbet's Parliamentary Debates* (*Parl. Deb.* a partir de ahora), vol. IX, p. 127. George Hibbert, 16 de marzo de 1807.

fería fundamentalmente la explotación de los esclavos en las plantaciones de la explotación del campesino feudal o del tratamiento que recibía el pobre en las ciudades europeas.

Los motines y los suicidios eran, obviamente, mucho más frecuentes en los barcos de esclavos que en otras embarcaciones; y el tratamiento brutal, así como las más grandes restricciones sobre los movimientos de los esclavos, deben haber contribuido, sin duda, a aumentar su mortalidad. Pero las causas fundamentales de esta elevada mortalidad en los barcos de esclavos, así como en los barcos que transportaban sirvientes contratados y aun pasajeros libres, deben ser buscadas primordialmente en las epidemias, que eran el resultado inevitable de los largos viajes y de la dificultad para preservar los alimentos y el agua, y, en segundo lugar, en la práctica de sobrecargar los buques. El único propósito de los comerciantes de esclavos era tener sus cubiertas «bien llenas de negros»^[27]. No es raro leer acerca de una embarcación de 90 toneladas, que llevaba 390 esclavos, o de una de 100, que transportaba 414^[28]. Las investigaciones de Clarkson en Bristol revelaron que una chalupa de veinticinco toneladas se destinaba al transporte de sesenta seres humanos y que otra de sólo once toneladas llevaba treinta esclavos^[29]. El espacio asignado para cada esclavo en la travesía del Atlántico medía cinco pies y medio de largo por dieciséis pulgadas de ancho. Apretados como «filas de libros en

los estantes», según la expresión de Clarkson, encadenados de dos en dos, pierna derecha con pierna izquierda, mano derecha con mano izquierda, cada esclavo tenía menos lugar que un hombre en un ataúd. Era como transportar ganado negro y cuando no se obtenían negros suficientes, se llevaba ganado^[30]. El propósito del traficante de esclavos era la ganancia y no la comodidad de sus víctimas; así, una modesta medida sugerida en 1788 para regular el transporte de esclavos de acuerdo con la capacidad de la embarcación ocasionó una fuerte protesta por parte de los traficantes. «Si se lleva a cabo la alteración», escribió un traficante, «dañará el comercio, así que espero que Vd. se ocupe de ello cuando aún es tiempo»^[31].

El diario de un tratante de esclavos durante su residencia en África admite:

«No he encontrado en los diversos países de Inglaterra, Irlanda, América, Portugal, el Caribe, Cabo Verde, las Azores o cualquier otro lugar en que haya estado [...], ningún lugar en el que pudiera aumentar mi fortuna tan rápidamente como éste en el que ahora vivo». El dinero hacía al hombre. El pródigo que volvía a sus lares con las manos vacías tenía que contentarse con el nombre común de «el mulato recién llegado de Guinea». Si, en cambio, volvía con sus bolsillos bien rellenos de oro, «ese preciso detalle oculta todas las otras deficiencias; entonces será Vd. recibido por montones de amigos de todas clases que se abalanzarán para esperar sus órdenes. Entonces será Vd. conocido por el nombre de ‘el caballero africano’ en las casas de los hombres distinguidos y se tomará nota de sus relatos como

27.– Correspondencia de Robert Bostock, patrón mariner y comerciante, con otras personas, en la que da detalles del comercio de esclavos con barcos de Liverpool en las Indias Occidentales, 1789- 1792, MS. vol., Liverpool Public Library. Bostock al capitán James Fryer, 17 de julio de 1790.

28.– C. MacInnes, Bristol, *A Gateway of Empire*, p. 202.

29.– Thomas Clarkson, *History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*, Londres, 1839, p. 197.

30.– E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. I, p. 132. La Compañía de Guinea a Francis Soane, 9 de diciembre de 1651.

31.– Periódicos de los barcos de esclavos de Liverpool (Bloom y otros); con correspondencia y precios de la venta de esclavos, MS. vol., Liverpool Public Library. Bostock a Knowles, 19 de junio de 1788.

si fueran los de la expedición de Cristóbal Colón a América»^[32].

Alrededor de 1730 en Bristol se estimaba que, en un viaje afortunado, las ganancias sobre una carga de aproximadamente 270 esclavos alcanzaban siete u ocho mil libras, con independencia de los beneficios obtenidos con el marfil. El mismo año, el beneficio neto de una carga «mediocre» que llegó en deficientes condiciones, fue de 5.700 libras^[33]. En Liverpool no eran infrecuentes las ganancias de cien por cien y un viaje dio un beneficio líquido de por lo menos el trescientos por ciento. El *Lively*, equipado en 1737 con un cargamento por un valor de 1.307 libras, volvió a Liverpool con productos coloniales y billetes de cambio por un total de 3.080 libras, sin incluir cargamentos de algodón y azúcar a recibir más tarde. El *Ann*, otro buque de Liverpool, partió en 1751 con pertrechos y cargamento por un valor de 1.604 libras; en total, el viaje produjo 3.287 libras de ganancia neta. Un segundo viaje en 1753 produjo 8.000 libras sobre un cargamento y pertrechos por un total de 3.153 libras^[34].

Un escritor del siglo XVIII estimó el valor en moneda de los 303.737 esclavos transportados en 878 buques de Liverpool entre 1783 y 1793, en más de quince millones de libras. Deduciendo las comisiones y otros descuentos y el costo del pertrecho de los buques y la manutención de los esclavos, concluyó que el promedio de la ganancia anual era de más del treinta por ciento^[35].

Los estudiosos modernos tienden a reprochar a los observadores contemporáneos su indebida exageración. Pero aun tomando en cuenta los cálculos reducidos del profesor Dumbell, el beneficio neto del *Enterprise* en 1803, estimado sobre los costes del equipo y del cargamento, era del 38 por ciento, mientras que el del *Fortune*, en 1803, por un cargamento de pobres esclavos, era del 16 por ciento^[36]. También con esas estimaciones tan reducidas, la ganancia en 1802 del *Lotter* fue de treinta y seis libras por esclavo, la del *Enterprise* de dieciséis libras y la del *Fortune* de cinco. Se calcula que el tráfico de esclavos en general significaba, por aquella época y sólo tomando en consideración la ciudad de Liverpool, una ganancia neta de 300.000 libras anuales. Con respecto al mucho menos provechoso comercio de las Antillas, en la ciudad solía decirse que, si un barco de cada tres llegaba a puerto, no se perdía nada, mientras que si llegaban dos se ganaba bien. Por lo general sólo un buque de cada cinco se perdía^[37].

