

LOS ASIENTOS PORTUGUESES Y EL CONTRABANDO DE NEGROS

1.—Panorama general

La trata de negros ha sido generalmente considerada como una de las vías más expeditas con que se contó en el período colonial hispanoamericano para la introducción del contrabando. Indudablemente el sistema de navíos sueltos, sin flota, impuesto desde que el volumen de la trata adquirió cierta importancia —sistema absolutamente necesario por la complejidad y duración del viaje al tener que ir a buscar la mercancía a las costas africanas—, y el hecho de haber permanecido este comercio en manos de extranjeros prácticamente desde su iniciación, son factores que contribuyeron a ello. Pero queremos aclarar, antes de seguir adelante, que en la época que vamos a examinar, el contrabando más importante que se realizó al socaire de la trata, fue el de los mismos negros y el de pasajeros introducidos en Indias sin licencias.

Existe un período particularmente interesante en la historia de la trata durante el siglo XVII: los cuarenta y cinco años casi ininterrumpidos de asientos concedidos a los portugueses. Es un período intermedio entre el de licencias que se mantuvo en el siglo XVI y el de compañías que se inició a fines del XVII, pero que tiene un carácter definido, homogéneo, totalmente distinto al de la época vacilante que discurre desde la ruptura con Portugal en 1640 a la aparición de la Real Compañía de Guinea en 1696. A partir de 1595, año en que la Corona española firmó el primer asiento proplamente dicho para la importación de negros a América con el portugués Pedro Gómez Reinel, toda una serie de contratos, copiados de este primero —salvo

algunas variantes que no modifican su estructura—, se suceden hasta 1640.

La unión de las dos coronas proporcionó a los portugueses una ocasión ventajosa para penetrar en el comercio americano; y aunque no recibieron privilegios especiales y legalmente eran considerados como extranjeros, en realidad su posición era bastante fuerte y se les permitió viajar y establecerse en el Imperio español con cierta inmunidad. En los años siguientes a 1580 mostraron una gran actividad y podían encontrarse en todas partes de la América española desempeñando los más diversos oficios, pero dedicados particularmente al comercio. Es lógico que aprovecharan esta coyuntura para apoderarse de un negocio que de hecho controlaban desde sus inicios.

Efectivamente, desde 1580 el gobierno español encontró en los «rendeiros» africanos las personas más idóneas para suministrar esclavos a sus posesiones americanas, donde la mano de obra negra era cada vez más solicitada. Varios contratos se firman con ellos, aunque éstos son sólo acuerdos esporádicos, en los que la Corona entraba a formar parte del negocio cobrando una tercera o cuarta parte de la venta de los negros importados. La renta percibida era, por tanto, bastante insegura.¹

Desde la segunda mitad del siglo XVI las licencias para la introducción de esclavos, manejadas por la Casa de la

1 El año 1583 se ajustó un contrato con Juan Bautista Rovelasca, por el cual podría introducir en las Indias durante 6 años 300 esclavos cada uno, es decir un total de 1.800. Debería pagar a la corona la tercera parte de la cantidad que se obtuviera de la venta, libre de toda costa. El mismo año Alvaro Méndez de Castro, obtuvo un permiso para introducir en 6 años, 3.000 negros —500 cada año— con la condición de pagar la cuarta parte de la cantidad en que se vendiese. El siguiente contrato firmado para la importación de esclavos fue el de Gómez Reinel. Para todo el período anterior a los asientos portugueses véase las clásicas obras de Scelle, George: *La traite négrière aux Indes de Castille*, tomo I, París, 1906 y Saco, José Antonio: *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo*, 4 vols. La Habana, 1938. Como estudios más modernos pueden consultarse: OTTE, Enrique y Conchita Ruiz Berruecos: *Los portugueses en la trata de esclavos negros en las postrimerías del siglo XVI*. "Moneda y Crédito", núm. 85, págs. 3-40. Madrid, 1963. Aguirre Beltrán, Gonzalo: *La población negra de México*. México, 1972. Mellafe, Rolando: *La esclavitud en Hispanoamérica*. Buenos Aires, 1964. De esta obra existe una reciente edición corregida y revisada. México, 1973.

Contratación se habían utilizado para varios fines siendo los más comunes el pago por parte del rey de algún mérito o servicio de tipo personal o la cobertura de los juros situados en la Casa de la Contratación. Pero al no tener los beneficiarios de estas licencias posibilidad y medios para negociarlas, o bien las revendían haciendo subir considerablemente los precios, o las acumulaban, con lo que quedaban los negros sin navegar. Poco antes de que se concediera el primer asiento portugués, había pendientes para pasar a Indias unas 6.000 licencias.²

En diferentes consultas, el Consejo había avisado al rey de los problemas que implicaba el sistema de licencias y le exponía la conveniencia de crear con ellas «un miembro de Hacienda sobre la que Su Majestad pudiese vender juros, o aprovecharse de él como de las demás rentas reales, y juntamente proveer a las Indias de mano de obra».³

A partir de la década de los ochenta, se entabla una polémica entre el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación y el Consulado de Sevilla sobre la forma de administrar la trata. En principio no es una lucha a favor o en contra de los asientos sino sobre quién sería el beneficiario de éstos. En realidad la idea de un asiento monopolista, con capacidad para introducir negros de forma masiva en América, fue tomando forma en la mente de todos los que de una manera o de otra tenían relación con el comercio negrero. Quizá uno de los pareceres que más contribuyó a ello fue el de un portugués, Duarte López, viajero, cartógrafo y conecedor de Angola, donde había permanecido durante diez años y que en el año 1589 llegó a España y se movía por la corte con bastante influencia y según los documentos que lo describen, vistiendo hábito de peregrino.⁴ En

² Mellafe, Rolando: *La esclavitud...*, pág. 35.

³ Consulta del Consejo al Rey. Madrid, 10 de febrero de 1594. A.G.I., Indiferente General, 742.

⁴ Sobre este personaje véase Sampaio García, Rosendo: *O portugues Duarte Lopes e o comercio espanhol de escravos negros*. "Revista de Historia". Año VIII, págs. 375-385. Sao Paulo 1957. En el tomo IV de *Monumenta Cartográfica portuguesa*, págs. 103 a 108 y

un informe presentado ese mismo año ante el Consejo, este personaje hacía una buena defensa de la concesión monopolista de la trata, no sólo como medio idóneo para suministrar esclavos a las Indias, señalando que sólo de Angola se podrían sacar 8.000 anuales, sino también como la única forma de consolidar la conquista de esta zona de la costa africana.⁵ El Consejo ordenó a la Junta de negros que examinara detenidamente este documento, buena prueba del interés existente por la creación del monopolio, que estaba sostenido por varios consejeros, a cuya cabeza se encontraba el influyente secretario Juan de Ibarra.⁶

Las discusiones y tensiones que la adjudicación del primer asiento provocó, quedan reflejadas en las continuas consultas del Consejo al rey, y son consecuencia de la política seguida por el Consulado de Sevilla, quien al no poder hacerse cargo de estos contratos, procuró por todos los medios estorbar su ejecución o boicotear los que se habían concedido. Con la ayuda de la Casa de la Contratación consiguieron imponer su criterio por un período de casi veinte años, durante los cuales esgrimen como arma principal el daño que al comercio español le suponen los asientos en manos de portugueses por el contrabando que éstos introducen.

En estos años las quelebras de los asentistas se suceden, pero, a pesar de ellas, se consigue pasar gran cantidad de negros a Indias. Según los registros de la Casa de la Contratación de los que a continuación ofrecemos un resumen, a Gómez Reinel se le despacharon en los cinco años que administró la trata 30.798 licencias, a Juan Rodríguez

figura 386 se recogen dos cartas y un mapa de Duarte López. Aguirre y Beltrán en *La población negra de México*, pág. 37 lo menciona como Odoardo López.

5 Informe de Duarte López, 1589. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

6 En una consulta del Consejo al rey, dirigida el 20 de junio de 1590 se dice textualmente: "Juan de Ibarra solicita continuamente la resolución en lo del asiento de negros y el Consejo lo desea en gran manera por lo que toca al servicio de V. M. y que no se pierda más tiempo ni renta, principalmente el aumento de la que V. M. tiene en las Indias cuyo acrecentamiento consiste en esta provisión". A.G.I., Indiferente General, 741.

Coutiño 13.189 en cuatro años, y a Gonzalo Vázquez Coutiño 31.302 en cinco.⁷

Es imposible establecer con certeza el número exacto que de estas licencias pasaron efectivamente a Indias y el porcentaje de contrabando que al amparo de ellas se introdujo,⁸ pero estos datos sirven para calibrar la importancia que adquirió este comercio, y para explicar la resistencia que los mercaderes sevillanos oponían a que se escapara de su control.

Podemos distinguir en la época de los asientos portugueses dos etapas bien diferenciadas: desde 1595 a 1615, y desde esta fecha hasta 1640, períodos que encajan perfec-

7 Como es sabido la cantidad estipulada con estos asentistas era de 4.250 negros anuales, pero se les permitía vender hasta un máximo de 6.000 licencias para los que murieran en el camino. Según Aguirre Beltrán, *La Población...*, pág. 217, el número de negros introducidos en América por los tres primeros asentistas es el siguiente: Gómez Reinel, 17.500; Rodríguez Coutiño, 10.500; y Vázquez Coutiño, 21.000. Aguirre no hace referencia a la fuente de tales datos, pero a la vista de los Registros de Contratación, estimamos que por muchas licencias que dejaran de navegarse, el número de negros introducido debió de ser mucho mayor.

8 Actualmente, y en una monografía que estamos preparando sobre la trata en el período portugués, se intentará establecer de alguna manera el número más aproximado posible de negros realmente navegados, pero las dificultades que estamos encontrando con las fuentes de que disponemos nos hace presumir la imposibilidad de ello. Philip D. Curtin, en su obra *The Atlantic Slave trade. A census*. Wisconsin 1970, ofrece una serie de combinaciones estadísticas muy útiles, basadas en datos ofrecidos por otros autores, pero que no llegan a establecer el número de negros introducidos en Hispanoamérica. Apoyándose en Aguirre, Curtin calcula que desde 1595 a 1640 fueron importados 132.594 esclavos. Hasta ahora, la mayoría de los cálculos realizados para determinar el número de negros importados a América hasta la mitad del siglo XVII están basados en los datos de tonelaje que Chaunu, Huguette y Pierre, ofrecen en su obra *Seville et L'Atlantique (1504-1650)*, París 1956, datos que cada autor maneja a su criterio. Mientras que el propio Chaunu calcula que una tonelada equivale a 1,2 negros, Mellafe cree que puede equivaler a 2,4. Curtin estima que esta última apreciación le parece exagerada para el período de 1596 a 1640 pero que puede ser aceptable para un período posterior. Por nuestra parte creemos que mientras no se investigue: 1.º la cantidad de barcos negreros que llegaron a navegar realmente a América; 2.º el tonelaje real de estas embarcaciones y 3.º el número de negros que se cargó en cada barco, todos los cálculos que se hagan no dejarán de ser inexactos. Sobre todo si consideramos que es imposible establecer un porcentaje para el contrabando. Según los datos tomados del A.G.I. en los legajos de Contratación, 2.875 al 2.896 y 5.758, 5.763 y 5.796 sobre los que estamos trabajando, podemos adelantar que desde 1595 a 1610 se registraron 498 barcos y 75.389 negros, lo que arroja un porcentaje de 151,3 negros por barco y debemos tener en cuenta que el tonelaje de estos navíos solía estar por debajo de 100. Acerca de esto véase nuestro artículo: *Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo XVII*, publicado en "Historiografía y Bibliografía Americanista", Vol. XVII, núm. 3, Sevilla, 1974, págs. 219-232.

LICENCIAS DE ESCLAVOS REGISTRADAS EN LOS LIBROS DE LA CASA DE CONTRATACION DESDE 1595 A 1610, PERTENECIENTES A LOS ASIENTOS DE REINEL, JUAN RODRIGUEZ COUTIÑO Y GONZALO VAEZ COUTIÑO. A.G.I. CONTRATACION, 5.758, 5.762, 5.763, 2.875 Y 2.876

Año	Cartagena	Nuevos España	Sto Plaza	Guatemala B. Domingo P. Eico	Margarita	Habana	Sto Hacha	Honduras	Cumandá	Total	
1595	3.711	740	370	500		490	120			5.931	
1596	6.640	—	350	414		35			250 a lugar no especificado	7.689	
1597	3.683	1.945	150	200					150	6.322	
1598	4.529	2.126	150	22	130		120			7.077	
1599	2.576	1.093			110					3.779	
1600	3.218	2.483								5.701	
1601	1.764	1.312						110		3.076	
1602	2.082	1.635								3.827	
1603	230	255			100					585	
1604	796	1.025				70				1.891	
1605	190	320				70				640	
1606	3.030	3.580				210				6.820	
1607	80	270								350	
1608	7.020	2.970								9.990	
1609	2.720	5.491	180							8.391	
1610	480	2.840								3.320	
	42.749	28.085	1.020	180	668	340	875	240	110	150 + 250	75.389

tamente en la evolución que iba experimentando todo el sistema comercial americano. En el primero, intereses monopolistas opuestos chocan con fuerza, hasta el punto de interrumpir un comercio que reportaba a la Corona importantes beneficios.⁹ En él, el Consulado luchó denodadamente para contener la infiltración portuguesa que penetraba en el comercio americano como algo irreparable.

