

El capitalismo de Génova y Burgos y la apertura de la ruta negrera de Santo Tomé al Caribe en la década de 1520*

The Capitalism of Genoa and Burgos and the Opening of the Slave Trade Route from São Tomé to the Caribbean in the 1520s

Rafael M. Pérez García

Universidad de Sevilla, España/rperez4@us.es

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-3558-5104>

Este artículo estudia el desarrollo y características de la ruta de tráfico de esclavos africanos establecida entre la isla de Santo Tomé y los puertos españoles del Caribe durante la década de 1520. En su nacimiento jugaron un papel clave grupos económicos capitalistas de Génova y Burgos. A partir del análisis de una ingente documentación de archivo, este trabajo muestra cómo fue su capital relacional y económico el que hizo posible la apertura de una ruta fundacional en la historia de la trata esclavista transatlántica hacia América durante la Edad Moderna.

PALABRAS CLAVE: capitalismo; trata esclavista; Santo Tomé; Caribe; siglo XVI.

This article studies the development and the characteristics of the slave trade route established between the island of São Tomé and the Spanish ports of the Caribbean during the 1520s. A key role was played by capitalist groups from Genoa and Burgos in the opening of this new slave route. This research is based on abundant primary sources found in the Archivo General de Indias, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Archivo del Reino de Valencia, Arquivo Nacional da Torre do Tombo and in the notarial records of Seville preserved in the Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

KEYWORDS: Capitalism; Slave Trade; São Tomé; Caribbean; 16th Century.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: Pérez García, Rafael M., «El capitalismo de Génova y Burgos y la apertura de la ruta negrera de Santo Tomé al Caribe en la década de 1520», *Anuario de Estudios Americanos*, 79, 2, Sevilla, 2022, 419-450. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2022.2.02>.

* Esta publicación es parte del Proyecto de I+D+i PID2019-107156RB-I00 («El tráfico de esclavos y la economía atlántica del siglo XVI»), financiado por el MCIN/ AEI/10.13039/501100011033; del Proyecto I+D+i FEDER Andalucía «En torno a la Primera Globalización: circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)»; y del Proyecto Europeo de Investigación «Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World» (ConnecCaribbean-823846), financiado por el Programa Horizonte 2020 de la Unión Europea.

1522. Los comienzos de la ruta negrera de Santo Tomé al Caribe

La apertura de una ruta negrera directa desde África hacia América dependió, entre otros factores, de la disponibilidad de esclavos en las factorías portuguesas de aquel continente. Así, el auge del trato de Arguim, en la costa de la actual Mauritania, hizo posible el comienzo de los viajes de auténticos navíos negreros directamente desde África hacia el Caribe durante el trienio 1519-1521 en una escala no conocida anteriormente.¹ La crisis de esta factoría y el conflicto surgido en torno al contrato que regulaba esta primera trata transatlántica, obligó a buscar una alternativa para satisfacer la nueva demanda americana.² En aquel momento, solo el mercado de esclavos de la isla de Santo Tomé estaba disponible para tomar el relevo de Arguim, de modo que desde 1522, y durante el resto de la década de 1520 y la de 1530, contribuyó de manera decisiva al abastecimiento regular de los mercados de esclavos del Caribe, conectando de manera directa el golfo de Guinea con las islas de Puerto Rico y La Española. Ello fue posible gracias al hecho de que desde finales del siglo XV Santo Tomé se había ido convirtiendo paulatinamente en un gran emporio esclavista en el golfo de Guinea, al que aflúan africanos esclavizados desde un amplio espacio costero continental que se extendía desde la actual Nigeria hasta el Congo.³ Sin embargo, hay que considerar que para que la isla de Santo Tomé llegase a ser capaz de abastecer al Caribe con miles de esclavos durante aquellos años, fue primero necesario un significativo incremento del número de piezas disponibles en su propio mercado de esclavos. Para ello resultó decisivo que desde comienzos de la década de 1510 el reino del Congo se hubiese conectado a los circuitos esclavistas organizados en torno a Santo Tomé, aportando desde mediados de esa década cifras de esclavos desconocidas hasta la fecha: según los cálculos de Elbl, una media anual de 2.250 esclavos durante el quinquenio 1516-1521, un dato muy superior a los proporcionados por las restantes zonas de aprovisionamiento de esclavos durante ese mismo periodo, así, la costa mauritana (1.220 esclavos/año), la Alta Guinea (280 esclavos/año) y el golfo de Guinea (750 esclavos/año).⁴