Semejantes ganancias parecen pequeñas e insignificantes cuando se las compara con el fabuloso cinco mil por ciento que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales rindió en ocasiones durante el curso de su historia. Es incluso probable que las ganancias del tráfico de esclavos fueran más pequeñas que aquellas producidas por la Compañía Británica de las Indias Orientales. Sin embargo, este tipo de comercio era mucho menos importante que el tráfico de esclavos. La explicación reside en el hecho de que, desde el punto de vista del mercantilismo, el comercio con la India era un mal negocio. Agotaba las reservas monetarias británicas para comprar mercan-

32.- Eveline Martin (ed.), *Journal of a Slave Dealer. A view of some Remarkable Accidents in the Life of Nicks. Owen on the Coast of Africa and America from the year 1746 to the year 1757*, Londres, 1930, pp. 77-78, 97-98.

33.- J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 144-145.

34.- Alfred P. Wadsworth y Julia de L. Mann, *The Cotton Trade and Industrial Lancaster*, Manchester, 1931, pp. 228-229.

35.- E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, pp. 625-627.

34

36.- *Ibidem*, vol. II, p. 631.

37.- J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 476; A. Wadsworth y J. de L. Mann, *The Cotton Trade and Industrial Lancaster*, p. 225.

cías innecesarias, lo que llevó a muchos en ese momento, a pensar que «hubiera sido una buena cosa para la cristiandad que el camino de la navegación a las Indias Orientales, vía Cabo de Buena Esperanza, no se hubiera descubierto jamás»^[38]. El tráfico de esclavos, por el contrario, era ideal si se tenía en cuenta que se realizaba por medio de mercaderías manufacturadas británicas y estaba, en lo que se refiere a las colonias británicas, inseparablemente conectado con el comercio de las plantaciones, lo que permitía a Gran Bretaña ser independiente de los extranjeros para su abastecimiento de productos tropicales. Las enormes ganancias del comercio holandés de especias se basaban, por otra parte, en una severa restricción de la producción a fin de asegurar altos precios, mientras que el tráfico de esclavos creaba la industria británica en el país y la agricultura tropical en las colonias.

El «atractivo del meteoro africano»^[39], como lo llamó un historiador contemporáneo de Liverpool, se volvió, por lo tanto, inmensamente popular. Aunque gran parte del tráfico de esclavos en Liverpool era monopolizado por alrededor de diez grandes firmas, muchos de los pequeños barcos mercantes estaban equipados con abogados, tenderos, almacenistas, barberos y sastres. Las participaciones en las operaciones se subdividían, correspondiéndole a uno 1/8, a otro 1/15, a un tercero 1/32 de una participación y así sucesivamente. «Casi todos los hombres de Liverpool son comerciantes y el que no puede mandar un fardo mandará una caja de cartón [...], casi todas las clases de personas están interesadas en un cargamento de Guinea y esto influye en que haya tantos barcos pequeños»^[40].

38.– Cita de Sir Thomas Mun, en James E. Gillespie, *The influence of Oversea Expansion in England in 1700*, Nueva York, 1920, p. 165.

39.– E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 627.

40.– James Wallace, *A General and Descriptive History of An-*

La compra de esclavos requería sentido de los negocios y aguda discriminación. Un negro de Angola era, proverbialmente, un objeto sin valor; los *coromantinos* (*ashantis*) de la Costa Dorada eran buenos trabajadores pero demasiado rebeldes; los mandingos del Senegal eran demasiado inclinados al robo; los *eboes* de Nigeria eran tímidos y desganados; los *pawpaws* o *whydahs* (Dahomey) eran los más dóciles y mejor dispuestos^[41]. Los esclavos eran requeridos para arduos trabajos en el campo, por lo tanto las mujeres y los niños valían menos que los robustos ejemplares masculinos; las mujeres valían menos porque estaban sujetas a interrupciones en la tarea ocasionadas por la preñez; los niños porque requerían ciertas atenciones hasta que pudieran valerse por sí mismos. Un comerciante de Liverpool advertía a sus agentes que no compraran esclavos herniados, idiotas o cualquiera de los que parecían tener «piernas de vieja araña»^[42]. Un poeta de las Antillas aconsejaba al traficante de esclavos fijarse si la lengua del esclavo era roja, si su pecho era ancho y si su vientre no era prominente^[43]. Cómprelos jóvenes, aconsejaba un capataz de Nevis, «los vie-

cient and Present State of the Town of Liverpool... together with a Circumstantial Account of the True Causes of its Extensive African Trade, Liverpool, 1795, pp. 229-230. Para subdivisiones, véase A. Wadsworth y J. de L. Mann, *The Cotton Trade and Industrial Lancaster*, pp. 224-225.

41.– B. Edwards, *The History, Civil and Commercial of the British Colonies*, vol. II, pp. 72, 74, 87-89; John Atkins, *A voyage to Guinea, Brasil, and the West- Indies*, Londres, 1735, p. 179. Para una presentación fiable del debate contemporáneo, véase Melville J. Herskovits, *The Myth of the Negro Past*, Nueva York, 1941, pp. 34-50.

42.– Correspondencia de Robert Bostock. Bostock a Fryer, enero de 1790; Bostock a Flint, 11 de noviembre de 1790.

43.– Wylie Sypher, *Guinea's Captive Kings, British Anti-Slavery Literature of the XVIIIth Century*, Chapel Hill, 1942, p. 170. En el mercado de Smithfield, los esclavos eran examinados de forma tan cuidadosa como el ganado, las cualidades más valoradas eran: altura, dientes sanos, miembros flexibles y ausencia de enfermedades venéreas. J. Atkins, *A voyage to Guinea, Brasil, and the West- Indies*, p. 180.

jos miran al trabajo como cosa dura porque nunca se los acostumbró a él, así que prefieren morir antes que trabajar y no sirven para nada [...]»^[44].

Pero el tráfico de esclavos era siempre un negocio arriesgado. «El comercio africano», dice un escrito de 1795, «presenta siempre una perspectiva incierta; el tiempo de reclutamiento es precario; la extensión de la travesía es incierta; un barco puede estar parcial o totalmente averiado; la mortalidad puede ser elevada y es imposible anticipar la variedad de los incidentes que pueden presentarse»^[45]. Más aún, el cultivo del azúcar era una lotería. Las deudas de los colonos, sus quebrantos y sus peticiones de largos créditos ocasionaban muchos sinsabores a los negociantes. «Como Vd. sabe», escribía uno de ellos, «el rápido despacho es la vida del comercio; yo he pasado muchas horas de ansiedad este año y no me gustaría que se repitieran aunque tuviera el doble de ganancias»^[46]. Desde 1763 hasta 1778 los comerciantes de Londres evitaron toda conexión con los traficantes de esclavos de Liverpool, convencidos de que el tráfico de esclavos ocasionaba pérdidas; entre 1772 y 1778 se dijo que los negociantes de Liverpool perdieron 700.000 libras^[47]. De treinta casas importantes que dominaban el tráfico de esclavos desde 1773, doce habían ido a la bancarrota hacia 1788; muchas otras habían soportado considerables pérdidas^[48]. La Revolución Norteamericana interrumpió

seriamente el tráfico. «Nuestro otrora extenso tráfico con África está paralizado», se lamentaba un diario de Liverpool en 1775. Con sus «intrépidos barcos abandonados e inútiles», los traficantes de esclavos de Liverpool se convirtieron en corsarios^[49], mientras aguardaban ansiosamente la vuelta de la paz, sin pensar que eran los testigos de los estertores mortales de una vieja época y el angustioso nacimiento de una nueva.