Son unos años en los que el puerto de Lisboa desplazó casi por completo a otros puertos españoles en cuanto a la expedición de navíos negreros. Según los Registros de Contratación desde 1595 a 1615 se despachan 505 barcos negreros, de los cuales, consta que 263 salieron de Lisboa y sólo 47 lo hicieron de puertos españoles. De los otros 195 no se especifica el lugar de salida.¹⁰

Los mercaderes sevillanos, insisten en sus quejas y juegan sus últimas bazas. Pero su impotencia para controlar un comercio que requería métodos distintos de los que ellos usaban y su pérdida de fuerza ante un monopolio atlántico que se desmoronaba, puso irremediablemente la trata, con toda su secuela de fraudes, contrabando, pasajeros clandestinos, etc., en manos de los portugueses, quienes, por otra parte, se habían introducido abiertamente en la economía española a partir de 1626 —año en que se produjo la quiebra que tanto afectó a los banqueros genoveses— convirtiéndose

9 Hay que tener en cuenta que 170.000 ducados que fue lo que pagó Juan Rodríguez Coutiño era una cantidad considerable. Según un expediente del año 1607 que existe en el A.G.I., Indiferente General, 749, sobre la imposición de un estanco sobre la cochinilla se advierte que las rentas de las sedas de Granada, azogues, solimán y naipes suponían todas juntas unos 400.000 ducados. Domínguez Ortiz, en su obra *Política y Hacienda de Felipe IV*. Madrid 1960, pág. 6, estima que en 1616 la renta que recibía la Corona por los maestrazgos suponía 121.000 ducados. Además, hay que considerar el beneficio que en concepto de fiates, ventas, derechos, impuestos, seguros, etc. tal comercio llevaba consigo.

10 Chaunu, recoge menos barcos salidos de Lisboa. Un cuadro completo sobre esta materia se encuentra en el artículo de Sampaio García, Rosendo: *A propósito de Sevilla e o Atlántico no século XVI e meados d' século XVII*. v*Revista de História*", año VIII, núm. 29, São Paulo 1957, págs. 105-115. En él ofrece un cuadro comparativo entre las estadísticas de Chaunu y los datos tomados por él en los legajos de Contratación.

en proveedores oficiales de la Corona.¹¹ Todo ello contribuyó a crearles una posición francamente estabilizada hasta la ruptura en 1640.

Vamos a examinar a continuación los problemas que el primer período de asientos portugueses planteó en la administración española y la situación que de hecho se origina a consecuencia de ellos: quiebra oficial del monopolio comercial, posibilidad de un contrabando con visos legales y, sobre todo, la continua infiltración de portugueses —muchos de ellos judaizantes, de peligrosa conducta económica y religiosa— en América, hecho de gran importancia y trascendencia. Como exponente de todo ello, nos vamos a detener a examinar algunos datos referentes al contrabando en el puerto de Buenos Aires, punto clave de toda esta problemática.

2.—Dificultades administrativas

Ya se ha visto cómo desde 1589 se comenzó a pensar en la concesión de un contrato monopolista para la introducción de negros en América y cómo el informe de Duarte López causó impacto en el Consejo. Ese mismo año había empezado a negociarse un asiento con Bernardino Pena, al que se opuso abiertamente la Casa de la Contratación aduciendo los daños que podía ocasionar un estanco sobre esta renta: perjuicio para los contratos de Cabo Verde, Santo Thomé, Mina y Angola; control de la renta por una sola persona; posibilidad del paso de extranjeros a Indias, fuga de plata sin pagar averías..., etc.¹² Insistían en que las licencias de esclavos deberían ser administradas por un factor de la Casa.

El año 1590 se discute también un proyecto de asiento con el Consulado de Sevilla, que puede considerarse en su

11 Domínguez Ortiz, Antonio: *El proceso inquisitorial de Juan de Saravia, banquero de Felipe IV*. "Hispania", tomo XV, núm. LXI, Madrid 1955, págs. 559-581 y *Política y Hacienda...*, pág. 117 y ss.

12 Informe de Francisco Duarte, factor de la Casa de la Contratación, 1589. A.G.I., Indiferente General, 2.829. Mellafe, Rolando: *La introducción de la esclavitud negra en Chile*. Santiago de Chile, 1959, págs. 22-23.

forma como el precedente contractual de los asientos portugueses.¹³ Pero el Consejo se mostró contrario a este proyecto, inclinándose a favor del que había presentado Bernardino Pena por considerarlo más ventajoso, y sobre todo por creer que los inconvenientes que se temían de detener los extranjeros el comercio de negros, serían menores que teniéndolo el Consulado, dado la mayor facilidad de los mercaderes sevillanos para traer oro y plata sin pagar derechos.¹⁴

Los trámites para la creación del asiento se alargaban y el asunto quedaba sin decidir. Una enfermedad de Juan de Ibarra que le obligó a permanecer en su casa durante cierto tiempo mantuvo indeciso al Consejo, pero ya el rey había tomado parte. El 20 de noviembre de 1592 contestaba con cierta energía a una consulta del Consejo: «porque no pase más tiempo sin tomar una decisión en este negocio ni sacar provecho dél, sería bien que mientras se mira el arrendamiento y en la forma que habrá de ser, se administre y beneficie conforme al papel que se envió al Consejo y vuelva aquí [el papel de la consulta] encomendando en dar traza en esto de la administración a Gedeón de Hinojosa, Agustín Alvarez y Ibarra para que ellos den cuenta al Consejo de lo que fueren apuntando y allí se lime y apure y se avise con su parecer».¹⁵

En 1593 se toma por fin una resolución. Las licencias serían administradas por una persona, designada para ello por el rey. Se acuerda encargar para este menester a Hernando de Porras, veinticuatro de Sevilla, al que el 13 de octubre se le otorga el nombramiento. En él se le especificaba que podría vender licencias tanto a españoles como a portugueses; que no se podrían llevar los esclavos en navíos sueltos sin flotas y que debería encargarse de concertar

13 Este documento que se encuentra en A.G.I., Indiferente General, 2.829, está publicado en el primer tomo de la obra de Scelle, George: *La traite...*, pág. 799.

14 Inconvenientes que pone el Consejo al asiento con el Consulado. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

15 A.G.I., Indiferente General, 742.

los derechos a pagar y de cuidar que no se llevaran mercaderías.¹⁶ La administración de Porras fue un fracaso económico. Tuvo que vender las licencias a un precio más bajo que en épocas anteriores —25 ducados— y como simple administrador que era, se negó a hacerse cargo de los pagos aplazados —condición que se le impuso al otorgársele un salario de 100.000 maravedís anuales—, argumentando que su única responsabilidad consistía en dar crédito a personas solventes y con fiadores.¹⁷ Sólo consiguió vender desde el 5 de noviembre de 1593 hasta abril de 1595, 1.918 licencias de las cuales se cobraron al contado 4.876.800 maravedís. El resto quedó como pago aplazado a pagar en Sevilla, a la vuelta de las flotas, o en Indias a unos plazos muy dilatados.¹⁸

Este fracaso inclinó la balanza a favor de los partidarios de la concesión del asiento. En 1594, el rey respondía a una consulta del Consejo en estos términos: «Visto cuán mal sale lo de la administración y lo mucho que se pierde dilatando el remedio, trátase luego del arrendamiento y ábrase puerta para ello y no se deje de la mano hasta que se efec-

16 Real cédula a Hernando de Porras. San Lorenzo, 13 de octubre de 1593. A.G.I., Contratación, 2.924. Real cédula al presidente y oficiales reales de la Casa. A.G.I., Contaduría, 238.

17 Consulta del Consejo al rey. Madrid, 3 de octubre de 1594. A.G.I., Indiferente General, 742.

18 Queremos consignar aquí las licencias vendidas en este período, los compradores y la forma de pago. Con ello se podrán conocer algunos de los más importantes negreros de fines del siglo XVI. Se vendieron 1.918 licencias que suponían 16.636.050 maravedís. De ellos se pagaron a plazos las siguientes partidas: Francisco de Rosas, 937.500 ms. que pagaría en la venida de la flota de Nueva España; Diego de la Torre, 562.500 ms. a pagar a fin de 1595; Lanzarote de Sierra, 1.260.000 ms. para el 4 de abril de 1596; César Boroncini, 375.000 ms. para el mismo plazo; Leandro Baptista, 918.000 ms. para fin de abril de 1596. Para pagar en Indias se dejó a deber lo siguiente: Francisco de Rosas, 281.250 ms. que abonaría en Cartagena de Indias durante todo el año 1594; Lionel de Cuadros, 937.500 ms. a pagar en la misma Cartagena en todo el año 1595; Rui Fernández, 1.125.000 ms. a pagar de la misma forma; Duarte de Acosta, 562.500 ms. a pagar igual; Pedro Váez, 562.500 ms. ídem.; Pedro Duarte, 281.250 ms. a pagar en Cartagena a fin de febrero de 1596; Juan Paubonez, 562.500 ms. a pagar en La Habana a fin de enero de 1596; Francisco Batista, 956.250 ms. a pagar en Nombre de Dios a fin de abril de 1596; Pedro Váez, 750.000 en Cartagena a fin de abril de 1596. Quedaron pues para cobrar aplazados en Sevilla, 4.803.000 ms.; en Indias, 6.956.250 ms. y cobrado al contado, 4.876.800 ms. Relación de las licencias vendidas por Hernando de Porras. A.G.I., Contaduría, 261.

túe y váyaseme avisando de lo que en ello se hiciere sin concluir nada». ¹⁹

Había llegado la hora de los portugueses, que eran los únicos súbditos del monarca capaces por el momento de hacer frente a tal tipo de asiento. Después de muchas deliberaciones sobre la persona indicada para asignarle esta renta, y a la vista de las pujas efectuadas, incomprensiblemente, se otorgó el asiento a Gómez Reinel. Y decimos que incomprensiblemente porque a pesar de que su postura era la más alta, tuvo que luchar con la oposición de muchos de los consejeros, sobre todo de Juan de Ibarra, que reconocían en su oponente, Antonio Núñez Caldeira, una solvencia, experiencia y prestigio que compensaba los pocos miles de ducados que Reinel daba de más. ²⁰ No cabe duda que prevaleció el criterio de decidirse por las posturas más altas, sin tener demasiado en cuenta la solvencia del postor. Este sistema, obviamente, favoreció a los especuladores más arriesgados quienes intentaron sacar el máximo rendimiento del nuevo negocio que se les venía a las manos.

Una serie de causas, muchas de las cuales permanecen aún un tanto oscuras, coadyuvaron para que las quiebras de los tres primeros asentistas se sucedieran. Cualquier abuso cometido en la administración o cualquier tardanza en el depósito de las fianzas, motivaba el embargo de los bienes del asentista, quien en tal estado no podía hacer frente a la administración.

Ninguno de los tres primeros contratos llegó a finalizarse normalmente. Gómez Reinel, que se obligó a pagar por el asiento 100.000 ducados estuvo preso por haber sido acusado de fraude en la firma del contrato, y tuvo que hacer

¹⁹ Consulta del Consejo al rey. Madrid, 10 de febrero de 1594. A.G.I., Indiferente General, 742.

²⁰ Antonio Núñez Caldeira, era hijo de Antonio Núñez de Béjar, sobrino de Manuel Caldeira, mercader de gran influencia que había intervenido en la trata y en el asiento de las sedas de Granada. Inició su aprendizaje en Amberes, residiendo en París, Colonia y Madrid. Su padre tuvo a cargo las licencias de Enrique Freire, rendeiro africano, y para administrarlo envió a su hijo a México. Otte y Ruiz Berruecos: *Los portugueses...*, págs. 14-15.

renuncia de la renta en favor de la Corona en 1599.^{20 bis} Inmediatamente se firmó un nuevo contrato con Juan Rodríguez Coutiño, gobernador de Angola, por un precio de 170.000 ducados. La prematura muerte de éste en 1603 volvió a dejar esta renta sin dueño, pero en lugar de pregonarse de nuevo, pareció más conveniente ceder este asiento por los cinco años que quedaban a Gonzalo Váez Coutiño que prácticamente había sido el encargado de administrar el anterior.

Las irregularidades se suceden también en la administración de estos dos asientos. Los bienes de Rodríguez Coutiño fueron embargados a la muerte de éste y el contrato de Gonzalo Váez fue suspendido a los pocos meses de entrar en vigor y administrado durante cierto período de tiempo por la Casa de la Contratación, lo cual motivó grandes oscilaciones en estos años en el tráfico de negros.²¹ En 1604 sólo pudieron despacharse 20 barcos con un total de 1.891 negros; en 1605, 8, en los que se pasaron 640 esclavos; en 1606, pudieron registrarse 41 barcos y un total de 6.820 negros. En 1607, nuevos embargos hacen que sólo se despachen 3 barcos y un total de 350 esclavos.

Por todo ello, y para poder navegar todas las licencias de su asiento, Váez Coutiño tuvo que pedir permiso para vender en los dos últimos años las que no había po-

^{20 bis} Se le acusó de haber sobornado a los demás postores para que no elevaran el precio de la puja. A. Simancas. Contaduría Mayor de Cuentas, 2.ª época, leg. 861. Véase Lapeyre, Henry: *Le trafic négrier avec L'Amérique Espagnole*. Homenaje a J. Vicens Vives, págs. 285-304. Barcelona, 1967.