1 Pérez García, 2021a.

2 Fernández Chaves y Pérez García, 2016, 387-389.

3 Pérez García, 2022. Almeida Mendes, 2004, 22-28.

4 Elbl, 1997, 43, 46, 71-73.

Por otra parte, la apertura de una ruta negrera regular entre Santo Tomé y el Caribe a partir de 1522 alteró de manera decisiva los circuitos esclavistas establecidos previamente durante las dos décadas anteriores entre el golfo de Guinea y los puertos de la península ibérica, produciendo una disminución drástica del flujo de esclavos hacia la misma y la práctica desaparición de la arribada de barcos negreros salidos desde Lisboa y otros puertos portugueses a los puertos españoles meridionales como Sevilla, Málaga o Valencia.⁵ Este hecho nos revela que en aquellas fechas tan tempranas el Atlántico comenzó a funcionar como un único y gran mercado de esclavos en el que competían entre sí las distintas ofertas y demandas existentes en las distintas regiones bañadas por sus aguas.⁶

En este trabajo analizaremos las características de la inicial trata esclavista desarrollada entre Santo Tomé y el Caribe durante la década de 1520, explicando las razones de su éxito frente a otras rutas negreras previas y mostrando su plena correspondencia con los rasgos fundamentales que durante la Edad Moderna adoptó el gran y lucrativo tráfico negrero atlántico. Para ello, se estudiarán con detalle las primeras compañías transnacionales que crearon y desarrollaron la trata transatlántica, aclarándose definitivamente la historia de la explotación de la merced de 4.000 licencias para pasar esclavos negros a las Indias que Carlos I concedió a Laurent de Gorrevod, hito que señala indiscutiblemente el inicio de la historia de dicha trata.⁷

Génova y Burgos en la génesis de la trata transatlántica hacia el Caribe

Desde que en 1522 se abriese la ruta negrera de Santo Tomé al Caribe, jugaron un papel sobresaliente en ella varios de los poderosos hombres de negocios que desde 1519 se habían hecho con el control de las 4.000 licencias para enviar esclavos a las Indias de Castilla que el rey Carlos I

5 Pérez García, 2022.

6 Pérez García, 2021b.

7 Desde que José Antonio Saco a fines del siglo XIX (Saco, 1938, I: 176-181) y Georges Scelle en 1906 (Scelle, 1906, I: 139-161) sentaran las bases para el estudio histórico de la trata esclavista hacia la América española, la referencia a esta merced se ha convertido en un lugar habitual, y obligado, para la historiografía. No obstante, los errores de bulto y las confusiones, que ya se encuentran en Saco y en Scelle, atraviesan la mayor parte de la bibliografía, lo que hace ineludible una revisión crítica y pormenorizada de la cuestión, dada su relevancia para la historia de la esclavitud. Enrique Otte (1965) ya publicó un artículo de inestimable valor sobre el tema, aunque quizás por hacerlo en alemán su impacto en la historiografía ha sido escaso.

había concedido en agosto de 1518 a su cortesano Laurent de Gorrevod, gobernador de Bresa.⁸ En enero de 1519 Gorrevod vendió el paquete de 4.000 licencias por 25.000 ducados a pagar en cinco plazos anuales de 5.000 ducados. Desgraciadamente no se conoce el documento del contrato de venta, aunque sí sabemos que fueron el financiero y tesorero real Alonso Gutiérrez de Madrid⁹ y el capitalista burgalés Juan Fernández de Castro¹⁰ quienes llevaron a cabo la operación de compra. Aunque hasta ahora han existido dudas acerca de cuál fue la nómina de socios (directos e indirectos) que inicialmente se involucraron en la compra de las 4.000 licencias,¹¹ hoy sabemos que los hechos sucedieron de la siguiente manera: Alonso Gutiérrez de Madrid y Juan Fernández de Castro cerraron el contrato de compra de las 4.000 licencias a Gorrevod en enero de 1519; a su vez Juan Fernández de Castro habría firmado otro contrato con el poderoso banquero genovés asentado en Sevilla Gaspar Centurión¹² y compañía (Adán de Vivaldo y los hermanos Tomás y Domingo de Forne) por el que el burgalés retendría solamente la cuarta parte de las licencias (1.000 licencias) y los genoveses se harían con las tres cuartas partes del paquete (3.000 licencias); es posible que este acuerdo entre el burgalés y el genovés precediera a la firma del contrato con Gorrevod, de manera que Fernández de Castro habría actuado como nexo conector entre los intereses de diversos grupos económicos y la corte.¹³ Para poder utilizar las licencias se necesitaban esclavos, para lo cual Juan Fernández de Castro, actuando por sí y en nombre de Gaspar Centurión y Adán de Vivaldo, firmó a su vez un contrato el día 16 de septiembre de 1519 con el rey de Portugal por el que este se comprometió a entregarles 4.300 esclavos del trato de Arguim en

8 Se trata de una de las figuras más relevantes del aparato de gobierno de Carlos I durante los primeros años de su reinado, hasta su muerte acaecida en 1529 o 1530. Martínez Millán, 2000, 193-194.