Con anterioridad a 1783, no obstante, todas las clases de la sociedad inglesa presentaban un frente unido en lo referente al tráfico de esclavos. La monarquía, el gobierno, la iglesia, la opinión pública en general apoyaban el tráfico de esclavos. Había pocas protestas y éstas eran ineficaces.

La monarquía española impuso la moda que la realeza europea siguió luego hasta el fin. Las fortalezas palaciegas de Madrid y Toledo se edificaron con las sumas recibidas por la Corona española como pago de las licencias para el transporte de negros. En 1701 tuvo lugar un encuentro de los dos soberanos de España y Portugal, cuyo objeto era discutir el problema aritmético ocasionado por un contrato adjudicado a los portugueses por diez mil «toneladas» de negros^[50]. La reina Cristina de España, a mediados del siglo XIX, participó abiertamente en el tráfico de esclavos a Cuba. Cuando la corte real de Portugal se trasladó a Brasil para evitar ser capturada por Napoleón, no halló hostil la atmósfera esclavista de su territorio colonial. Luis XIV apreciaba en toda su magnitud la importancia del tráfico de esclavos tanto hacia la Francia metropolitana como la Francia de ultramar. Los planes del Gran Elector para el engrandecimiento prusiano incluían el tráfico de esclavos africanos^[51].

44.- Edwin F. Gay, «Letters from a Sugar Plantation in Nevis, 1723-1732», *Journal of Economic and Business History*, noviembre de 1928, p. 164.

45.- E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 626.

46.- Correspondencia de Robert Bostock. Bostock a Cleveland, 10 de agosto de 1789.

47.- T. Clarkson, *Essay on the Impolicy of the African Slave Trade*, Londres, 1788, p. 29.

48.- William Roscoe, *A General View of the African Slave Trade demonstrating its Injustice and Impolicy*, Londres, 1788, pp. 23-24.

49.- Averil Mackenzie-Grieve, *The Last Years of the English Slave Trade*, Londres, 1941, p. 178.

50.- Francisco Caravaca, *¡Esclavos! El hombre negro: Instrumento del progreso blanco*, Barcelona, 1933, p. 50.

51.- Ésta era la Compañía Brandenburg, a veces llama-

La expedición de Hawkins para el tráfico de esclavos fue botada con el patronazgo de la Reina Isabel. Ésta expresó la esperanza de que los negros no serían transportados sin que prestaran su libre consentimiento, pues de lo contrario el transporte «sería detestable y clamaría por la venganza del cielo contra los responsables». Pero existían tantas posibilidades de que el transporte de los negros se efectuara de manera democrática como de que se realizara un pacto colectivo. La Compañía de los *Royal Adventurers* y la Compañía Real Africana contaban, como sus nombres indican, con el patronazgo real y, en no pocas ocasiones, con inversiones procedentes de miembros de la familia real^[52]. Según Wilberforce, Jorge III se opuso, más tarde, a la abolición^[53] y grande fue el gozo de los traficantes de esclavos de Liverpool y de los colonos azucareros de Jamaica cuando el real Duque de Clarence, futuro Guillermo IV, «la emprendió a palos» contra la abolición^[54], atacando a Wilberforce y tratándolo de fanático o hipócrita^[55].

da Compañía Emden. Constituida en 1682, estableció dos asentamientos en la costa africana e intentó, sin resultado, obtener dominios en las Indias Occidentales. E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. I, pp. 103-104.

52.- G. Zook, *The Company of Royal Adventurers*, pp. 11-12, 19.

53.- Robert y Samuel Wilberforce, *The Life of William Wilberforce*, Londres, 1838, vol. I, p. 343. Jorge III bromeó una vez con el abolicionista en un dique, cuchicheándole: «¿Qué tal van sus clientes negros, señor Wilberforce?». En 1804, Wilberforce escribió a Muncaster que «fue verdaderamente indigno ver, en la Casa de los Lores, a cuatro miembros de la familia real votando en contra de los esclavos, pobres, indefensos y sin apoyos». *Ibidem*, vol. III, p. 182, 6 de julio de 1804.

54.- Correspondencia de Robert Bostock. Bostock a Fryer, 24 de marzo de 1792. El Duque recibió una vajilla como «humilde pero honroso testimonio de la gratitud del pueblo de Jamaica». George W. Bridges, *The Annales of Jamaica*, Londres, 1828, vol. II, p. 263 (n).

55.- *Parl. Hist.*, vol. XXX, p. 659, 11 de abril de 1793.

El gobierno británico, con anterioridad a 1783, fue uniformemente consistente a la hora del tráfico de esclavos. Los primeros grandes rivales fueron los holandeses, que monopolizaron el comercio del transporte de las colonias británicas. La amarga guerra comercial de la segunda mitad del siglo XVII entre Inglaterra y Holanda supuso a Inglaterra un gran esfuerzo para quebrar la red comercial que los holandeses habían tejido entre Inglaterra y sus colonias. «Lo que deseamos», dijo Monk con franqueza militar, «es tener más del comercio que ahora tienen los holandeses»^[56]. Ya fuese esto paz nominal o verdadera guerra, se mantuvo, durante treinta años, una suerte de guerra privada entre la Compañía Holandesa de las Antillas y la Compañía Real Africana.

La victoria de Inglaterra sobre Holanda la dejó cara a cara frente a Francia. La guerra anglo-francesa, colonial y comercial, fue la cuestión dominante en la historia del siglo XVIII. Era un conflicto entre mercantilismos rivales. La lucha se libraba en el Caribe, África, India, Canadá y en las orillas del Mississippi y se combatía por el privilegio de saquear la India y por el control de ciertas mercancías vitales y estratégicas: negros, azúcar y tabaco, pescado, pieles y repuestos navales. Las más importantes de estas áreas eran el Caribe y África^[57]; de estas mercancías, las más importantes eran los negros y el azúcar. El único resultado notable fue el control del Asiento. Este privilegio le fue concedido a Inglaterra por el Tratado de Utrecht en 1713 como resultado de su victoria en la Guerra de Sucesión Española, lo que produjo regocijo popular en el país. Chatham se jactaba orgullosamente de que esta guerra con Francia le había

56.- Charles M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, New Haven, 1934-1938, vol. IV, p. 61.

57.- Charles M. Andrews, «Anglo-French Commercial Rivalry, 1700-1750», *American Historical Review*, abril de 1915, p. 546.

dado a Inglaterra casi todo el control de la costa africana y del tráfico de esclavos.