²¹ Aunque Juan Rodríguez Coutiño murió en noviembre de 1603, el asiento con Gonzalo Váez no se firmó hasta en mayo de 1605. Después de firmado, todavía se demoraron los despachos necesarios para navegar más de un año, por lo cual, hasta fin de agosto de 1606, no se sacaron regularmente licencias, vendiéndose en septiembre unas 6.000. En diciembre de 1606, la Junta de negros decidió quitar el asiento a Gonzalo Váez por no haber satisfecho los 200.000 ducados de fianzas que prometió (Madrid, 9 de diciembre de 1606. A.G.I., Indiferente General, 2.795) y se ordenó que la Casa lo administrase. Hasta diciembre de 1607 no resolvió Gonzalo Váez el asunto, por lo que, en los cuatro años que habían corrido, sólo cuatro meses pudo dirigir libremente la renta. De ahí la acumulación de licencias sin vender y el sobrecargo de los últimos años. Gonzalo Váez al rey. Lisboa, 10 de mayo de 1608. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

dido en los anteriores.²² Y así en los años siguientes se registran un número masivo de licencias: en 1608, 54 barcos en los que se registraron 9.990 negros y en 1609, 49 barcos y 8.391 esclavos. Todavía en 1610 y 1611, Gonzalo Váez enviaría negros a América a cuenta de su asiento, cuando éste estaba más que cubierto.²³

Al concluirse este contrato en 1609, una serie de problemas —suspensión de un asiento firmado con Agustín Coello, pugna entre el Consejo de Portugal y el de Indias sobre la persona apropiada para concederle el nuevo asiento y otras series de motivos sobre los que no conviene detenerse, por el momento, por incidir tangencialmente en el tema que tratamos—²⁴ dan lugar para que el Consulado sevillano intervenga de nuevo. En 1611, a instancias del duque de Lerma, el rey ordena al Consejo que se revise el asunto de los asientos, porque el Consulado había enviado un memorial exponiendo los inconvenientes que éstos provocaban, instando para que se suprimiera el sistema de navíos sueltos y para que los negros fueran a Sevilla y navegaran en las flotas. En estos años se detecta una fuerte tendencia hacia el sistema de la administración de la renta por la Corona. Son muchas las opiniones que llegan al Consejo sobre las ventajas económicas que esta medida supondría. Entre los memoriales que en este sentido se recibieron, el más curioso es uno enviado por Gonzalo Váez Coutiño una vez finalizado su asiento. En él reconocía que los asentistas eran unos malos arrendadores de las licencias, sin responsabilidades ni riesgos y aseguraba que con las condiciones que se daban

22 El 16 de junio de 1608, obtuvo permiso del rey para poder navegar en los dos años que le quedaban los negros necesarios para cubrir el número permitido en su asiento. A.G.I., Indiferente General, 750.

23 Informes del Consejo y la Casa. Junio de 1611. Real cédula a Gonzalo Váez prohibiéndole que venda más negros. Madrid, 10 de junio de 1611. A.G.I., Indiferente General, 2.795. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 10 de junio de 1611. A.G.I., Contratación, 5.763.

24 Todo este asunto está muy bien estudiado por Scelle: *La traite...*, tomo I. De todo ello, pujas realizadas, postores más importantes, presiones ejercidas en el Consejo, etc., pensamos hacer un estudio más amplio en la monografía que preparamos y de la que hemos dado cuenta anteriormente.

—entrada de 4.500 negros a precio fijo, registro de 6.000 cada año, permiso del 20 % para manifestados, pago en los dos últimos años de los que hubieran entrado de más, flexibilidad en el número de negros transportados cada año pudiendo suplirse la falta de unos en otros..., etc.— más podría llamarse administración que asiento, y que el asentista no tenía riesgo, porque compradores de licencias no faltarían por ser éste el mejor trato que España tenía en el comercio ultramarino. Añadía que el rey únicamente tendría que tener representantes en Sevilla, Lisboa, Cartagena, Veracruz, Angola y en la Corte, y que por tanto los gastos se reducirían a 8.000 ducados de salario y 12.250 que supondrían los fletes y averías al 7 %. Como las 4.250 licencias valían 182.000 ducados quedaba una renta libre de 162.000 ducados. Con respecto a los fraudes, opinaba que éstos deberían ser menores «pues no debe creerse más fidelidad de los factores hacia el asentista que de los oficiales reales a Su Majestad». ²⁵

Resulta un tanto extraño que el mismo asentista revelara de manera tan prolija su negocio, sobre todo, conociendo por experiencia que, en la práctica, no todo era tan simple como a primera vista podría parecer. Pero debemos tener en cuenta que Gonzalo Váez, una vez concluido su asiento, pretende conseguir otras rentas de la Corona. En 1613, lo encontramos con la intención de obtener la administración de la avería. A ello se oponen terminantemente los mercaderes sevillanos, aduciendo que en otros arrendamientos que había tenido, como el aprovisionamiento de las armadas y el asiento de esclavos, había cometido numerosos fraudes, sacando plata sin quintar e introduciéndola en Portugal, y que la experiencia había demostrado «...que cuantos asientos y arrendamientos se habían hecho con portugueses de once años a esta parte han venido a ser muy perjudiciales a estos reinos y a la hacienda de Su Majestad». ²⁶

La administración por parte de la Corona siempre re-

²⁵ Discurso de Gonzalo Váez, sobre los asientos. Sin fecha, *Indiferente General*, 2.795.

²⁶ Chaunú: *Seville et L'Atlantique*, tomo IV, pág. 396.

sultó un fracaso, como volvió a demostrarse en el período de 1611 a 1615, años en que las licencias fueron despachadas por la Casa mientras se tomaba en el Consejo una resolución definitiva sobre la renta de negros. Tres administradores se sucedieron durante esos años: Juan Alonso de Molina Cano, contador del Consejo, Gabriel de la Jara, y Melchor Maldonado, tesorero de la Casa de la Contratación.²⁷

El 29 de mayo de 1613, don Francisco de Varte comunicaba desde Sevilla al secretario del Consejo, Pedro de Ledesma, que desde diciembre de 1611 hasta aquellas fechas sólo se habían despachado 22 licencias, y que como el administrador cobraba 4 ducados de salario y la mitad de su sueldo como contador del Consejo, llevaba cobrado 2.300 ducados mientras que por la venta sólo se habían conseguido 600.²⁸

Indudablemente, la mayor dificultad para la venta de las licencias en este período estribaba en la obligatoriedad que se había impuesto de navegar los negros a Sevilla.²⁹ El mismo Molina, informaba a Ledesma, que había pulsado en la Lonja de Sevilla la opinión de algunos mercaderes muy prácticos en el comercio negrero, y que coincidían en opinar que, con la condición del viaje a Sevilla, no habría quien se hiciera cargo del negocio.³⁰ Durante los años 1612 y 1614 no pasó a América ningún navío de esclavos,³¹ y sólo unas pocas piezas fueron despachadas en las armadas de Nueva España y Tierra Firme, lo cual contribuyó a un incremento del contrabando, ya que esos años había aumentado considerablemente la demanda en América.

27 El nombramiento de Molina se otorgó el 13 de diciembre de 1611, el de Gabriel de la Jara el 1 de diciembre de 1614 y el de Melchor Maldonado el 9 de septiembre de 1615. A.G.I., Contratación, 5.759.

28 A.G.I., Indiferente General, 2.829.

29 En la Casa se recibió una carta del Consejo del 20 de abril de 1613 en la que se ordenaba que en adelante los negros habían de ir a Sevilla y navegar en las flotas. Con esta condición era muy difícil encontrar a quien quisiera hacerse cargo de la renta y aunque se hicieron pregones en Cádiz, Sanlúcar y Sevilla, no se presentó nadie. El mismo Consulado se negó a administrarla por reconocer su falta de experiencia en ello. A.G.I., Contratación, 5.171, libro II, fol. 527.

30 Molina al secretario Ledesma. Sevilla, 30 de abril de 1613. A.G.I., Indiferente General, 2.795.

31 Véase Chaunú: *Seville et l'Atlantique*, tomo IV, serie estadística.

En 1611 se creó una Junta especial para volver a considerar el negocio de la trata. Estaba integrada por el presidente de Hacienda y de Indias, el secretario Juan de Ibarra, el licenciado Hernando de Villagómez, Cristóbal de Ipeñarrieta y Gaspar de Pons. En ella se estudió sobre todo el sistema de navegación fuera de flota y la salida de los barcos de Lisboa y Canarias, hechos ambos que ofrecían la posibilidad de introducir contrabando y pasajeros sin licencias. Esta Junta consideró más conveniente el sistema de administración estatal, aunque con ello se perdiera la renta.³² Francisco de Varte, presidente de la Casa que también fue consultado coincidió con este parecer al atribuir a los asientos de negros los mayores males que habían ocurrido en Indias.³³ Por su parte el Consulado, comprendiendo la imposibilidad de realizar la navegación por Sevilla, propuso una solución un tanto salomónica: dividir el asiento en dos. Uno para Cabo Verde, con la obligación de navegar los negros a Sevilla, y otro para Angola, Santo Tomé, Arda, Calabar, etc., desde donde se podría hacer el viaje directamente a América, pero limitando la cantidad.³⁴ Opinión totalmente descabellada, que no sólo dejaba sin resolver el problema, sino que lo agudizaba, pues restringía oficialmente el mercado más abundante —Angola— y cortaba de hecho el más cotizado, el de Cabo Verde.

Ante tal problemática cabe preguntarse: ¿Verdaderamente eran tan importantes las causas aducidas por el Consulado sevillano como para paralizar un comercio tan lucrativo como la trata? Antes de seguir adelante y ver la solución definitiva adoptada en el Consejo, vamos a examinar detenidamente los dos puntos más importantes que motivaron estas controversias: la infiltración portuguesa y el contrabando, con algunas de sus modalidades.

³² Consulta de la Junta al rey. Madrid, 5 de julio de 1611. A.G.I., Indiferente General, 2.795.

³³ D. Francisco de Varte al rey. Sevilla, 30 de agosto de 1611. A.G.I., *Ibidem*.

³⁴ Informe del Consulado. *Ibidem*.

3.—Infiltración portuguesa en América ⁸⁵

Es indudable que muchos de los mercaderes portugueses aparecen en América en relación con el tráfico de esclavos. Desde los primeros momentos del funcionamiento de los asientos, se pone de manifiesto que el sistema era propicio para toda clase de fraudes. No sólo son las quejas del Consulado las que llegan al Consejo en este sentido, sino la de los oficiales reales de los puertos de entrada de negros. En el puerto de Buenos Aires se habían apoderado prácticamente de todo el comercio. Eran dueños de los barcos de permisiones que se habían concedido a los vecinos, y en realidad eran los que disfrutaban esta merced, «porque los portugueses con sus muchas correspondencias en todos los puertos de Portugal, Islas, Brasil y Angola han traído sus navíos así de permisión como de arribadas, cargados de esclavos, haciendas y pasajeros». ⁸⁶ En Cartagena de Indias y en estos primeros años del siglo XVII, acaparaba todas las transacciones mercantiles el portugués Jorge Fernández Gramaxo, que comerciaba libremente con Lisboa y puertos de Inglaterra y se le acusaba de haber introducido bastante más cantidad de esclavos de los que se habían registrado en la Casa de la Contratación. ⁸⁷

Altamente significativa resulta para este tema una carta dirigida por este organismo al Consejo, de la que seleccionamos algunos párrafos: «En Cartagena de Indias y en otros muchos lugares de ella hay tanto número de portugueses, tan ricos y poderosos y con sus manos tan dueños de las voluntades de los gobernadores y demás ministros

⁸⁵ El tema de la penetración portuguesa en América cuenta con numerosos trabajos. Véase el artículo de Hanke, Lewis: *The portuguese in Spanish America, with special reference to the Villa Imperial de Potosí*. "Revista de Historia de América", núm. 51, México, 1951, págs. 1-48. En él está recogida una amplia bibliografía sobre el tema. Vid. también Ricard, Robert: *Los portugueses en las Indias españolas*. "Revista de Historia de América", núm. 34, México, 1952, págs. 449-456.

⁸⁶ Hernandarias al rey. Buenos Aires, 5 de abril de 1604. A.G.I., Charcas, 27. En este legajo se encuentra gran parte de la correspondencia de Hernandarias de Saavedra.

⁸⁷ Memorial de Gregorio de Palma Hurtado al Consejo, 1610. Apud. Chaunú: *Seville et l'Atlantique*, tomo IV, pág. 346.

que se pueden temer muy grandes daños en lo venidero al servicio de Vuestra Majestad y en lo presente lo padecen los vasallos naturales y en general todo el comercio... La causa de todo esto y los medios con que se hace son los siguientes, que comenzó en Pero Gómez Reinel y se ha continuado con Juan Rodríguez y Gonzalo Vázquez Coutiño se despachan cada año veinte y más navios de Guinea, Angola, Cabo Verde y otras partes, de donde se llevan negros, los cuales van llenos de portugueses a título de marineros y de que traen esclavos para vender, los cuales todos se quedan en las Indias tratando y contratando de manera que teniendo Vuestra Majestad cerrada la puerta a los vasallos de la corona de Castilla para pasar a las Indias si no es con licencia expresa y información de limpieza, naturaleza y otros requisitos, esta gente la tiene abierta siendo toda sospechosa de todas maneras...». ³⁸

En estas razones se apoyaba el consulado una y otra vez para imputar a los asientos portugueses la pérdida del comercio e insistían en que hacían tantos negocios «que parece que las Indias son de la Corona de Portugal y otros reinos». Resaltaban continuamente el peligro que suponía para la fe por ser todos ellos recién convertidos según constaba por los autos de la Inquisición. ³⁹ Para los mercaderes sevillanos la conservación de las Indias se apoyaba en tres puntos: 1.º que toda navegación la hicieran naturales castellanos y desde el puerto de Sevilla; 2.º que todo el oro, plata, grana y perlas llegara a Sevilla y 3.º que todas las mercaderías y bastimentos de vino, aceite y otros frutos se

38 Carta de la Casa al Consejo. Sevilla, 15 de junio de 1610. A.G.I., Contratación, 5.171.

39 Informe del prior y cónsules. Sevilla, 30 de agosto de 1611. A.G.I., Indiferente General, 2.795. Como obra de síntesis sobre el papel de los judíos en España y América puede verse Domínguez Ortiz, Antonio: *Los judaicoconversos en España y América*. Madrid, 1971. También del mismo autor: *El proceso inquisitorial...* Algunos asentistas que estudiamos y muchos de los hombres relacionados con la trata aparecen en la obra de Kellebenz, Hermann: *Vierteiljahrsschrift für sozial und Wirtschaftsgeschichte sephardim au der unteren Elbe*. Wiesbaden, 1958. También en Otte y Ruiz Burruacos: *Los portugueses en la trata...* En cuanto al papel de la Inquisición en América, véase las clásicas obras de Medina, José Toribio sobre la *Historia del Tribunal de la Inquisición en América*. (Perú, Chile, Río de la Plata y Cartagena).

llevaran de Sevilla para que los beneficios redundaran sólo en los vasallos castellanos únicos sobre los que gravitaba el impuesto de la avería. Para apoyar sus continuos reparos se basaban en que en los años anteriores a la concesión de los asientos se enviaba una flota anual a Nueva España y otra a Tierra Firme con 30 ó 40 navíos donde siempre tenían buenas ventas a pesar de haber menos gentes, y que desde que estaban en vigor los contratos portugueses sólo se podía enviar a Tierra Firme una flota cada dos años y «con tan poca ganancia que están los cargadores de Sevilla sin poder pagar lo que deben». ⁴⁰ No veían o no querían ver que las causas no eran tan simples como pretendían, que otros elementos se habían aunado para quebrantar el monopolio y que las causas de la caída del comercio sevillano había que buscarlas en otras razones: contrabando holandés, comercio con Filipinas, producción de las provincias americanas que comenzaban a autoabastecerse..., etc.