9 Sobre este, Martínez Millán, 2000, 199-204; Otte, 1965.

10 Sobre los negocios de este, Pérez García, 2021c, 620-626.

11 Para lo anterior, Fernández Chaves y Pérez García, 2016, 387-389; Otte, 2008, 256-257.

12 Sobre el banco de Gaspar Centurión, el más importante de la Sevilla de la época, véanse Castellano, 1978; Otte, 1996, 175, 183, 189; Sanz Ayán, 2015, 47-54; El Moussaoui Calderón, 2021.

13 Tampoco se ha conservado este contrato entre Juan Fernández de Castro y Gaspar Centurión, pero sí hay referencia al mismo y a su contenido en la «Sentencia sobre la demanda puesta por Juan Fernández de Castro contra Gaspar Centurión y consortes», sin fecha ni lugar (Sevilla, 4 de enero de 1522; véase más abajo), conservada en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla (AHPS), Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, ff. 66r-68r. Bartolomé de las Casas, que fue testigo de los acontecimientos que desembocaron en la merced de las 4.000 licencias a Gorrevod, no vacila al afirmar que «luego ginoveses se la compraron por 25.000 ducados y con condición que por ocho años no diese otra licencia el rey alguna» (Casas, 1951, III: 178), dejando claro que, aunque no firmaron el contrato de compra de las mismas, Centurión y sus compañeros estuvieron siempre detrás de esta operación.

el periodo 1519-1524 a precio de 7.500 *réis* la pieza, haciéndose cargo de los pagos a la Casa de Guínea en Lisboa un factor de Fernández de Castro destacado en la capital portuguesa; un segundo contrato firmado unos días después modificó las rutas inicialmente fijadas y permitió que los barcos cargasen los esclavos en Arguim y desde allí se dirigiesen directamente al Caribe, inaugurando la que sería la primera ruta negrera directa entre África y América.¹⁴ Entre las condiciones de este contrato se encontraba la obligación de proporcionar al rey de Portugal ciertas cantidades de azogue y bermellón. Para cumplir con ello, y también como garantía para Fernández de Castro por las obligaciones contraídas en Lisboa en nombre de todos, Centurión y compañía le otorgaron dos cartas de obligación por las que se obligaban con el burgalés «de tomalle en cada un año cierta cantidad de esclavos para las Yndias de los quatro mill esclavos que se compraron del serenísimo rey de Portugal» y se comprometían a proporcionar el azogue y el bermellón que se debía entregar al monarca portugués.¹⁵ El 1 de diciembre de 1519, cuando solo se habían utilizado unas 415 de aquellas licencias, Juan Fernández de Castro y Gaspar Centurión, se presentaban como «procuradores e gobernadores desta licencia de los quatro mil esclavos que era del gobernador de Bresa», acordando entonces que Fernández de Castro se hacía con «la cuarta parte de los esclavos que quedan por sacar» y con las islas de Cuba y Puerto Rico como destinos, y Centurión con «las otras tres cuartas partes de lo que queda desta dicha licencia» pudiendo enviarlos a la isla de Santo Domingo «y todas las otras islas»; asimismo, y en previsión de la apertura de nuevas áreas de comercio («cuando fuere menester enviar a Yucatán y a lo nuevamente descubierto»), acordaban que ambos podrían enviar esclavos o concertarse en un nuevo reparto.¹⁶

Hasta marzo de 1522, cuando Gaspar Centurión decía que «me parto para las Indias» y autorizaba a «que se saquen los esclavos por cédula de Adán de Vivaldo mi compañero», los registros del Archivo de Indias trasladan la imagen de que eran solo Centurión y Fernández de Castro quienes

14 Fernández Chaves y Pérez García, 2016, 388-389. Los textos de estos contratos se conservan en el «Pleito de Juan Fernández de Castro con Andrés de Vitoria sobre cierto brasil de las Indias», año 1533, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Justicia, 711, n. 9.

15 Esta información procede también de la «Sentencia sobre la demanda puesta por Juan Fernández de Castro contra Gaspar Centurión y consortes», sin fecha ni lugar (Sevilla, 4 de enero de 1522; véase más abajo), AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, ff. 66r-68r.