Las asambleas coloniales molestaban con frecuencia a los traficantes de esclavos con la imposición de altos impuestos sobre los esclavos importados, en parte para acumular rentas y en parte por el temor que les infundía la creciente población de esclavos. Todas las leyes de ese tipo fueron frustradas por el gobierno de la madre patria ante la insistencia de los comerciantes británicos que se oponían a los impuestos sobre el comercio inglés. La Cámara de Comercio decidió en 1708 que era «absolutamente necesario que un comercio tan beneficioso para el reino fuera llevado a cabo en las mejores condiciones posibles. El buen abastecimiento de las plantaciones y las colonias con una cantidad suficiente de negros a precios razonables es, en nuestra opinión, el punto más importante a considerar»^[58]. En 1773 la Asamblea de Jamaica, con el fin de aumentar las rentas y reducir el temor a las rebeliones de esclavos, estableció un impuesto sobre cada negro importado. Los comerciantes de Londres, Liverpool y Bristol protestaron y la Cámara de Comercio condenó la ley como injustificable, impropia y perjudicial para el comercio británico. El gobernador fue ásperamente censurado por ser incapaz de detener los esfuerzos hechos para «obstaculizar y desalentar un tráfico tan beneficioso para la nación»^[59].

Más adelante, y a modo de consejo a los colonos azucareros, dijo: «En cada variación de nuestra administración de los asuntos públicos, en cada cambio de partidos, la política, con respecto a ese tráfico, ha sido la misma... En cada periodo de nuestra historia, en casi todas las variaciones de nuestra política, todas las secciones y categorías de

los hombres de partido, aprobaron este mismo tráfico, votaron su promoción y lo consideraron como beneficioso para la nación»^[60].

El Parlamento apreciaba la importancia de la esclavitud y del tráfico de esclavos para Gran Bretaña y sus plantaciones. En 1750 Horace Walpole escribió con desdén sobre «el Senado Británico, ese templo de la libertad y baluarte de la Cristiandad Protestante [...], que estudia los métodos para hacer más eficaz ese horrible tráfico de la venta de negros»^[61]. El Parlamento oyó en sus majestuosos salones muchos debates sobre la abolición y la emancipación, sus registros muestran a los denodados defensores con que contaban los traficantes y los propietarios de esclavos. Entre ellos estaba Edmund Burke. El campeón de la conciliación con América fue un cómplice de la crucifixión de África. En 1772 se presentó en la Cámara de los Comunes un proyecto de ley para prohibir el control del Comité Africano por aquellos extraños que no estuvieran vinculados con el tráfico de esclavos. Burke protestó, no contra el tráfico de esclavos, sino contra la privación del derecho de voto a aquéllos que habían comprado legalmente ese derecho. Solamente unos pocos, sostenía, fueron inculpadados. «¿No deberíamos imitar, más bien, el modelo que se nos presenta en las sagradas escrituras y, si nos encontramos con diez personas justas, respetar el conjunto? [...] No contrariemos entonces la sabiduría de nuestros antepasados, que consideraron y reconsideraron este tema, ni apliquemos a un monopolio lo que fue destinado para el libre comercio»^[62]. Bien podía Bristol participar en la admiración general hacia el gran liberal.

60.– Add. MSS. 12433, British Museum, ff. 13, 19. Edward Law, 12 de mayo de 1792.

61.– Peter Cunningham (ed.), *The Letters of Horace Walpole*, Londres, 1891, vol. II, p. 197. A Sir H. Mann, 25 de febrero de 1750.

62.– *Parl. Hist.*, vol. XVII, pp. 507-508, 5 de mayo de 1772.

58.– E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 45.

59.– H. of C. Sess. Pap., Accounts and Papers, 1795-1796 (A&P), núm. 42, serie núm. 100, documento 848, pp. 1-21.

La Iglesia también apoyó el tráfico de esclavos. Los españoles vieron en éste una oportunidad para convertir a los herejes, y los jesuitas, los dominicos y los franciscanos estaban seriamente implicados en el cultivo del azúcar que significaba posesión de esclavos. Se cuenta la historia de un venerable patriarca de la Iglesia en Newport que invariablemente, el domingo siguiente a la llegada de un cargamento de esclavos a la costa, agradecía a Dios que «otro cargamento de criaturas oscuras había sido traído a una tierra en donde podían recibir el beneficio de la dispensación de los Evangelios»^[63]. Pero, en general, los colonos británicos se opusieron a que el cristianismo fuera impartido a sus esclavos. Ello los hacía más perversos e intratables y por lo tanto menos valiosos. También significaba instrucción en la lengua inglesa, lo que permitía que diversas tribus se reunieran y organizaran sediciones^[64]. Había más razones para esta oposición. El gobernador de Barbados, en 1695, atribuía esta oposición a que los colonos no deseaban conceder a los esclavos el descanso dominical y de días festivos^[65], y en fecha tan tardía como 1823 la opinión pública británica fue sacudida por la negativa de los colonos ante una proposición para conceder a los negros un día de la semana con el objeto de permitir la abolición del mercado dominical de negros^[66]. La Iglesia siguió, obedientemente,

la consigna. La Sociedad para la Propagación del Evangelio prohibió la instrucción cristiana a sus esclavos en Barbados^[67], y marcó a sus nuevos esclavos con la palabra

«Sociedad» para distinguirlos de aquellos que pertenecían a los laicos^[68]; sus primeros esclavos fueron legados por Christopher Codrington^[69]. Sherlock, más tarde obispo de Londres, aseguró a los colonos que «la Cristiandad y la aceptación del Evangelio no hacen la menor diferencia en lo que se refiere a la propiedad civil»^[70]. Tampoco imponía barrera alguna a la actividad clerical; por sus esfuerzos en favor del Asiento, al cual ayudó a imponerse durante su desempeño como plenipotenciario en Utrecht, el obispo Robinson, de Bristol, fue promovido al episcopado de Londres^[71]. Las campanas de las iglesias de Bristol repicaron alegremente ante las noticias de que, por decisión del Parlamento, había sido rechazada la ley de Wilberforce de abolición del tráfico de esclavos^[72]. El traficante de esclavos John Newton dio gracias en las iglesias de Liverpool por el éxito del último viaje, antes de su conversión, e imploró la bendición de Dios para el próximo. Estableció el culto público dos veces diarias sobre su buque, lo ofició personalmente y lo llevó en un diario de ayunos y oraciones, no para los esclavos sino para la tripulación. «Nunca

de que permitir reunirse a los negros provocaría conspiraciones e insurrecciones. C. O. 28/98, Public Record Office, 4 de noviembre de 1823. Los dueños de las plantaciones justificaban su actitud con la excusa de que los misioneros introducirían peligrosas ideas en los esclavos, ideas subversivas respecto a la disciplina de la plantación.

67.– W. Lecky, *A History of England in the Eighteenth Century*, vol. II, p. 249.