Ya se ha visto cómo todas estas quejas hacen mella en el Consejo, en un principio partidario de los portugueses. Son los propios consejeros los que avisan al rey de cómo las Indias están siendo invadidas por ellos y cómo muchos de éstos se hallan en las cárceles de la Inquisición. ⁴¹ Pero, inevitablemente, el comercio de esclavos estaba totalmente en sus manos. Cualquier disposición que los afectara influía directamente en la trata. En octubre de 1608, el rey firmó una real cédula por la que se prohibía a los extranjeros comerciar con Indias y recibir envíos en Sevilla a su nom-

⁴⁰ Informe del prior y cónsules de la Universidad de Sevilla, 30 de agosto de 1611. A.G.I., Indiferente General, 2.795.

⁴¹ Consulta del Consejo al rey. Madrid, 4 de mayo de 1611. *Ibidem*. En una época algo más tardía a la que estudiamos, 1640, un memorial de los dos asentistas que en ese momento llevaban la trata, nos descubre la importancia que en América y en este negocio habían llegado a adquirir los portugueses. Aseguraban que gran parte de la ruina a que se había llegado en esta renta estaba motivada por "las presiones habidas en las Indias por el Santo Oficio de muchas personas que vivían en ellas con quienes se tenía correspondencia y por cuya mano corría la administración de los esclavos a los cuales se les secretaron todos los bienes y dinero, siendo la mayor parte de armadores y tratantes en esta administración". A.G.I., Memorial de Gómez Angel y Méndez Sosa, 1640. Indiferente General, 2.796.

bre o a nombre de otro. Pues bien, para que no cesara la venta de licencias, se tuvo que dictar otra disposición dirigida a la Casa anulando el carácter general de la primera y permitiendo a quienes navegasen negros del asiento de Coutiño, recibir lo procedido de la venta en plata o productos de la tierra registrado a su nombre o al de otros portugueses residentes en Sevilla.⁴² Y es un hecho comprobado que todos los administradores, factores, procuradores, etc., de los asentistas eran portugueses, así como un porcentaje elevado de la tripulación de los navíos.⁴³

4.—Posibilidad del contrabando

Que los contratos portugueses fueron un medio del que se valieron los asentistas para efectuar contrabando con las posesiones españolas está fuera de toda duda. Pero no se trata de un contrabando puramente mercantil como el que suponían los comerciantes sevillanos. El tipo de contrabando que se pone en juego con estos asientos, es más bien una evasión fiscal basada en la fuga de dos tipos de impuestos: los derechos de los negros que navegaban sin registro y los impuestos de las cargas, que los navíos negreros conseguían para el retorno, y que generalmente no llegaban a Sevilla. Los portugueses insistieron una y otra vez que a ellos no les interesaba llevar ningún género de mercancías a las Indias porque la mejor carga con la que podían llenar sus bodegas eran los propios negros y que su principal negocio estribaba en el trueque que realizaban en las costas africanas donde obtenían un margen de ganancias de un 100 %, mientras que en Indias, con los productos que allí interesaban sólo se conseguía un 40 %.⁴⁴ Sin embargo, el

⁴² Real cédula a la Casa de la Contratación. Madrid, 14 de abril de 1609. Indiferente General, 2.795.

⁴³ Vila Vilar, Enriqueta: *Algunos datos sobre la navegación...*

⁴⁴ Informe contra las pretensiones del Consulado de que los negros viajaran en las flotas. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

contrabando de negros fue bastante elevado y en él no sólo participaron los asentistas —víctimas en muchas ocasiones— sino también oficiales reales, ministros de la Corona, maestros de los navíos negreros, maestre de las flotas y, a veces, hasta generales de la armada.

El contrabando se introducía generalmente fuera de los puertos principales de arribada —Cartagena de Indias y San Juan de Ulúa—, y se realizaba con más facilidad en los más alejados y con menos vigilancia, o bien en aquellos donde la mano de obra negra era necesaria, es decir: Buenos Aires, Caracas, Río Hacha, Santo Domingo, Puerto Rico y Portobelo.⁴⁵

Por supuesto que el sistema de navíos sueltos brindaba a los asentistas la oportunidad de navegar más negros de los registrados, aunque es difícil encontrar denuncias concretas sobre ello, ya que generalmente las autoridades de los puertos estaban involucradas. En 1599, el contador del puerto de Veracruz, don Antonio Cotrina, escribía al rey que en 1598 habían entrado en este puerto cuatro navíos de Guinea con registro de 200, 150, 150 y 165 negros esclavos, pero que en la visita que a ellos se había realizado se comprobó que llevaban 77, 54, 16 y 16 piezas sin registro. Parece que los maestros mostraron unas licencias de Rui Gómez de Villanova y Jerónimo Aires, socios de Reinel, por las cuales se daba permiso al maestre para embarcar las piezas que quisiera sin registro, con la obligación de manifestarlas a su llegada al puerto.⁴⁶ Por nuestra parte no tenemos noticias de que en el contrato de Reinel se incluyera el permiso de las manifestaciones. En cambio en el de Juan Rodríguez Coutiño sí se consigue una real cédula adicional, dada en Valladolid el 10 de septiembre de 1601, por la que

⁴⁵ Informe de Gonzalo Vázquez. Sin fecha. *Ibidem*.

⁴⁶ Carta de don Antonio Cotrina, contador de Veracruz al rey. San Juan de Ulúa, 7 de enero de 1599. Paso y Troncoso, Francisco del: *Epistolario de Nueva España*, tomo XIII, México, 1940, págs. 257-158. Aguirre Beltrán: *La población negra...*, pág. 40.

se permitía que cualquier maestro que llevara más negros de los registrados, o aquellos que navegasen sin registro, sólo tendrían que manifestarlo al llegar a puerto y pagar los derechos sin que incurrieran en otra pena.⁴⁷ Ni que decir tiene que esta nueva disposición dio ocasión a frecuentes abusos y que pronto se pensó en la necesidad de derogarla. En el capítulo trece del asiento de Gonzalo Váez Coutiño, se prohíbe expresamente la «antigua cédula de manifestaciones» sobre la cual había pleito pendiente con el fiscal.⁴⁸

Las noticias más abundantes de negros navegados sin registros, nos llegan de denuncias de los mismos asentistas, cuando el fraude era cometido contra ellos. Ya en 1597, Gómez Reinel avisaba que los navíos que se presentaban en Sevilla, Canarias o Lisboa para navegar negros, eran cambiados luego por otros de mayor porte e incluso se sustituía el maestro, con lo cual era fácil el camuflaje en Indias.⁴⁹ Igual denuncia presentó Juan Rodríguez Coutiño en 1601⁵⁰ y en muchas ocasiones se entablaron pleitos entre los asentistas y los maestros por cargar más licencias de la cuenta.

Cualquier ventaja concedida por el rey a los asentistas fue aprovechada para introducir más negros de los permitidos. Por ejemplo, en 1598, se concedió una cédula a Gómez Reinel por la que se le permitía, en caso de que algún navío naufragara o fuera capturado por corsarios poner otro en su lugar con sólo su permiso, usando el registro anterior.⁵¹ Gracias a esta cédula, podía navegarse dos y tres veces con el mismo registro, como probó el fiscal de la Casa, quien

47 A.G.I., Contratación, 5.768.

48 Asiento de Gonzalo Váez Coutiño. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

49 Real cédula a los oficiales reales de los puertos de Indias avisándoles tengan cuidado con lo que dice Gómez Reinel. San Lorenzo, 31 de agosto de 1597. A.G.I., Indiferente General, 2.795.

50 Real cédula a las autoridades de Indias. Valladolid, 3 de septiembre de 1601. A.G.I., Indiferente General, 2.766.

51 Real cédula a Gómez Reinel. Madrid, 27 de enero de 1598. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

se negaba a que se le concediera otra igual a Gonzalo Vázquez Coutiño.⁵²

Las ocasiones de los asentistas para defraudar la hacienda eran, pues, abundantes, sobre todo teniendo en cuenta que contaban con jueces propios, que podían hacer cala y cata en los navíos que llegaran con negros y que sus factores estaban autorizados a visitar los navíos aun antes que los oficiales reales.⁵³

Pero ya se ha visto que no sólo eran ellos los responsables. Los capitanes de las flotas y navíos de la armada llevaban esclavos en calidad de marineros y los vendían en América, presentando luego una certificación de que habían muerto en el camino.⁵⁴ Aunque el Consejo acordó el 13 de junio de 1605 prohibir que en las plazas de marineros y grumetes fueran negros, en la práctica la costumbre se siguió manteniendo y en 1612 nos encontramos un mandamiento del administrador Molina Cano, ordenando que no sólo se niegue la plaza de marinero y grumete a los negros, sino que se evite que vayan como criados de señores y ministros que pasan a Indias porque, aunque éstos se comprometían a devolverlos bajo fianzas, de hecho pocas veces lo hacían.⁵⁵ En ocasiones hasta los almirantes de las flotas eran acusados de pasar negros de contrabando.⁵⁶

⁵² El Consejo pedía a la Casa que informara sobre esto y si había alguna posibilidad de evitar estos fraudes. Madrid, 9 de septiembre de 1606. *Ibidem*.

⁵³ Francisco López, portugués, factor en Veracruz de Pedro Gómez Reinel, presentó una real cédula dada el 3 de abril de 1596 por la que se ordenaba que los factores de Gómez Reinel podían entrar a visitar los navíos antes que los oficiales reales y que podían llevarse el registro que portará el maestre antes de ser examinado por éstos. Tal cédula respaldaba el capítulo nueve del asiento de Reinel. Los oficiales reales de Veracruz en un memorial enviado al rey el 30 de marzo de 1598 avisan que los asentistas amparándose en esta real cédula, hacían toda clase de fraudes. Paso y Troncoso: *Epistolario...*, tomo XIII, pág. 227.

⁵⁴ Copia de una real cédula, donde se hace constar la protesta de Reinel. Sin fecha. *Indiferente General*, 2.795. Petición de Gonzalo Vázquez, julio de 1605. A.G.I., *Indiferente General*, 2.829.

⁵⁵ Mandamiento de Molina Cano. Sevilla, 19 de enero de 1612. A.G.I., *Contratación*, 5.759.

⁵⁶ Gómez Reine presentó un pleito contra Juan de Salas, almirante de la flota de Nueva España de 1595, cuyo general era Pedro Meléndez Márquez, por haber embarcado seis negros y un mulato, esclavos suyos, como grumetes y haberlos vendido en México. A.G.I., *Contratación*, 743.

Todos los resortes eran aprovechados para este comercio clandestino. Hasta los beneficiados con alguna licencia de las que el rey se reservaba para repartirlas personalmente —cien cada año— intentaban burlar a los factores de los asentistas e introducir más cantidad de la permitida.⁵⁷ Pero el mayor peligro de fraude se encontraba en los mismos puertos de Indias, donde generalmente se intentaba eludir el pago de los derechos, sobre todo de las arribadas y descaminos. En Puerto Rico y en otras islas del Caribe, era frecuente que los barcos negreros que llegaban de arribada forzosa dejaran parte o la totalidad de la mercancía, con la aquiescencia del gobernador, y con la consiguiente protesta de los asentistas que se veían en dificultades en el cobro de sus derechos.⁵⁸

Antes del régimen de asientos, estaba estipulado que un tercio de los descaminos fuera cobrado por los oficiales reales, pero desde el contrato de Reinel dos tercias partes se adjudicaron al asentista y una al juez y denunciador, medida que trajo como consecuencia que todo el que llevaba negros sin registros procurase desembarcarlos en puertos donde no hubiera factores. Tan frecuentes llegaron a ser estas arribadas, que Juan Rodríguez Coutiño renunció a esta merced y pidió al rey que los negros descaminados fueran obligados sólo a pagar los mismos derechos —40 ducados y 30 reales de aduanilla— que los que iban con registros.⁵⁹ Ninguna medida resultó eficaz para evitar el paso clandestino de negros, verdadero y único contrabando digno de tener en cuenta en el período que estudiamos, pero totalmente imposible de determinar con cierta exactitud.

57 Petición de Gonzalo Váez para poder examinar las licencias que el rey otorga como merced, 1606. A.G.I., Indiferente General, 2.829.