16 «Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación», Sevilla, 1 de diciembre de 1519, AGI, Contratación, 5760, lib. 1, s.f.

controlaban sus respectivas partes de aquel paquete de licencias.¹⁷ Ello sucedía en medio de graves disputas acerca de las cantidades de dinero que cada uno debía pagar a Gorrevod, lo que originó reclamaciones de miles de ducados y pleitos de este en 1520¹⁸ y en 1521¹⁹ ante la Audiencia de los Grados de Sevilla contra Fernández de Castro, dado que había sido el burgalés quien había realizado en 1519 el contrato de compra de las licencias. A causa del impago de los 5.000 ducados de la paga del año 1521 y la correspondiente denuncia interpuesta por los agentes de Gorrevod, el 3 de marzo de 1522 Fernández de Castro se encontraba preso en la cárcel de las Atarazanas de Sevilla, y sus bienes, incluida su casa en la collación del Salvador, habían sido embargados mientras se esperaba la resolución del pleito pendiente ante los jueces de los Grados de Sevilla; por supuesto, la negativa a pagar del burgalés se debía a que sostenía que de esos 5.000 ducados, solo 1.100 debían ser sufragados por él, mientras que los 3.900 restantes deberían ser abonados por Centurión y compañía.²⁰

El conflicto entre el burgalés y los genoveses tenía, sin embargo, raíces más profundas, y derivaba en último término de los problemas de mala calidad, enfermedad y alta mortalidad que caracterizaron desde el primer momento a los esclavos entregados por el rey de Portugal, lo que finalmente provocó que Juan Fernández de Castro dejase de pagar y la administración portuguesa de entregarlos, de modo que 1521 fue el último año en que efectivamente funcionó el contrato de suministro de los esclavos de Arguim.²¹ Pero el conflicto entre Centurión y Fernández de Castro estalló mucho antes, pues ya en diciembre de 1520 la compañía genovesa trataba de conseguir esclavos por su cuenta directamente en Lisboa,²² prescindiendo por tanto de los que se deberían adquirir a Juan Fernández de Castro a cuenta del contrato firmado con el rey de Portugal.

17 «Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación», Sevilla, marzo de 1522, AGI, Contratación, 5760, lib. 1, s.f.

18 «Renuncia de Pedro Ortiz, en nombre de Laurent de Gorrevod, a la demanda contra Juan Fernández de Castro», Sevilla, 7 de julio de 1520, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 3246, ff. 449v-450v.

19 «Actuación sobre ejecución de sentencia contra Juan Fernández de Castro», Sevilla, 3 de marzo de 1522, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 5844, s.f.

20 «Actuación sobre ejecución de sentencia contra Juan Fernández de Castro», Sevilla, 3 de marzo de 1522, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 5844, s.f.

21 Fernández Chaves y Pérez García, 2016, 389.

22 «Poder de Gaspar Centurión y Adán de Vivaldo a Juan Agustín Ytalián para comprar y contratar esclavos con el rey de Portugal», Sevilla, 1 de diciembre de 1520, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9127, f. 834r-v. Véase más abajo.

A fin de resolver sus diferencias, los genoveses y Juan Fernández de Castro acordaron nombrar como jueces árbitros²³ al licenciado Tomé de Uceda (relator en la Audiencia de los jueces de los Grados de Sevilla) y a los hombres de negocios Juan de Haro (burgalés) y Jácome de Grimaldo (genovés). Estos, en su sentencia de 4 de enero de 1522,²⁴ nos dejan claro que fueron Juan Fernández de Castro y Alonso Gutiérrez de Madrid quienes compraron en su día las 4.000 licencias a Gorrevod y se obligaron a pagárselas. Asimismo, sentenciaron que en adelante Juan Fernández de Castro se haría cargo de 1.000 de las 3.000 licencias correspondientes a los genoveses, debiendo el burgalés para ello pagar 8.500 ducados a Laurent de Gorrevod «a los plazos e de la manera» que él mismo y Alonso Gutiérrez de Madrid se obligaron por el contrato firmado en 1519 con el gobernador de Bresa. Si en el plazo de seis meses Fernández de Castro no entregase a Centurión y compañía el documento de «desobligación» respecto del pago de los 8.500 ducados y de cualquier otra obligación que pudiese tener todavía Alonso Gutiérrez de Madrid con Gorrevod, las 1.000 licencias quedarían de nuevo en posesión de los genoveses. Además, se ratificaba y perfilaba la división de ámbitos de venta de esclavos en el Caribe (Cuba y Puerto Rico para el burgalés; Santo Domingo, Jamaica, Tierra Firme y cualquier otra isla para los genoveses; «las yslands de Yucatán» y los nuevos descubrimientos quedarían «comunes para cuando uno dellos pueda vender licencias y navegar esclavos libremente»), si bien, y como medida compensatoria frente al posible incumplimiento de la sentencia por el burgalés, los jueces dictaminaron que si este no entregase la mencionada «desobligación», en adelante solo podría vender licencias y enviar esclavos a la isla de San Juan hasta un máximo de «sesenta piezas en cada un año e no más», y que vendidas estas, Centurión y compañía podrían también vender licencias y enviar esclavos para aquella isla. Finalmente, para zanjar definitivamente todas las obligaciones contraídas previamente entre las partes en conflicto,