68.– W. Sypher, *Guinea's Captive Kings*, p. 14.

69.– V. T. Harlow, *Christopher Codrington*, Oxford, 1928, pp. 211, 215.

70.– W. Sypher, *Guinea's Captive Kings*, p. 65.

71.– J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 100.

72.– *Ibidem*, p. 478.

63.– Roderick Terry, «Some Old Papers relating to the Newport Slave Trade», *Bulletin of the Newport Historical Society*, julio 1927, p. 10.

64.– *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. X, p. 611: «Evidence of Barbado planters before the Lords of Trade and Plantations», 8 de octubre de 1680. Para una fuerte oposición a la idea de que los esclavos sólo podían comunicarse a través del idioma de sus dueños, véase M. Herskovits, *The Myth of the Negro Past*, pp. 79-81.

65.– *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. XIV, p. 448. Gobernador Russell, 23 de marzo de 1695.

66.– Véase *infra*, p. 282-283. El gobernador de Barbados se opuso a la construcción de iglesias con el argumento



Esclavas dirigiéndose a una plantación, ca. 1860 (Foto-litografía de Victor Frond, Museo Afro Brasil, fuente: <https://commons.wikimedia.org>).

pasé horas de divina comunión más dulces o frecuentes que en mis últimos dos viajes a Guinea»^[73]. El famoso cardenal Manning, del siglo XIX, era hijo de un rico comerciante de las Antillas, que traficaba con productos cultivados por esclavos^[74]. Muchos misioneros hallaron provechoso expulsar a Belcebú por medio del propio Belcebú. Se-

gún el más reciente escritor inglés sobre el tráfico de esclavos, los misioneros «consideraban que la mejor manera de remediar el abuso sobre los esclavos negros era dar un buen ejemplo a los propietarios de plantaciones, teniendo ellos mismos esclavos y patrimonio; lograban así de un modo práctico la salvación de los colonos y la prosperidad de sus posesiones»^[75]. En las islas,

73.- S. H. Swinny, «The Humanitarianism of the Eighteenth Century and its results», en Francis S. Marvin (ed.), *Western Races and the World*, Oxford, 1922, pp. 130-131.

74.- Lytton Strachey, *Eminent Victorians*, Londres, 1929, p. 3.

75.- A. Mackenzie-Grieve, *The Last Years of the English Slave Trade*, p. 162.

los misioneros moravos adquirieron esclavos sin titubear; los baptistas, según narra un historiador con fina delicadeza, no permitían que sus predecesores reprobasen la posesión de esclavos^[76]. El obispo de Exeter retuvo hasta el final sus 655 esclavos, por los cuales recibió una compensación de más de 12.700 libras en 1833^[77].

Los historiadores de la Iglesia hacen una defensa complicada, dicen que la conciencia a la apreciación de las injusticias provocadas por la esclavitud despertó muy lentamente y que el apoyo de la esclavitud por parte de los clérigos «surgió simplemente de la falta de agudeza de la percepción moral»^[78]. No hay necesidad de presentar tales disculpas. La actitud del clérigo era la actitud del laico. El siglo XVIII, como cualquier otro siglo, no podía superar sus propias limitaciones económicas. Como sostenía Whitefield al apoyar la derogación de ese artículo de la Constitución de Georgia que prohibía la esclavitud, «es fácil demostrar que los países cálidos no pueden ser cultivados sin negros»^[79].

El no conformismo de los cuáqueros no se extendió al tráfico de negros. En 1756 había ochenta y cuatro cuáqueros registrados como miembros de la compañía que traficaba en África, entre ellos las familias Barclay y Baring^[80]. La trata de esclavos era una de las inversiones más lucrativas de los cuáqueros ingleses y también de los ame-

ricanos y el nombre de un barco de esclavos, El Cuáquero Complaciente, recogido en Sierra Leona y proveniente de Boston^[81], simboliza la aprobación con la que era recibido el tráfico de esclavos en los círculos cuáqueros. La oposición cuáquera al tráfico de esclavos apareció principalmente no en Inglaterra, sino en América y allí solo en las pequeñas comunidades rurales del Norte, independientes del trabajo de los esclavos. «Es difícil», escribe el doctor Gary, «evitar la suposición de que el rechazo al sistema esclavista estuvo confinado en un principio a un grupo que no obtenía ninguna ventaja directa de él, y en consecuencia asumía una actitud objetiva»^[82].

La Armada quedó impresionada por el valor de las colonias de las Antillas y rehusó arriesgar o poner en peligro su seguridad. La estación de las Antillas era «la estación de los honores» y no pocos almirantes fueron festejados por los propietarios de esclavos. Rodney se opuso a la abolición^[83]. El Conde de St. Vincent alegaba que la vida en las plantaciones era para el negro un verdadero paraíso comparada con su existencia en África^[84]. La abolición era una «maldita y endiablada doctrina, alimentada sólo por hipócritas»^[85]. Los galantes sentimientos del almirante no estaban enteramente divor-

76.- George R. Wynne, *The Church in Greater Britain*, Londres, 1911, p. 120.

77.- H. of C. Sess. Pap., 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta fueron 12.729,44 libras (pp. 19, 22).

78.- G. Wynne, *The Church in Greater Britain*, p. 120; Charles J. Abee y John H. Overton, *The English Church in the Eighteenth Century*, Londres, 1878, vol. II, p. 107.

79.- C. Abee y J. Overton, *The English Church in the Eighteenth Century*, vol. II, p. 106.

80.- Anne Gary, *The Political and Economic Relation of English and American Quakers, 1750-1785*, tesis de la Oxford University, 1935, p. 506. La copia consultada estaba en la Library of Friends' House, Londres.

81.- Henry J. Cadbury, *Colonial Quaker Antecedents to British Abolition of Slavery*, Friends' House, Londres, 1933, p. I.

82.- A. Gary, *The Political and Economic Relation*, pp. 173-174.

83.- Véase Liverpool Papers, Add. MSS. 38227, British Museum, f. 202, para consultar una carta s/f del Lord Hawkesbury, presidente del Privy Council [Consejo de la Corona], al Lord Rodney, en la que muestra estar de acuerdo en usar sus poderes. Hawkesbury prometió «utilizarlos de la mejor manera para defender la isla de Jamaica y las demás islas de las Indias Occidentales, como también las defendió su Nobleza de forma gloriosa el memorable 12 de abril» y lamentó que un fuerte ataque de gota impidiera a Rodney «acudir al Parlamento y proporcionar apoyo a aquellos que tanto lo necesitan».

84.- *Parl. Deb.*, vol. VIII, p. 669, 5 de febrero de 1807.