58 Vila Vilar, Enriqueta: *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*. Sevilla, 1974, pág. 227.

59 Real cédula a Juan Rodríguez Coutiño. Valladolid, 3 de septiembre de 1601. A.G.I., Indiferente General, 746.

5.—Contrabando de negros en el puerto de Buenos Aires

Punto clave, de excepción, para el contrabando negrero fue el puerto de Buenos Aires. No sólo por su proximidad al Brasil, donde la política seguida por Felipe II desde 1580 estuvo encaminada a evitar todo recelo por parte de la colonia portuguesa, sino por su proximidad a las ciudades de Alto Perú, que vieron en él la única posibilidad de no morir asfixiados ante la vía comercial impuesta por la ruta de Panamá. El puerto bonaerense se convirtió en una entrada abierta a los portugueses en los dominios españoles y el Río de la Plata en un camino natural de penetración hacia las minas altoperuanas, cuya producción fue a parar en parte al puerto de Lisboa.⁶⁰ No vamos a examinar las circunstancias del comercio en este puerto, ya que sobre ello existe abundante bibliografía.⁶¹ Nos centraremos sólo en aquellos hechos que tuvieron relación con el comercio negrero, teniendo en cuenta que, salvo algunas excepciones, la introducción de negros estuvo terminantemente prohibida por esta vía. A fines del siglo XVI, la ciudad de Buenos Aires se vio favorecida con la concesión de algunas licencias, pero los abusos de los propios gobernadores⁶² y los clamores levantados por el comercio de Lima, determinaron que en 1594 se prohibiera la entrada por el Río de la Plata. Cuando se

60 Studer, Elena: *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires, 1958, pág. 69, nota 1.

61 Podemos citar entre otras obras que guardan relación con el tema y la época: Lafuente Machain, R.: *Buenos Aires en el siglo XVII*. Buenos Aires, 1944. Zorroquín Becú, Ricardo: *Orígenes del Comercio Rioplatense, 1580-1680*. Buenos Aires, 1947. Helmer, Marie: *Comercio e contrabando entre Bahía e Potosi o seculo XVI*. "Revista de Historia", núm. 15, São Paulo, 1953, págs. 195-210. Aunque no nos ha sido posible consultar su obra, es fundamental para este período Canabrava, Alice Pifer: *O comercio português no Río de Prata, 1580-1640*. São Paulo, 1944.

62 En una real cédula al gobernador de Buenos Aires dada en el Pardo a 30 de noviembre de 1595 se dice: "Porqué he sido informado que alguno de los gobernadores pasados han enviado a Angola y Guinea por negros y hecho meter mecaderías en Brasil y otras partes..." En ella se prohíbe que contraten ni por ellos ni por cualquier otra persona. A.G.I., Buenos Aires, 1. Libro 4, Apud. Konetake, R. *Colección de documentos para la historia de la formación social de Hispanoamérica 1493-1810*. Madrid, 1958, Vol. II, tomo I, pág. 31.

firmó el asiento de Reinel, se le concedió poder introducir 600 negros anuales por este puerto, merced que se otorgó también a Juan Rodríguez Coutiño. Sin embargo, a partir de esa fecha quedó prohibido hasta el asiento concedido a Antonio Fernández Delvás en 1615. Por tanto, desde 1603 a 1615, el Río de la Plata queda oficialmente cerrado al tráfico negrero, aunque, como ahora veremos, en la práctica las entradas de negros sobrepasan todos los cálculos.

En 1607 Hernandarias es encargado de informar al Consejo acerca de ciertos fraudes que se cometían por parte de portugueses y franceses, los cuales cargaban en Guipúzcoa hierro, paños, sombreros y otras mercancías, y lo enviaban por este puerto al Perú. La respuesta del gobernador fue tajante: que aparte de los negros no había peligro de contrabando en aquel puerto, y que si se había hecho otro tipo de comercio era de poca consideración. ⁶³ Efectivamente, las llegadas de barcos de Angola, Guinea o Brasil, cargados de negros sin registros de la Casa de la Contratación fueron frecuentes ⁶⁴ y de ello tenemos abundantes testimonios. En 1604 el contador Hernando de Vargas avisaba por diferentes cartas que habían entrado varios navíos de Angola y de los ríos de Guinea con negros, tan sólo con despacho de los factores de Juan Rodríguez Coutiño, y que en los cuatro años que llevaba navegando este asentista había introducido 825 esclavos más de los 2.400 que legalmente le correspondían. ⁶⁵ Un testimonio importante nos llega del cronista Vázquez de Espinosa quien afirma que al puerto de Buenos Aires solían llegar muchos negros de Angola, Brasil

63 Hernandarias al rey. Buenos Aires, 5 de mayo de 1607. A.G.I., Charcas, 27.

64 Véanse cuadros ofrecidos en el apéndice.

65 Por haber entrado más esclavos de los que estaban permitidos y sobre todo por la muerte de Juan Rodríguez Coutiño, los oficiales reales ordenaron que los derechos entraran en la Caja de aquel puerto por cuenta aparte y que los autos sobre ellos se remitieran a la Audiencia. En esos barcos se hallaron 26.521 pesos corrientes, los cuales introdujeron en una caja que se hizo para este efecto. Hernando de Vargas al rey, 7 de febrero, 8 de abril y 18 de junio de 1604. A.G.I., Charcas, 38. Estos datos coinciden con la relación que damos más adelante.

y otras partes que ordinariamente iban de arribada.⁶⁶ En 1611 dos personas que habían llegado a Sevilla desde Potosí dijeron que habían dejado en Buenos Aires ocho navíos portugueses: tres de Brasil, dos de Portugal y tres de Angola, con negros de arribada.⁶⁷

Es evidente, que sobre la primera década del siglo XVII se había ido montando en el Río de la Plata un próspero negocio a base del comercio negrero en el que estaban involucrados algunos portugueses y funcionarios públicos. Entre ellos, el tesorero Simón de Valdés, el capitán Mateo Leal de Ayala, justicia mayor de la ciudad y el capitán Juan de Vergara, los cuales, dirigidos por Diego de Vega, mercader portugués de gran experiencia negrera, establecido en Buenos Aires desde hacía veinte años y con agentes en los puertos de Portugal, Brasil y Flandes e importantes negocios en el Perú,⁶⁸ y amparados por el gobernador Diego Marín Negrón, practicaron un contrabando particularísimo y espectacular. Aceptaban las arribadas forzosas de los barcos negreros como legales, y ordenaban a los maestros que se volvieran sin vender cosa alguna, condición indispensable para quedar exentos de cualquier penalización. Pero éstos, que simulaban obedecerlos, posteriormente realizaban las ventas a escondidas con intención que se les de-

⁶⁶ Vázquez de Espinosa, Antonio: *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Edición y estudio preliminar de Velasco Bayón. B.A.E., tomo CCXXXI, Madrid, 1969, pág. 453.

⁶⁷ Informe del prior y cónsules de Sevilla, 30 de agosto de 1611. A.G.I., Indiferente General, 2.795. Afirmaban que tales barcos llevaban cantidad de mercancías para Potosí y Charcas y que sacaban gran cantidad de oro y plata. Denunciaban también la cantidad de personas que por esta vía entraban en el Perú y que debido a la facilidad existente, muchos españoles iban a Portugal y de aquí a Brasil desde donde pasaban a Perú.

⁶⁸ Este Diego de Vega, siempre estuvo ocupado en el comercio de esclavos. Fue fiador de Diego de Castro factor de Gonzalo Vázquez Coutiño, por lo cual fue obligado en cierta ocasión a pagar a la Caja Real 1.100 pesos que se le habían pagado de más al factor. (Relación de los oficiales reales de Buenos Aires, 1614. A.G.I., Charcas, 38). También actuó como procurador de Duarte Díaz Enríquez, contratador de Angola y más tarde en 1620 como factor de Antonio Fernández Delvás. Documentos varios. A.G.I., Charcas, 27 y 39. Para mayor conocimiento de este interesante personaje, véase Torres Revello, José: *Un contrabandista del siglo XVII en el Río de la Plata*. "Revista de Historia de América", núm. 45, México, 1958, págs. 121-130.

nunciara tras haberse puesto de acuerdo con los alguaciles que hacían la denuncia.

Toda esta comedia, respaldada por las autoridades, era necesaria, ya que al estar prohibido el tráfico negrero por este puerto, no se trataba sólo de sortear el pago de los derechos de almojarifazgo sino, sobre todo, de encontrar una fórmula legal para el desembarco de los negros y su posterior internación en el Alto Perú, adonde no podían llegar sin licencia. Por ello, los mismos dueños de los barcos denunciaban el contrabando, con lo que provocaban la intervención de las autoridades, quienes después de capturar la mercancía la vendían en pública almoneda a bajos precios —de 70 a 100 pesos cada negro—, siendo comprados nuevamente por los mismos negreros, que de ese modo obtenían la licencia para poder traficar con las regiones altoperuanas. De estos negros vendidos en almoneda no se hacían escrituras, sino simples despachos separados, de los que había gran abundancia y que con frecuencia se falsificaban. Los negros que no llevaban estos despachos se llamaban «desorejados» y se vendían 30 ó 40 pesos más baratos.⁶⁹

El gobernador Marín Negrón aceptaba esta situación como irremediable. El mismo afirmaba su convencimiento de que las arribadas forzosas eran falsas, pero que era imposible aplicar las ordenanzas —que mandaban que si se descubría una arribada falsa debería castigarse con la pérdida del navío y el envío del maestro a galeras— porque los maestros acudían a la Audiencia, y ésta generalmente devolvía la sentencia revocada con los consiguientes daños y gastos que se originaban por la distancia que había hasta ella. Por ello creía que lo mejor era dar por buenas dichas arribadas.⁷⁰ Las leyes no prevenían semejantes combinacio-

⁶⁹ Informe de Hernandarias sobre las culpas del tesorero y dos cartas del mismo gobernador, 25 de mayo de 1616 y 18 de julio de 1617. Charcas, 27. Véase Molina, R. A.: *Hernandarias Mijo de la tierra*. Buenos Aires, 1948, pág. 181 y Mellafe, R.: *La introducción...*, pág. 245.

⁷⁰ Carta de Marín Negrón al rey. Buenos Aires, 10 de junio de 1611. Charcas, 27.

nes y durante algunos años Buenos Aires se vio convertido en un gran emporio negrero.

En 1611, el Consejo tiene que intervenir en el asunto y ordena a los oficiales reales que envíen una relación de los negros que hubieran entrado en ese puerto, porque había sido informado de los grandes excesos cometidos.⁷¹ En 1612, vuelve a ordenar al gobernador Hernandarias que hiciera otro tanteo completo del dinero que había entrado en Caja de los dichos negros.⁷² Según los datos obtenidos de las dos relaciones mencionadas y de una serie de noticias que sobre entrada de negros en Buenos Aires hemos recogido de documentos de todo tipo —cartas de gobernadores, autos promovidos por ellos y por procuradores de Buenos Aires, declaraciones de algunos náufragos, testimonios del escribano de la gobernación del Río de la Plata, etc. y que generalmente coinciden con los datos aportados por la primera relación— hemos podido establecer unos números aproximados de entrada y salida de negros por el puerto de Buenos Aires desde 1601 a 1615. Y decimos aproximados, porque carecemos de datos concretos para el período de Gómez Reinel,⁷³ por lo que no se pueden completar los años que

71 Real cédula a los oficiales reales del Río de la Plata. Ventosilla, 26 de julio de 1610. A.G.I., Charcas, 38.

72 Relación de los negros entrados y salidos en carretas. A.G.I., Charcas, 27.

73 Del período de Reinel solo poseemos en este sentido noticias sueltas. Sabemos que en la Casa de la Contratación solo se registraron para el Río de la Plata desde 1595 a 1598, 1.020 negros. Sin embargo, todos los autores que estudian el tema, Studer, Scelle, Aguirre, Mellafe, etc. coinciden en afirmar que los abusos cometidos en este puerto por los asentistas que tuvieron permiso de introducción de esclavos, determinaron la prohibición del mismo. El único año que poseemos datos de entrada de negros de este asentista en Buenos Aires, 1601, nos encontramos con que introdujo, sin registros de la Casa, 1.150 esclavos. Véase apéndice. Según Alice P. Canabrava, apud. Mauro Frederic: *Le Portugal et L'Atlantique aux XVII siècle, 1570-1670*, París, 1957, pág. 177, en la última década del siglo XVI llegaban al Río de la Plata desde Brasil, 250 esclavos por año, pero no consigna si iban con registro de Reinel, aparte de que el número nos parece escaso. Podemos afirmar como hecho cierto que, en Cartagena, Reinel introdujo durante el período de su asiento, 1.634 negros más de los registrados en la Casa de la Contratación (Lapeyre, Henry: *La trafic negrier...*, pág. 302), y que este asentista tenía su comercio en el Río de la Plata perfectamente organizado. Su factor, Diego Núñez de Santaren, contaba con agentes (Juan Luis Salvatierra, Manuel Machado y Melchor Vázquez) que se dedicaban a pasar negros al Perú. Auto sobre la entrada de negros en Buenos Aires, 1602. A.G.I., Charcas, 38.