85.- Frank K. Klingberg, *The Anti-Slavery Movements in England*, New Haven, 1926, p. 127.

ciados de consideraciones más materiales. En 1837 recibió más de 6.000 libras en compensación por la posesión de 418 esclavos en Jamaica^[86]. La mujer de Nelson era de las Antillas y sus puntos de vista sobre el tráfico de esclavos eran inequívocos. «Fui educada en la buena escuela antigua y se me enseñó a apreciar el valor de nuestras posesiones de las Indias Occidentales y sus justos derechos no serán infringidos ni sobre el terreno ni en el Senado, mientras yo tenga un brazo para luchar en su defensa o una lengua para hacer oír mi voz contra la condenable doctrina de Wilberforce y sus hipócritas aliados»^[87].

La esclavitud existía ante los propios ojos de los ingleses del siglo XVIII. Una moneda inglesa, la guinea, aun cuando era y es rara, tuvo su origen en el tráfico con África^[88]. Un orfebre de Westminster hizo candados plateados para negros y perros^[89]. El Salón de la Ciudad de Liverpool estaba adornado con bustos de negros y elefantes, emblemas del tráfico de esclavos. La insignia y el equipo de los barcos esclavistas eran abiertamente exhibidos para su venta en los negocios y anunciados en los periódicos. Los esclavos eran públicamente vendidos en subastas^[90].

Considerándose que los esclavos constituían una propiedad valiosa, con título legalmente reconocido, el jefe de correos era el agente empleado, en ocasiones, para capturar a los esclavos prófugos y se publicaban avisos en el órgano oficial del gobierno^[91].

Los sirvientes negros eran cosa común. Los muchachuelos negros eran considerados accesorios de los capitanes esclavistas, de las damas distinguidas o de las mujeres fáciles. La heroína de Hogarth en *El camino de la ramera* es atendida por un muchacho negro y la *Orabella Burmester* de Marguerite Steen representa la opinión inglesa del siglo XVIII en su deseo de tener un negrito a quien pueda querer lo mismo que a su gatito lanudo^[92]. Los negros liberados eran populares entre los mendigos de Londres y se los conocía como los mirlos de St. Giles. Eran tan numerosos que en 1786 se formó un comité parlamentario para aliviar a los negros pobres^[93].

«Los esclavos no pueden respirar en Inglaterra», escribió el poeta Cowper. Esta era una licencia de poeta. En 1677 se afirmaba que «siendo los negros habitualmente comprados y vendidos entre comerciantes, eran por consiguiente mercancía; siendo además infieles, podrían ser objeto de propiedad». En 1729 el Procurador General declaró que el bautismo no concedía la libertad ni significaba alteración alguna en la condición temporal del esclavo; a esto se añadía que el esclavo no quedaba libre al ser traído a Inglaterra y una vez en Inglaterra el propietario podía obligarlo legalmente a retornar a las plantaciones^[94]. Una autoridad tan eminente como Sir William Blackstone afirmó que «con respecto a cualquier derecho que el amo pudiese haber adquirido legalmente referido al servicio perpetuo de John o de Thomas, éste permanecerá durante toda su vida en el mismo estado de sujeción», en Inglaterra o en cualquier otra parte^[95].

86.- H. of C. Sess. Pap., 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta es 6.207,76 libras (pp. 49, 62).

87.- John W. Bready, *England Before and After Wesley. The Evangelical Revival and Social Reform*, Londres, 1938, p. 341.

88.- G. Zook, *The Company of Royal Adventurers*, p. 18.

89.- S. Swinny, «The Humanitarism of the Eighteenth Century and its results», p. 140.

90.- Gomer Williams, *History of Liverpool Privateers, with an Account of the Liverpool Slave Trade*, Liverpool, 1897, pp. 473-474.

91.- J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 147.

92.- Marquerite Steen, *The Sun is My Undoing*, Nueva York, 1941, p. 50.

93.- Mary D. George, *London Life in Eighteenth Century*, Londres, 1925, pp. 137-138.

94.- Helen T. Catterall, *Judicial Cases concerning Negro Slavery*, Washington DC, 1926-1927, vol. I, pp. 9, 12.

95.- J. Bready, *England Before and After Wesley*, pp. 104-105.

Por consiguiente, cuando en 1772 el asiduo celo de Granville Sharpe presentó ante el Juez Principal Mansfield el caso del negro James Somersett, quien iba a ser devuelto por su propietario a Jamaica, había abundantes precedentes que probaban la impureza del aire inglés. Mansfield trató con empeño de evitar el resultado, sugiriendo la manumisión del esclavo y se contentó con la modesta afirmación de que el caso no era «permitido o aprobado por la ley de Inglaterra» y el negro debía ser liberado. Mucho se comentó este caso, especialmente entre aquellas personas que buscaban constantemente oportunidades para el triunfo del humanitarismo. El profesor Coupland sostiene que detrás del juicio legal yacía el juicio moral y que el caso de Somersett marcó el comienzo del fin de la esclavitud en todo el Imperio Británico^[96]. Esto es simple sentimentalidad poética trasladada a la historia moderna. Benjamin Franklin señaló desdeñosamente «la hipocresía de este país, que alienta tan detestable comercio, mientras hace ostentación de su virtud, amor a la libertad y la equidad de sus cortes al poner en libertad a un solo negro»^[97]. Dos años después del caso de Somersett el gobierno inglés denegó las Actas de Jamaica que restringían el tráfico de esclavos. En 1783 una petición cuáquera por la abolición fue solemnemente rechazada por el Parlamento.

En 1783 el mismo Mansfield sugirió, además, una decisión en el caso del buque *Zong*. Debido a la falta de agua, el capitán había arrojado al agua 132 esclavos y los propietarios presentaron una demanda, alegando que la pérdida de los esclavos se ajustaba a la cláusula de las normas que aseguraban contra los «peligros del mar».

Desde el punto de vista de Mansfield, «el caso de los esclavos era el mismo que si se hubieran arrojado por la borda caballos». Fueron adjudicadas indemnizaciones de treinta libras por cada esclavo y la idea de que el capitán y la tripulación deberían ser procesados por homicidio masivo, no entró ni por un momento en la cabeza de ningún humanitario. En 1785 otro caso de seguros, referente a un barco británico y un motín entre esclavos, se presentó ante Mansfield. Su «juicio de Daniel» fue que todos los esclavos que perecieron en el motín o que murieron de sus heridas y contusiones, debían ser pagados por los firmantes; aquéllos que murieron al saltar por la borda o por tragar agua o de simple «melancolía» no debían ser pagados porque su fallecimiento no era debido a heridas recibidas en el motín; y los firmantes no eran responsables por ninguna clase de reducción en el precio de los supervivientes del motín^[98].

La prosecución del tráfico de esclavos no fue tarea de la escoria de la sociedad inglesa. La hija de un traficante de esclavos aseguraba que su padre, aunque era un capitán esclavista y corsario, era un hombre bondadoso y justo, un buen padre, esposo y amigo^[99]. Esto era probablemente cierto. Los hombres más activos en este tráfico eran hombres dignos, padres de familia y excelentes ciudadanos. El abolicionista Ramsay reconoció esto con verdadera tristeza, pero alegó que «ellos nunca habían examinado la naturaleza de este comercio y se introdujeron en él y actuaron como otros lo habían hecho antes que ellos, como si se tratara de algo natural y de lo cual no había que dar ninguna cuenta ni en este mundo ni en el

96.- Reginald Couplan, *The British Anti-Slavery Movements*, Londres, 1931, pp. 55-56.

97.- W. Sypher, *Guinea's Captive Kings*, p. 63.

98.- H. Catterall, *Judicial Cases concerning Negro Slavery*, vol. I, pp. 19-20; William Massey, *A History of England during the Reign of George the Third*, Londres, 1865, vol. III, pp. 178-179.

99.- Anónimo, *Recollections of Old Liverpool, by a Nonagenarian*, Liverpool, 1863, p. 10.

próximo»^[100]. La apología es innecesaria. El tráfico de esclavos era una rama del comercio y una rama importante. Un funcionario de comercio dijo una vez que «un vistazo de la realidad, un minuto completo empleado en contemplar los cuartos de los esclavos durante la travesía, haría más por la causa de la humanidad que la pluma de Robertson, o toda la elocuencia colectiva del Senado británico»^[101]. Esto es dudoso. Como se dijo más tarde del tráfico de esclavos cubano y brasileño, era inútil decir que se trataba de una ocupación profana o poco cristiana. Era un negocio lucrativo y eso era suficiente^[102]. El tráfico de esclavos ha sido justificado incluso como una gran labor de educación. «Pensad en el efecto, el resultado de un viaje de esclavos sobre un muchacho que recién se asoma a la adolescencia [...] Qué educación podía ser semejante viaje para el joven granjero. Qué desarrollo de su experiencia para un muchacho de campo. Si volvía a la granja, toda su visión de la vida sería distinta. Partía siendo un niño; volvía convertido en un hombre»^[103].

Los traficantes de esclavos se contaban entre los principales humanitarios de su época. John Cary, abogado del tráfico esclavista, fue conspicuo por su integridad y humanidad y fue el fundador de una sociedad conocida como la «Incorporación de los Pobres»^[104]. El buque esclavista Southwell de Bristol recibió su nombre de un parlamentario de Bristol, cuyo monumento lo describe como leal al rey y al país y cons-

tante en lo que consideraba recto^[105]. Bryan Blundell de Liverpool, uno de los más prósperos comerciantes de la ciudad, dedicado tanto al tráfico de esclavos como al de las Antillas, fue durante muchos años delegado, tesorero, patrón general y el más activo defensor de una escuela de caridad, el Blue Coat Hospital, fundado en 1709^[106]. A esta obra de caridad contribuyó también otro traficante de esclavos de Liverpool, Foster Cunliffe. Éste era un pionero en el tráfico de esclavos. Él y sus dos hijos estaban registrados como miembros del Comité de Comerciantes de Liverpool que comerciaban con África en 1752. Tenían juntos cuatro buques capaces de contener 1.120 esclavos, las ganancias que de éstos se derivaban eran suficientes para llenar, en el viaje de regreso, doce embarcaciones con azúcar y ron. Una inscripción dedicada a Foster Cunliffe en la Iglesia de San Pedro lo describe así: «Un cristiano devoto y ejemplar en el ejercicio de todo deber público y privado, amigo de la compasión, protector en los desastres, enemigo sólo del vicio y la pobreza, vivió estimado por todos los que le conocieron [...], y murió lamentado por los buenos y los sabios [...]»^[107]. Thomas Leyland, uno de los más grandes traficantes de esclavos del mismo puerto, no tenía, como alcalde, ninguna piedad para el acaparador, el aco- piador, el especulador, y era un terror para

100.– J. Ramsay, MS. vol., f. 65: «An Address on the Proposed Bill for the Abolition of the Slave Trade».

101.– G. Williams, *History of Liverpool Privateers*, p. 586.

102.– Hansard, *Third Series*, vol. CIX, p. 1102, Hutt, 19 de marzo de 1850.

103.– Howard W. Preston, *Rhode Island and the Sea*, Providence, 1932, p. 70-73. El autor era director del Departamento estatal de Información.

104.– J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, p. 142.

105.– John William D. Powell, *British Privateers and Ships of War*, Londres, 1939, p. 167.

106.– Henry Richard F. Bourne, *English Merchants, Memoirs in Illustration of the Progress of British Commerce*, Londres, 1866, vol. II, p. 63; Jay B. Botsford, *English Society in the Eighteenth Century as Influenced from Overseas*, Nueva York, 1924, p. 122; W. Enfield, *An Essay towards the history of Liverpool*, pp. 48-49. Para el comercio de esclavos en Blundell, véase E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 492.

107.– Para Cunliffe, véase H. R. Bourne, *English Merchants*, vol. II, p. 57; J. Botsford, *English Society*, p. 122; W. Enfield, *An Essay towards the history of Liverpool*, pp. 43, 49 E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 492, 497.

los maleantes^[108]. Los Heywoods eran traficantes de esclavos y fueron los primeros en importar el algodón cultivado por medio de esclavos a Estados Unidos. Arthur Heywood era tesorero de la Academia de Manchester, donde fueron educados sus hijos... Uno de ellos, Benjamin, fue elegido miembro de la Sociedad Literaria y Filosófica de Manchester y fue admitido al Billiard Club, el club más *recherché* que jamás existiera en Manchester y que admitía solamente a los mejores hombres en lo referente a maneras, posición y merecimientos. Ser admitido en el círculo mágico de los Cuarenta, significaba ser reconocido de modo irreproachable como un caballero. Más tarde Benjamin Heywood organizó la primera de las exhibiciones de obras de arte e industria, realizadas en Manchester^[109].

Estos traficantes de esclavos mantuvieron altas posiciones en Inglaterra. Los *Royal Adventurers* que traficaban en África en 1667 y que constituían una lista encabezada por la realeza, incluían dos regidores, tres duques, ocho condes, siete lores, una condesa y veintisiete caballeros^[110]. Las firmas de los alcaldes de Liverpool y Bristol aparecen en una petición de los traficantes de esclavos de 1739^[111]. El Comité de Bristol constituido en 1789 para oponerse a la abolición del tráfico de esclavos, incluía cinco regidores, uno de ellos un ex capitán de un barco de esclavos^[112]. Más de un traficante de esclavos gozaba de la más alta dignidad

municipal en Liverpool^[113]. Los traficantes de esclavos estaban firmemente establecidos en ambas cámaras del Parlamento. Ellis Cunliffe representó a Liverpool en el Parlamento desde 1755 hasta 1767^[114]. La familia Tarleton, prominente en el tráfico de esclavos, fue portavoz de Liverpool en la oposición a la abolición, dentro del Parlamento^[115]. La Cámara de los Lores, tradicionalmente conservadora, se vio confirmada en su instintiva oposición a la abolición por la presencia de muchos traficantes de esclavos, ennoblecidos. Oyó con simpatía al Conde de Westmorland cuando afirmó que muchos de ellos debían sus asientos en la Cámara Alta al tráfico de esclavos^[116], y que la abolición era jacobinismo^[117]. No es extraño que Wilberforce temiese a la Cámara Alta^[118]. No sin confianza la Asamblea de Jamaica, afirmó categóricamente, en 1792, que «la seguridad de las Indias Occidentales no sólo depende de que no sea abolido el tráfico de esclavos, sino también de una pronta declaración de la Cámara de los Lores haciendo saber que no permitirá que el tráfico sea abolido»^[119].