nos ocupan y, sobre todo, porque nos encontramos con algunas contradicciones desde los años 1612 a 1624, en que según la primera relación hecha por los oficiales reales y el segundo tanteo efectuado en 1612, hay una diferencia de 564 negros. Como este segundo tanteo nos ofrece mayor garantía, ya que se hizo ante los escribanos de cabildo y de registro y fue examinado después por el fiscal Nicolás de Ocampo y Saavedra —quien como veremos acusa a los oficiales reales de fraude— es preferible aceptar en general sus datos para estos años en lugar de los ofrecidos en la primera relación. Sin embargo con ella hemos construido un cuadro que se incluye en apéndice donde se consignan los barcos llegados a Buenos Aires en esos años, nombre del maestro, procedencia del navío y algunos de los negros que se vendieron y precios de varios años. Hemos creído conveniente elaborar este cuadro por parecernos sus datos de gran interés, aunque haya que aceptarlos con cierta reserva, y teniendo presente que la relación de donde están tomados fue hecha por unos oficiales reales no muy honrados. Pero es indudable que proporcionan una serie de noticias interesantes, y sobre todo que arrojan un porcentaje de barcos negreros entrados en este puerto que sobrepasa todos los cálculos practicados hasta ahora.⁷⁴ Siguiendo la documentación mencionada podemos establecer la entrada en Buenos Aires de los siguientes negros:

74 Véase esta relación pormenorizada en los cuadros ofrecidos en el apéndice. Los datos que ofrecemos sobrepasan en número de negros introducidos por el Río de la Plata, a todos los cálculos realizados hasta ahora. Mellafe, en su obra *La introducción...* ya citada afirma que en 1606, cuando no había permiso alguno para aceptar el desembarco de esclavos en el Río de la Plata, llegaron 79 negros, y en 1607 se vendieron 146. Mauro, en datos tomados de Alice P. Canabrava, *O comercio português...* afirma que en 1608, el número de negros llevados a Buenos Aires se elevaba a 450 (*Le Portugal...*, pág. 177), Irene Diggs, en *The negro in the viceroyalty of the Río de la Plata*. "The Journal of Negro History", Vol. XXXVI, núm. 3, Washington, 1951, pág. 284, también calcula muy bajo, cuando afirma que desde 1586 a 1655 más de 13.000 negros entraron en Buenos Aires. Solo Raúl Molina, en su obra *Hernandarias...*, pág. 195 y Torres Revello en *Un contrabandista...*, ofrecen algunos datos que se asemejan a los que hemos tomado del A.G.I. Afirman que en 1614 entraron en Buenos Aires 15 ó 16 navíos de arribada en Angola y Brasil, y que en 1615 entraron 13 ó 14 navíos transportando 4.000 negros de los que se vendieron menos de 2.000 y el resto pasó al Perú.

LOS ASIENTOS PORTUGUESES Y EL CONTRABANDO 31

AÑO	N.º DE NEGROS
1601	1.150
1602	675
1603	945
1604	534
1605	1.095
1606	908
1607	447
1608	91
1609	156
1610	160
1611	192
1612	910
1613	739
1614	902
1615	912
Total	9.825

A éstos habría que añadir el número de los que entraron en el navío «Nuestra Señora de Puerto Seguro», maestre Antonio Martínez, el 29 de enero de 1611.⁷⁵

La segunda relación que hemos mencionado⁷⁶ proporciona datos valiosos porque no sólo nos informa de los negros llegados al puerto, sino de su venta y distribución, así como de los fraudes que a pesar de dicho control se cometían. Desde 1612 a 1615 consta que entraron en Buenos Aires 3.463 negros y se vendieron 4.476 más 110 crías de la siguiente manera:

⁷⁵ Véase apéndice, págs. 50-51.

⁷⁶ Declaración de los negros que han salido del Puerto de Buenos Aires "según los libros de entradas de navíos y los registros de carretas que pasaron ante Cristóbal Remón y Gerónimo Medrano escribanos de cabildo de este puerto, y ante M. Martín, escribano mayor de la gobernación, por mandado del gobernador Hernandarias". A.G.I., Charcas, 27.

<i>Año 1612:</i>		a) Negros llegados al puerto	910
		b) Negros cuyos derechos entraron en Caja	666
		c) Negros vendidos:	
		—Salidos en carretas hacia Tucumán	474
		—Vendidos a los vecinos de Buenos Aires	118 + 7 crías
Se desconoce su destino	}	—Vendidos a forasteros	92
		—A personas no declaradas.	27
		—A Juan Fernández Castilla, perulero pero no consta su salida	13
		Total negros vendidos ...	<u>724 + 7 crías</u>

Se vendieron 58 esclavos más de los que constaban haber entrado en Caja.

<i>Año 1613:</i>		a) Negros llegados al puerto	739
		b) Negros cuyos derechos entraron en Caja: 739 + 244 del año anterior	983
		c) Negros vendidos:	
		—Salidos en carretas hacia Tucumán	779 + 8 crías
		—Vendidos a los vecinos de Buenos Aires	144
Se desconoce su destino	}	—A forasteros	67
		—A personas que no declaran sus nombres	29
		—A Agustín de la Guerra, perulero	68
		—A Benito de la Sierra, perulero	11
		Total de negros vendidos	<u>1.098 + 8 crías</u>

Se despacharon por tanto 115 negros de más.

LOS ASIENTOS PORTUGUESES Y EL CONTRABANDO

Año 1614:		a) Negros entrados en el puerto.	902
		b) Negros cuyos derechos entraron en Caja	755
		c) Negros vendidos:	
		—Salidos en carretas hacia Tucumán	994 + 24 crías
No hay razón de su salida	}	—Vendidos a los vecinos de Buenos Aires	79
		—Despachados a forasteros	91
		—A Juan de Oquendo, peruero	10
		Total de negros vendidos.	1.174 + 24 crías

Se despacharon 419 piezas de más de las que entraron.

Año 1615:		a) Negros entrados en el puerto.	912
		b) Negros cuyos derechos entraron en Caja: 912 más 147 que dejaron de entrar el año anterior	1.059
		c) Negros vendidos:	
		—Salidos en carretas hacia Tucumán	903 + 76 crías
		—A los vecinos de Buenos Aires	113
		—A forasteros	182
		—A maese Lorenzo, Pedro de Valdés, Joanis Ibiru y otros dueños de barcas que navegan por el Río de la Plata con destino a Santa Fe y Asunción.	246
		—A Diego López, peruero y Blas González, portugués.	21 + 3 crías
		—En carretas en 1616 pero con despacho de 1615...	15
		Total	1.480 + 79 crías

En total se vendieron en estos años 4.476 negros y 118 crias de los cuales restados los 3.463 que aparecen en la cuenta de entrada, hallamos un fraude de 1.013 negros. Además, 39 que de los que salieron con el nombre de «crias», eran muleques. Es decir, que fueron 1.052 los negros que por esta relación constan haber pasado sin derechos y por los que el fiscal acusa a los oficiales reales.⁷⁷ Sin embargo, hasta este testimonio debemos aceptarlo con reserva, porque según *Hernandarias de Saavedra*, aunque en las cuentas hechas de registros de carreteras consta que sólo salieron en 4 años 1.052 negros sin licencias, había tenido noticias de que sólo en 1614 y 1615 se ocultaron más de 2.000 sin despacho. De ellos el gobernador había descubierto 153 que tenían los vecinos de Buenos Aires.⁷⁸

Uno de los mayores peligros que llevaba implícito este contrabando era la entrada de portugueses por el Río de la Plata, que desde fines del siglo XVI se había convertido en un verdadero problema, no sólo porque se habían constituido en comerciantes de primera línea para introducir mercancías en el Alto Perú, sino porque crearon serios contratiempos a la Inquisición. Reiterando anteriores prohibiciones, el rey ordenó el 2 de diciembre de 1598 al virrey del Perú, que no fuera admitida gente de esta nacionalidad y más adelante, en 1608, después de pedir informes a *Hernandarias*, ordenó que se les expulsara.⁷⁹ Entre los vecinos de Buenos Aires, existía, con respecto a los portugueses una dualidad de sentimientos. Por una parte, se resistían a convivir con ellos por su condición, en la mayoría de los casos, de judíos o judaizantes, y por otra, deseaban aprovecharse de las ventajas económicas que su trato podría proporcionarles. Esta dualidad fue vencida a favor de este último supuesto y se ve claramente reflejado en el acuerdo tomado en el cabildo celebrado el 3 de abril de 1606 donde se pro-

77 *Ibidem*. Véase *Torres Revello: Un contrabandista...*, pág. 126.

78 *Hernandarias al rey*. Buenos Aires, 11 de julio de 1617. A.G.I., Charcas, 27.

79 *Zorraquín Becú, R.: Orígenes del comercio...*, págs. 15-16.

pone al gobernador Hernandarias que derogara un decreto de expulsión de numerosos comerciantes que deberían ser embarcados en los navíos de permisión.⁸⁰

La Inquisición actuaba en Buenos Aires, por medio de un comisario enviado por el Tribunal de Lima, con residencia permanente en la ciudad.⁸¹ La sospecha de que la mayoría de los portugueses que vivían en Buenos Aires podían ser judíos llegó a constituir una obsesión entre las autoridades eclesiásticas. El comisario del Santo Oficio escribía: «Tenemos por cierto que ha de venir mucha gente huida, judíos de España y del Brasil... que cierto pide remedio la facilidad con que entran y salen judíos de este puerto sin que se pueda remediar, que como son todos portugueses se encubren unos a otros». ⁸² En efecto, las salidas y entradas clandestinas por el puerto de Buenos Aires fueron numerosas. Según un testimonio de los oficiales reales sobre las personas que entraron y salieron sin licencia del puerto desde 1603 a 1613, consta que entraron en los navíos negreros y en los de permisiones con el Brasil, 112 pasajeros y 116 marineros y que salieron 197 pasajeros y 75 marineros.⁸³ Esta situación no pudo ser evitada. En 1623, el consejo de la Inquisición avisa de la gran entrada que había de judíos por el Río de la Plata y de su infiltración hasta el Perú.⁸⁴ Durante los primeros años del siglo XVII, la población blanca del puerto de Buenos Aires era de unos 500 habitantes⁸⁵ y de ellos parece que había avecindados en aquel puerto 46 portugueses —32 casados y 14 solteros—, todos ellos establecidos sin licencia.⁸⁶ Según Lafuente Machain, a me-

⁸⁰ Lafuente Machain, R.: *Los portugueses en Buenos Aires, Siglo XVII*. Buenos Aires, 1931, pág. 109.

⁸¹ *Ibidem*, pág. 102.

⁸² Medina, José Toribio: *La inquisición en el Río de la Plata*. Buenos Aires, 1945, pág. 158.

⁸³ Testimonio de los pasajeros que entraron y salieron sin licencia. A.G.I., Charcas, 27.

⁸⁴ A.G.I., Indiferente General, 615. También en Konetzke: *Colección de documentos*. Vol. II, tomo I, pág. 274.

⁸⁵ Zorraquín Becú: *Orígenes del comercio...*, pág. 14.

⁸⁶ Informe de Diego de Góngora, 4 de agosto de 1619. A.G.I., Charcas, 27.

diados del siglo XVII, un 25 % de la población era portuguesa.⁸⁷

Para remediar esta situación se pensó en Hernandarias, quien, en un periodo de mandato anterior, se había caracterizado como hombre duro, celoso defensor de las leyes y, al parecer, libre de intereses particulares. En 1613 se ordena a don Diego de Portugal, presidente de la Audiencia de Charcas, que enviase a Buenos Aires un oidor para que averiguase los excesos que se cometían en el Río de la Plata, donde entraban gran cantidad de negros y personas sin licencias con destino a Potosí y, lo que era aún más grave, de donde salían muchos portugueses con destino a Lisboa con plata sin pagar derechos y sin quintar. En 1616, ante la imposibilidad de prescindir de un oidor, el presidente de Charcas decide nombrar juez de comisión a Hernandarias de Saavedra.⁸⁸

En todo momento había expresado Hernandarias abiertamente su opinión de que para acabar con el contrabando del Río de la Plata había que terminar primero con el comercio de esclavos «porque además de otras causas que hay para ello, debajo de esta permisión entran y salen muchos pasajeros prohibidos y sacan y llevan plata, oro y otras cosas». Siempre actuó con energía en este sentido: visitó personalmente los navíos, publicó un bando en 1607 prohibiendo la entrada de negros con pena de pérdida de vida y bienes, y sobre todo adoptó una medida para perjudicar las maniobras de las declaraciones voluntarias, ordenando que no se vendiera ningún negro a menos de 200 pesos.⁹⁰

87 Lafuente Mechain: *Buenos Aires en el Siglo XVII*. Buenos Aires, 1944, pág. 98.

88 Declaración del presidente de Charcas. Sin fecha. A.G.I., Charcas, 27.

89 Hernandarias al rey. 7 de mayo de 1605. A.G.I., Charcas, 27.

90 Varias cartas de Hernandarias de 1604, 1607 y 1609. A.G.I., Charcas, 27 y 39. La medida de vender negros a precios más elevados, establecida por Hernandarias, solo se consiguió cuando éste estaba en la ciudad. Las épocas que se ausentaba, o los periodos que fue sustituido, este precio bajaba considerablemente. En 1605 los negros se vendieron a 72 y 78 pesos; en 1606 a 60 y 70 mientras que en 1607 año de actuación directa del gobernador, consiguió que se vendieran a 200 pesos. En 1612, con Diego Marín Negrón, se

Cuando en 1616 Hernandarias volvió a tomar el mando, procedió inmediatamente contra los personajes implicados en el comercio de negros. Abrió un proceso a todos ellos, envió preso al tesorero Simón de Valdés, aunque éste fue puesto en libertad antes de llegar a España, en la costa de Brasil,⁹¹ y se opuso tenazmente al comercio del Alto Perú, enfrentándose con las restantes autoridades de Buenos Aires, que de una forma o de otra sacaban rendimiento a este comercio. En 1617 escribía haber realizado «tan buena re-
formación» que desde que llegó de nuevo al puerto no había encontrado ningún barco de arribada.⁹²

Pero todo ello le creó graves contratiempos y fuertes enemigos. Desde el año 1615 el procurador general Juan de Vergara había promovido unos autos intentando demostrar que gracias a la entrada de negros pudo sobrevivir el puerto de Buenos Aires. Indudablemente en ello existía bastante razón, pues éstos fueron, como hemos visto, la base del comercio con Tucumán, Perú y Chile.

La supresión de este tráfico, gracias al cual se proveía a la gobernación de materias necesarias para su sostenimiento—algodón, lino, lienzo, ropas de vestir, etc.— suponía una ruina y una pérdida para la Real Hacienda, pues de la venta de los negros, máximo aliciente para este comercio, se ingresaban cada año en la Caja de Potosí, 40, 50 y hasta 60.000 pesos.⁹³ Por todo ello, el gobernador al querer termi-

pagaron 100 ó 90 pesos los buenos y 60 ó 70 por los que estaban enfermos; en 1613 se vendieron 244 negros de la forma siguiente: 132 a 98 pesos, 47 muleques a 71 pesos, 58 adultos enfermos a 51 pesos y 11 muleques enfermos a 30 pesos. Testimonio de algunos negros vendidos en subasta. A.G.I., Charcas, 27. Si tenemos en cuenta que según Mellafe, *La introducción...*, pág. 252, un negro llegó a costar en Perú a principios del siglo XVII, llevado por la ruta del Pacífico, hasta 500 pesos siendo su precio normal 300 pesos y en Chile 400, podemos suponer la aceptación y la demanda de los negros entrados por Buenos Aires, los cuales presentaban unos márgenes gananciales altamente satisfactorios para compradores y vendedores.

91. Hernandarias al rey. Buenos Aires, 25 de mayo de 1616. A.G.I., Charcas, 27.

92. Hernandarias al rey, 8 de julio de 1627. *Ibidem*.

93. Autos promovidos por el procurador del Puerto de Buenos Aires, 1615. A.G.I., Charcas, 33. Las cifras pueden ser algo exageradas, pero es un hecho que en las Cajas de Potosí entraba dinero por este concepto. Concretamente en las cuentas dadas por el tesorero de la Casa de Contratación, Melchor Maldonado, hay una partida de 1614 de 1.731.110 mar.

nar con él chocó con los personajes más influyentes de la ciudad, incluidos los religiosos —comisario de la Inquisición y los priores de los conventos de franciscanos y dominicos—. Sin embargo, Hernandarias continuó su labor, encaminada a terminar con el contrabando. Intentó establecer una política proteccionista de los productos del país, suprimiendo la entrada de mercancías altoperuanas y pidiendo al rey un comercio directo con la metrópoli. Quizás sus constantes peticiones y las gestiones en la corte de Manuel de Frías, su yerno, fueran una de las causas que movieron al Consejo a imponer una reforma fundamental en 1618, resolviendo autorizar el tráfico directo entre Sevilla y el Río de la Plata y estableciendo una aduana en Córdoba.⁹⁴ Pero sus esfuerzos no perduraron. El estricto cumplimiento de las ordenanzas le creó, como ya hemos dicho, fuertes enemigos, cuya poderosa influencia logró prevalecer en la Audiencia de Charcas y en la metrópoli. Con la llegada en 1617 de Diego de Góngora, comienza una nueva edad dorada del contrabando que en adelante seguirá siendo la base del comercio rioplatense.^{94 bis}

6.—Triunfo del régimen de asientos

La solución de la crisis se planteaba difícil al Consejo. Eran conocedores de todos los males que hemos expuesto y también de que su causa era el régimen de asientos que irremediablemente tenía que ser controlado por los portugueses. Se encontraban atados de pies y manos ante la im-

que había recibido libre de fletes y costas de los oficiales reales de Potosí con advertencia que el dinero lo habían metido los oficiales reales del puerto de Buenos Aires perteneciente al contrato de los Coutifios. A.H., Consejos, 50.382.

⁹⁴ Zorraquín Becú, R.: *Orígenes del comercio...*, pág. 29.

^{94 bis} En 1635, según un Memorial de Andrés de León Garabito, oidor de la Audiencia de Panamá, nombrado visitador de las provincias del Río de la Plata y Buenos Aires, la situación seguía exacta a la que hemos expuesto en estos quince primeros años del siglo: entraban de 1.500 a 3.000 negros de Angola con la consiguiente fuga de plata y por supuesto el inevitable comercio con las regiones alto peruanas. B.A.H., Colección Salazar, 12-5-1. E. 77.

posibilidad de hacerse cargo de un negocio que no estaban preparados para controlar, pero que no podían permitirse el lujo de suprimir. Al suspenderse la trata, no sólo se perdían las rentas que producían los asientos, sino las de las factorías africanas que suponían unos 100.000 cruzados.

En 1614, en un informe dado por el Consejo se afirmaba que en tres años que la trata estaba administrándose por la Corona, se habían perdido 360.000 ducados de la corona de Castilla —como es sabido, Vázquez Coutiño pagó 120.000 ducados— y 300.000 cruzados de la corona de Portugal.⁹⁵ Aunque la pérdida de la hacienda era importante, existían otros graves perjuicios a tener en cuenta. Sobre todo el hecho de que al suprimirse el comercio legal aumentaba considerablemente el contrabando, ya que la necesidad de negros en Indias era cada vez mayor y que, por tanto, sus moradores estaban dispuestos a conseguirlos por el método que fuera. Además, al disminuir la venta de negros en Africa, el sostenimiento de estas factorías se hacía imposible, pues parte del sueldo de sus gobernadores, ministros, obispos, sostenimiento de los presidios, etc. se tomaba de esta renta. El Consejo de Portugal clamaba constantemente porque esta situación se remediará.⁹⁶ Se debía, por tanto, adoptar una rápida solución. Ante las dudas del Consejo, el duque de Lerma decide ordenar al presidente del Consejo de Castilla que tomara parte en el asunto. El 27 el marzo de 1614, el marqués del Valle, reunió en su casa al presidente del Consejo de Indias, marqués de Salinas, al presidente del Consejo de Hacienda, y al conde de Villanova y don Mendo de Mota del Consejo de Portugal. Estos dos últimos lograron imponer su opinión y jugaron un papel decisivo en la solución adoptada.

Después de una primera reunión, se pidió su parecer a don Francisco de Varte, presidente de la Casa de la Con-

⁹⁵ Informe sobre el asiento de negros, 18 de junio de 1614. A.G.I., Indiferente General, 2.795.

⁹⁶ *Ibidem*.

tratación, el cual, debía pulsar la opinión del Consulado.⁹⁷

En el Consejo de Indias se habían hecho resaltar varios puntos en contra de los asientos: 1.º el crecido número de negros que había en Perú y Nueva España y el daño que podían causar; 2.º la gran cantidad de portugueses que habían entrado en las Indias por medio de los asientos, a lo que ya hemos hecho referencia; 3.º el consabido estribillo de la entrada de contrabando por el sistema de «navios sueltos». Por tanto, seguían sosteniendo la opinión de suprimir los asientos, aun a costa de perder la renta. El Consejo de Hacienda, se adhirió a esta opinión, pero el Consejo de Portugal protestó enérgicamente como era de esperar. En vista de ello, y de la falta de acuerdo, los presidentes de Castilla, Indias y Hacienda decidieron seguir el régimen de asientos pero con las siguientes limitaciones: 1.º) duración de seis años en lugar de nueve; 2.º) permisión para 3.000 esclavos efectivos —en lugar de 4.250— y el 20 % para los que murieran; 3.º) división del asiento en dos, obligándose a los negros de Cabo Verde a pasar por Sevilla y permitiéndose a los de Angola, Guinea y Calabar viajar directamente a los puertos de Cartagena y Veracruz; 4.º) prohibición de la trata por el Río de la Plata; 5.º) obligación de obtener los registros en la Casa de la Contratación de Sevilla o Cádiz y de dar fianza de regresar a los mismos puertos y 6.º) necesidad de que la gente de mar fuera castellana, a excepción de dos o tres portugueses en cada navio. Permitían que el asiento se diera a portugueses ya que ningún castellano quería aceptarlo.⁹⁸

Esta solución, con la que se pretendía contentar a castellanos y portugueses, pero que perjudicaba seriamente los intereses de estos últimos, no se llevó a efecto debido a la intervención del conde de Villanova y don Mendo de Mota, los cuales vieron el problema con claridad y se detuvieron a resolver los tres puntos principales: 1.º la forma de na-

97 Ibidem.

98 Ibidem.

vegación, 2.º decisión definitiva por la administración o el asiento y 3.º discusión de las innovaciones que podían hacerse en los contratos que se firmaran en adelante, teniendo en cuenta los intereses de unos y otros. En cuanto al punto primero, su opinión no admitía duda: la navegación por Sevilla era imposible como se había demostrado durante los años de administración. Las razones eran obvias. La duración del viaje y el traslado de navíos que aumentaba abrumadoramente la mortandad a bordo; la imposibilidad de hacer coincidir esta navegación con la salida de las flotas y, sobre todo, el encarecimiento que suponía, eran razones poderosas que no podían ser discutidas. Advertían que no era cierto que en épocas anteriores se navegaran los negros por Sevilla. Esto se había hecho sólo con algunas licencias sueltas pero las cargazones de cierta importancia siempre habían navegado directamente. Para rebatir los tres motivos que habían ocasionado esta controversia aducían varias razones:

a) Que el hecho de que pasaran cristianos nuevos con riesgo de la religión no era motivo suficiente para suprimir el asiento, pues aunque reconocían que era verdad que los mercaderes tratantes de esclavos solían ser cristianos nuevos, también lo era que debían dar fianzas de volver y si no lo hacían la responsabilidad era de los ministros del rey que no cumplían con su obligación.

b) Que no era cierto que hubiera muchos negros en Nueva España y Perú, sino todo lo contrario.

c) Que la primera dificultad que siempre se aducía para suprimir esta forma de navegación —el paso de contrabando— no era cierta pues las mayores ganancias estaban en el rescate de África.

El segundo punto no podía ser resuelto sin que se decidiera el primero, pues con la condición de viajar a Sevilla no habría quien tomara el asiento.

En cuanto al punto tercero, es decir, a las innovacio-

nes que debían hacerse en los asientos, Villanova y Mota opinaron lo siguiente:

Que de ninguna manera debía dividirse el asiento para que los esclavos de Cabo Verde viajaran a Sevilla, pues ello sería igual que acabar con este trato, que era el mejor de todos por ser sus esclavos los más cotizados; que era imposible obligar a los barcos a navegar desde Lisboa a Sevilla a recibir el registro, por el peligro que esto suponía, y que igual que no se obligaba a los navíos de Canarias que hicieran la visita en Sevilla, tampoco se podía obligar a los de Portugal; que era absurda la condición de que la gente de mar fuera castellana, porque era un hecho conocido que hasta para las flotas había que recurrir a extranjeros y que no se podía obligar a portugueses que viajaran con gente castellana que no eran expertos en asuntos de negros.⁹⁹ La sensatez de sus opiniones no dejaban lugar a dudas. Si se iba a conceder un nuevo asiento tendría que someterse a las condiciones expuestas.

La respuesta del rey a este informe que tan ampliamente hemos comentado, fue dada el 30 de mayo de 1615 y por ella se resolvió lo siguiente: Que se hiciese el asiento con portugueses o castellanos por un período de ocho años y que en lugar de 4.250 negros, se navegaran sólo 3.500 dándose el 20 % para los que morían; que los pilotos y marineros de los barcos podían ser portugueses, procurando que éstos fueran cristianos viejos y que la navegación se hiciese sin pasar por Sevilla, llevándose el mayor número posible de Cabo Verde y tomando como puerta de entrada sólo Cartagena y Veracruz. Sólo se mostró intransigencia en un punto: los registros sólo se darían en la Casa de la Contratación de Sevilla o Cádiz.¹⁰⁰ Debido a esta condición que tuvo que ser aceptada por Fernández Delvas —concesionario del nuevo asiento— el puerto de Lisboa perdió la supremacía

⁹⁹ *Ibidem*. El memorial presentado por estos dos Consejeros y que se vió en esta consulta, se encuentra en la R.A.H., Colecc. Muñoz L. 9/4798, págs. 180-186.

¹⁰⁰ Consulta de la Junta al rey. Madrid, 30 de mayo de 1615. A.G.I., *Ibidem*.

en los años que siguen a este asiento en cuanto a tráfico negrero se refiere, pasando éste a los puertos españoles. Concretamente en cinco años —desde 1618 a 1622— no se registra ninguna salida del puerto lisboeta, mientras que de Sevilla y Cádiz salieron 140 navíos.¹⁰¹

Quizá éste fue el único punto positivo que los intereses españoles consiguieron de toda la controversia que suscitaron los asientos portugueses. En definitiva hubo que transigir con todos los inconvenientes que hemos visto y sobre todo tuvo que ser admitido un sistema que atacaba hasta los más profundos cimientos del régimen monopolista español.