Algunas protestas fueron pronunciadas por unos pocos intelectuales y prelados del siglo XVIII. Defoe, en su Reforma de las cos-

108.– E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 631; John Hughes, *Liverpool Banks and Bankers 1760-1817*, Liverpool, 1906, p. 174.

109.– Leo H. Grindon, *Manchester Banks and Bankers*, Manchester, 1878, pp. 55, 79-80, 187-188; H. R. Bourne, *English Merchants*, vol. II, pp. 64, 78; J. Botsford, *English Society*, p. 122; E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 492.

110.– E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. I, pp. 169-172.

111.– *Ibidem*, vol. II, p. 468.

112.– J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, pp. 476-477.

113.– Se pueden encontrar ejemplos en A. Wadsworth y J. de L. Mann, *The Cotton Trade and Industrial Lancaster*, p. 216 (n); J. Hughes, *Liverpool Banks and Bankers*, pp. 109, 139, 172, 174, 176; y E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, p. 492 (n).

114.– L. B. Namier, «Antony Bacon, an Eighteenth Century Merchant», *Journal of Economic and Business History*, noviembre de 1929, p. 21.

115.– E. Donnan, *Documents Illustrative*, vol. II, pp. 642-644, 656-657 (n).

116.– *Parl. Deb.*, vol. IX, p. 170, 23 de marzo de 1807.

117.– *Ibidem*, vol. VII, p. 230, 16 de mayo de 1806.

118.– R. y S. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. III, p. 170. Wilberforce a John Newton, junio de 1804.

119.– C. O. 137/91: «Petition of Committee of Jamaica House of Assembly on Sugar and Slave Trade», 5 de diciembre de 1792.

tumbres, condenó el tráfico de esclavos. El poeta Thomson, en su *Verano* dibujó un cuadro lúgubre del tiburón que sigue la estela del barco de esclavos. Cowper, después de algunos titubeos, escribió sus memorables líneas en *La Tarea*. Blake escribió su hermoso poema sobre el Negrito. Southey compuso algunos versos conmovedores sobre el Marinero que sirvió en el Tráfico de Esclavos. Pero una gran parte de esta literatura del siglo XVIII, como lo demuestra el profesor Sypher en su exhaustivo análisis^[120], se concentraba en el «noble negro», el príncipe injustamente sojuzgado, superior a sus captores, aún en el cautiverio. Este sentimentalismo, típico en general del siglo XVIII, llevaba casi siempre implícita la suposición de que la esclavitud del negro innoble era justificable. Boswell, por otro lado, afirmó enfáticamente que abolir el tráfico de esclavos era cerrar las puertas de la compasión de la humanidad y puso por apodo a Wilberforce un «enano con nombre sonoro»^[121].

Dos comerciantes del siglo XVIII, Bentley y Roscoe, se opusieron al tráfico de esclavos antes de 1783: eran más que comerciantes, eran comerciantes de Liverpool. Dos economistas del siglo XVIII condenaron el alto coste y la ineficacia del trabajo de los esclavos: Dean Tucker y Adam Smith, el toque de clarín, el trompetero de la nueva era. Las notas discordantes no se oían. El siglo XVIII ratificó el argumento de Temple Luttrell: «Algunos caballeros pueden, ciertamente, objetar el carácter inhumano e impío del tráfico de esclavos; consideremos que, si nuestras colonias han de ser mantenidas y cultivadas, lo que sólo puede hacerse sirviéndose de negros africanos, es mejor, seguramente, abastecernos nosotros mismos con barcos británicos, que com-

prarlos por medio de los agentes franceses, holandeses o daneses»^[122].

En una ocasión, un caballero de Isla Mauricio, deseoso de convencer al abolicionista Buxton de que «los negros eran la gente más feliz del mundo», apeló a su mujer para confirmar su aseveración con sus propias impresiones sobre los esclavos que ella había conocido. «Bueno, sí», replicó la buena señora, «eran muy felices, estoy segura; sólo que me parecía muy extraño ver cómo los cocineros negros se hallaban encadenados al fogón»^[123]. Sólo unos pocos ingleses, como esta excelente esposa, tenían, antes de 1783, alguna clase de duda acerca del carácter moral del tráfico de esclavos. Aquéllos que habían presentado esas objeciones, como lo expresó Postlethwayt, pesaban poco, frente a los hombres de Estado que veían los grandes emolumentos nacionales que se acumulaban gracias al tráfico de esclavos. «Debemos tomar las cosas como son, y razonar según las observamos en su estado actual y no en aquel en que nos gustaría que estuviesen [...] No podemos pensar en renunciar al tráfico de esclavos, a pesar de mis buenos deseos de que ello pudiera hacerse». Más tarde, quizás, algún benevolente espíritu cristiano podrá pensar en cambiar el sistema, «lo que, tal como se presentan ahora las cosas, no será fácil que ocurra»^[124]. Antes de la Revolución Norteamericana, la opinión pública inglesa aceptaba en general el punto de vista del traficante de esclavos: «Aunque a primera vista pueda parecer bárbaro, inhumano

122.– *Parl. Hist.*, vol. XIX, p. 305, 23 de mayo de 1777.

123.– J. Bready, *England Before and After Wesley*, p. 102.

124.– M. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interests.*, vol. II, pp. 217-218; M. Postlethwayt y Savary des Bruslons, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce. With large additions and improvements by M. Postlethwayt*, Londres, 1751, vol. I, p. 25. No es cierta la afirmación, que hace Sypher (*Guinea's Captive Kings*, p. 84), de que Postlethwayt «proporciona una lectura oscura» de la trata de esclavos.

120.– W. Sypher, *Guinea's Captive Kings*, pp. 157-158, 162-163, 186-188, 217-219.

121.– *Ibidem*, p. 59; J. Bready, *England Before and After Wesley*, p. 341.

y poco natural traficar con criaturas humanas, los comerciantes tienen tanto que alegar en su propia defensa, aquí, como en otras ramas del comercio, esto es, la ven-

taja que representa [...] En una palabra, de este negocio resultan beneficios que compensan todos los daños o inconvenientes, reales o imaginarios»^[125].

125.- William Snelgrave, *A New Account of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1754, pp. 160-161.