ENRIQUETA VILA VILAR

101 Sampaio García: *A propósito de Sevilla...*, pág. 114.

A P E N D I C E

ESCLAVOS ENTRADOS EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES DESDE EL AÑO 1601 AL 1614

(Testimonio de Hernando de Vargas, contador del Río de la Plata,
 A. G. I., Charcas, 38)

FECHA	NAVÍO	MAESTRE
10-I- 1601	N. S. de Gracia	Domingo Rodríguez
10-I- >	N. S. de Ayuda	Bartolomé Ximénez
17-I- >	N. S. del Rosario	Sebastián Rodríguez Bravo
23-I- >	N. S. de Porto Salvo	Gaspar de Acosta
23-I- >	San Benito	Diego López de Lisboa
25-I- >	San Antonio	Juan Quintero
26-I- >	N. S. Concepción	Pedro Martínez de Tejada
22-II- >	San Juan	Ignacio Ramos
27-II- >	San Antonio	Antonio González
TOTAL		
29-I- 1602	N. S. de Ayuda	Antonio Vázquez
>	N. S. de Guía	Marcial Casado
25-II- >	San Francisco	Francisco Jácome
12-III- >	San Benito	Antonio Fernández Camiña
15-III- >	Santa Catalina	Francisco Váez
15-III- >	La Misericordia	Sebastián Prestes
TOTAL		
1-I- 1603	N. S. de la Candelaria	Domingo Fariás
>	N. S. del Rosario	Manuel Caldera
>	San Andrés	Ldo. Antonio Rosillo
>	Santa Catalina	Domingo Díaz
>	San Antonio	Antonio Rodríguez
? 1603	N. S. de Guía	Antonio Vázquez
? >	Patache N. S. de Montserrat	Rui Gómez (dueño)
? >	La María San Juan	Lorenzo Nicolín
? >	N. S. del Carmen	Antonio Francisco
? >	N. S. del Rosario	Sebastián Rodríguez Bravo
? >	N. S. de la Concepción	Manuel Caldera
? >	N. S. de la Concepción	Francisco Díaz
? >	Patache N. S. del Rosario	P. de Medina
? >	N. S. de la Candelaria	Marcial Rivera
TOTAL		

N.º NEGROS	OBSERVACIONES
122	Registro de los factores de Reinel de Río de Janeiro.
242	>
107	>
86	>
141	>
165	>
197	>
16	Manifestadas del contrato de Reinel
94	De los factores de Reinel en Brasil
<hr/>	
1.150	
130	
112	
39	Sólo llevaban como registro los poderes de Coutiño a sus factores
45	>
221	
128	
<hr/>	
675	Iban con registro de Coutiño pero se pagaron los derechos a Reinel
89	Con registro de los factores de Coutiño dados en Angola
38	Del asiento de Juan Rodríguez Coutiño
4	
4	
14	
230	Registro dado en Angola
10	Despacho de los factores de Coutiño en Río de Janeiro
77	Registro de Angola
1	> en Río
65	Despacho de los factores de Angola de Coutiño
142	Con registro de Angola
50	> > > >
5	Con registro de Río
216	Despacho de Río y Angola
<hr/>	
945	

FECHA	NAVÍO	MAESTRE
15-I- 1604	San Antonio	Antonio Molina
» »	N. S. del Paraíso	Thomé Rivero
» »	Carab. N. S. de Guía	Antonio Vázquez
12-IV- »	San Antonio	Antonio González
20-V- »	S. Benito	Antonio Fernández Camiña
3-XII- »	N. S. de Begonia	Juan de Lixarde
25-XII- »	N. S. del Rosario	Ambrosio Rodriguez
		TOTAL
21-I- 1605	N. S. de las Nieves	Sebastián González Moreira
6-II- »	Fragata N. S. de Salvación	Thomé Rodriguez
17 » »	Patache San Antonio	Vento Barbosa
25 » »	N. S. de Guía	Antonio Vázquez
28 » »	N. S. de la Victoria	Antonio Flores
19-III- »	San Antonio	Juan Quintero
		TOTAL
27-I- 1606	N. S. del Rosario	Manuel Luis
4-II- »	N. S. de la Esperanza	Juan de Salazar
27-II- »	San Antonio	Antonio González
29-III- »	San Antonio	Benito Barbosa
18-IV- »	Navío N. S. de las Nieves	Pedro Martín
21-IV- »	San Pedro	Sebastián Rodriguez Bravo
26-IV- »	N. S. de Begonia	Juan de Luyarde
25-XII- »	Carab. N. S. del Buen Viaje	Hernán Suárez Maldonado
		TOTAL

N.º NEGROS	OBSERVACIONES
1	Registro de Brasil
294	Despacho de Angola
165	»
67	Registro de Angola
1	Negra sin licencia vendida en almoneda
12	Sin licencia
3	»
<hr/>	
543	
209	Despacho de Angola
278	»
176	»
231	Manifestados del asiento de Coutiño
199	Vino derrotado y se le cobraron los derechos a favor de Juan Rodríguez Coutiño
2	Muleques sin registro. Navío de permisiones
<hr/>	
1.095	
6	De Guinea sin licencia
167	De arribada de Guinea iban para el Brasil
1	Muleca negra. Permisiones
71	De Guinea a Brasil. Se dieron por perdidos y se remataron en Pantaleón Márquez Corerea, vecino de Córdoba a 70 pesos
220	De Angola. Se dieron por perdidos y se vendieron al capitán Pedro Hurtado de Mendoza a 214 pesos
57	De Guinea sin registro. Se dieron por perdidos. Se remataron en Fernando de Villarroel y Besera a 70 pesos
307	Registro de los factores de Gonzalo Vázquez Coutiño. Se dieron por perdidos por contravenir al Cap. 8 del asiento.
47 + 42	Los primeros manifestados y los segundos ocultados. Se remataron en Fernando de Villarroel a 72 y 70 pesos.
<hr/>	
908	

FECHA	NAVÍO	MAESTRE	
23-I- 1607	N. S. del Rosario	Juan López	
31-I- »	N. S. del Rosario	Martín de Marichaga	
8-III- »	San Antonio	Juan Quintero	
14-III- »	La Trinidad	Domingo de Almeida	
23-IV- »	Barquilla resto de un robo		
28-IV- »	N. S. de la Esperanza	Juan de Salazar	
22-VI- »	N. S. del Buen Viaje	Domingo de Almeida	
9-IX- »	N. S. Nieves	—	
			TOTAL
19-III- 1608	N. S. del Buen Viaje	Julián Moxel	008
22 » »	N. S. del Rosario	Ignacio Famoso	878
22 » »	San Antonio	Pedro Rodriguez de Vega	871
28-IV- »	N. S. de Monserrat	Baltasar Vicente	168
1-VI- »	N. S. del Rosario	Domingo Díaz	001
20-XII- »	San Pedro	Francisco Díaz	8
			TOTAL
4-I- 1609	La Veracruz	Domingo Luis	008
17-I- »	San Antonio	Antonio González	8
9-II- »	N. S. del Rosario	N. de Acosta	701
24 » »	San Mateo	Melchor Masiel	1
10-III- »	N. S. del Buen Viaje	Julián Miguel	17
20-IV- »	Patache N. S. del Rosario	Antonio de Melo	088
14-XI- »	Carab. N. S. del Rosario	Antonio Mayo	
22-XI- »	San Antonio	Pedro Yáñez	72
21-XII- »	El Espiritu Santo	Pedro Díaz Carlo	
21-XII- »	S. Juan de Buenaventura	Manuel Farina	708
			TOTAL
			802

N.º NEGROS

OBSERVACIONES

- 4 De Guinea. Se remataron en don Juan de Villarroel en 70 pesos
72.+2 Naufragó y sólo quedaron 73 negros. Sin licencia. Se remataron en
Pedro de Avendaño a 74 pesos. Los otros dos de un navío perdido
27 De Angola
122 De Angola. Pertenecieron al rey 39 negros que se vendieron a
246 pesos
18¹ Sacados de la isla de Maldonado
198 De Angola. 57 rematados en Francisco Núñez en 206 pesos y 14 en
Amador Váez a 202 pesos
4 Negros con cédula de S. M.
1 Naufragado

447

- 1 De la B. de S. Salvador. Costa del Brasil
1 Iban hermanos de la Compañía de Jesús y el negro era de ellos.
Se vendió a 200 pesos
17 De Bahía
70 Registro de Río de Janeiro para Espiritu Santo
1
1

91

- 4 Navío de permisión
1 >
10 >
5 > Sólo manifestó dos
42 Se remataron 14 en Francisco Núñez, vecino de Córdoba a 202 pesos.
Otros 14 se vendieron en 190 pesos y los restantes en 180

37

6

35

11

5

156

¹ Era un barco que iba de Angola a Río y de allí a San Vicente. Fue apresado por unos ingleses y se refugiaron en la isla de Maldonado donde fueron recogidos por Hernandarias. El barco llevaba 124 negros y solo quedaron 73. Declaraciones de la gente que dejó el inglés en la isla de Maldonado. Charcas, 27.

FECHA	NAVÍO	MAESTRE
3-III- 1610	Carabela N. S. de la Ayuda	F. Fortes
15-IV- >	S. Juan Bautista	Pedro Fernández de Avero
1-V- >	Carabela N. S. de la Ayuda	Francisco de Rocha
30-XI- >	La Candelaria	Juan M. Farifia
1-XII- >	San Antonio	_____
12-XII- >	Carabela San Francisco	Gaspar de Puente
28-XII- >	N. S. del Rosario	Esteban Díaz
		TOTAL
5-I- 1611	San Pedro	Esteban Luis
24-I- >	N. S. de Puerto Seguro	Antonio Martínez
26-II- >	Santo Sacramento	Antonio Nieto
28-II- >	Carabela S. Juan	M. Maciel
25-III- >	Patache N. S. de los Angeles	Bracho de Filicaya
20-IV- >	Carab. N. S. de los Remedios	Antonio González
6-V- >	San Pedro	Diego Fernández
		TOTAL
1-I- 1612	N. S. Nazarem	Marcos Maciel
7-III- >	N. S. Rosario (navío)	Juan Sánchez
6-V- >	S. Juan Bautista	Pedro Sánchez de Luque
13-XII- >	N. S. de las Nieves	Pablo Martel
		TOTAL

N.º NEGROS	OBSERVACIONES
36	
1	Con licencia
2	Llevó a los padres de la Compañía de Jesús
4	
14	7 con licencia y 7 ocultos
16	3 para el servicio del gobernador y 13 de contrabando
87	De arribada
<hr/>	
160	
12	3 con licencias
?	
172	De arribada. Se vendieron en almoneda excepto 10 que se dejaron al maestro para aderezarse
1	
12	
3	De aviso de Río de Janeiro
2	»
<hr/>	
192	
140	Se remataron en Juan de Torres Calvo por un valor de 12.590 pesos
67	Se remataron en Francisco de Salas en 5.456 pesos
29	Se remataron en Juan de Bracamón en 2.585 pesos
244	Se vendieron 132 a 98 pesos a Gonzalo Carvajal, 47 muleques a Domingo de Noguera a 71 pesos, 53 enfermos a 51 pesos, 12 muleques a 30 pesos
<hr/>	
480	

1 Aunque no consta el número de negros entrados en el navío N. S. del Puerto Seguro, hay una certificación de los R. en la que se dice que desde el 22 de diciembre que llegó Marín Negrón hasta el 21 de mayo de 1612 llegaron a este puerto 1.085 negros. Importaron los derechos y condenaciones de estos 68.462 pesos de plata. A. G. I., Charcas, 27.

FECHA	NAVÍO	MAESTRE
21-I- 1613	_____	_____
16-I- >	N. S. del Rosario	Gonzalo Rivero
10-II- >	Patache San Antonio	Domingo Fernández Pino
11-II- >	N. S. de Monserrat	Manuel Alvarez
10-III- >	N. S. de Monserrat	Miguel de Rivadeneira
10-III- >	N. S. de la Candelaria	Bartolomé de Carranza
13-III- >	San Antonio	Juan Martín
17-III- >	Santa Cruz	Baltasar Díaz
27-III- >	_____	_____
4-IV- N. S. de Ayuda		Pedro Fernández de Ocampo
23-IV- >	_____	_____
14-XI- >	N. S. de los Remedios	Simón Hernández
19-XII- >	San Pedro	Domingo Martínez
		TOTAL
1-I- 1614	San Juan	Juan ?
9-I- >	S. Cristóbal	Salvador González
31-I- >	N. S. Concepción	Francisco Durán
1-III- >	El Espíritu Santo	Francisco Ferrera
6-II- >	San Antonio	Bernabé de Lares
6-II- >	N. S. de la Piedad	Tomás González
6-III- >	San Benito	Thomé Luis
6-III- >	N. S. de Gracia	Gonzalo Rodríguez
		TOTAL

■. NEGROS

OBSERVACIONES

- 40 Encontrados en la playa sin dueño. Se vendieron 26 en 101 pesos, 9 muleques a 62 y varios más enfermos a igual precio
- 93 Se vendieron a Martín de Marichaga 54 a 92 pesos; 15 muleques a 58 pesos. El resto enfermos a igual precio
- 34 Se remataron en Andrés de Villalobos a 101 pesos
- 85 Se vendieron en 98 pesos
- 176 Durante la causa de arribada murieron 37 negros. Los 29 restantes se vendieron a 80 pesos
- 11 Se remataron en Bacho de Fillicaya a 95 pesos cada uno
- 23
- 9 Se remataron en Julián Cardozo a 90 pesos cada uno
- 4 Encontrados en la playa
- 182 De arribada de Angola. 2 murieron durante la causa. Se remataron en Agustín de la Guerra a 91 pesos cada uno
- 23 Se encontraron en el río. Se remataron en Alonso de Coria Bohórquez a 100 pesos cada uno
- 5 Se remataron en Antonio Fernández Barrios, vecino de Buenos Aires
- 98 Se remataron en Alonso de Coria Bohórquez en 112 pesos cada uno

783

- 120 Se remataron en Antonio Fernández Barrios, vecino de Buenos Aires a 102 pesos
- 119 Se remataron en Simón Hernz a 101 pesos cada uno
- 147 Se remataron en Rafael Pérez
- 113 Se remataron a Antonio Fernández Barrios, a 101 pesos
- 72 Idem. Pagó por todos 4.158 pesos
- 51 Idem a 102 pesos
- 55 Se remataron en Matías López a 102 pesos
- 55 Se remataron en Juan de Oquendo a 100 pesos cada uno

724