23 Sobre la figura de los jueces árbitros como vía preferente para resolver diferencias entre mercaderes en la Sevilla de la época, véase Pérez García, 2020.

24 «Obligación», Sevilla, 7 de febrero de 1522, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, ff. 40r-41v. Este documento notarial se hace eco de parte del contenido de la sentencia arbitral otorgada ante el escribano público de Sevilla Pedro Farfán en 4 de enero de 1522; los registros de este notario no se han conservado, por lo que el documento aquí citado se convierte en un testimonio único acerca de la misma. Sin embargo, y afortunadamente, el texto de la «Sentencia sobre la demanda puesta por Juan Fernández de Castro contra Gaspar Centurión y consortes», sin fecha (aunque es de 4 de enero de 1522) y sin mención al escribano, sí nos ha llegado íntegro, copiado en AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, ff. 66r-68r, e inserto entre los folios de otro documento que nada tiene que ver con él.

los genoveses ya no tendrían ninguna obligación de comprar a Fernández de Castro esclavos del contrato firmado con el rey de Portugal en 1519 ni de proporcionarle el correspondiente azogue y bermellón.

Sin duda, esta sentencia de enero de 1522 marca un hito en la historia de aquellas famosas 4.000 licencias y en la definitiva separación de los intereses del burgalés Juan Fernández de Castro respecto de los genoveses Gaspar Centurión y compañía. En adelante, se constata que el burgalés y el genovés funcionarán como dos grupos económicos netamente diferenciados en lo referente a la trata negrera. No obstante, los conflictos derivados de aquella inicial colaboración se arrastraron más tiempo, pues todo indica que Fernández de Castro no pagó los 8.500 ducados, lo que permitió que finalmente la compañía genovesa siguiese disponiendo de las tres cuartas partes del paquete de las 4.000 licencias.²⁵ Por otra parte, la sentencia también abrió el camino para un inicial, aunque parece que no definitivo, entendimiento entre Fernández de Castro y Gorrevod, pues en 4 de marzo de 1522 el burgalés habría salido de la cárcel después de aceptar que Gorrevod cobrase 1.250 ducados en concepto de la cuarta parte de la paga correspondiente al año 1521.²⁶

Entre 1522 y 1523 el grupo negrero genovés se reconfiguró, principalmente a causa de la salida de Centurión. Pensamos que la búsqueda de una solución rápida al conflicto con Fernández de Castro pudo estar también detrás del hecho de que Gaspar Centurión aceptase aquel arbitraje, puesto que le urgía poner en orden sus negocios antes de partir hacia el Caribe. Ya vimos cómo en marzo de 1522 autorizó a Adán de Vivaldo a firmar en los registros de la Casa de la Contratación los envíos de esclavos a Indias a cargo de sus licencias. A mediados de febrero también apoderó a este y a su hermano Esteban Centurión, banquero asimismo en Sevilla y en Granada,²⁷ para recibir las cantidades pendientes de cobro correspondientes al encabezamiento del partido fiscal de Sevilla del año 1521.²⁸ Según Otte, Gaspar

25 Así se deriva con toda claridad de los registros de licencias del Archivo de Indias conservados en el «Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación» (AGI, Contratación, 5760, lib. 1, s.f.) y de las cuentas de las licencias tomadas en 1526, en AGI, Indiferente General, 1382A. Sobre las diferencias y pleitos habidos entre las partes implicadas por los pagos, así como sobre el reparto definitivo de las licencias entre Juan Fernández de Castro y los genoveses, véase también Otte, 2008, 259-260.

26 Tres documentos relativos a este acontecimiento en AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 5844, sin foliar, cuadernillo de 3 de marzo de 1522. Sevilla, 3 de marzo de 1522.

27 Sobre este, El Moussaoui Calderón, 2021; Pike, 1966, 75.

28 «Poder de Gaspar Centurión», Sevilla, 16 de febrero de 1522, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, f. 158r-v.

Centurión fue apresado a finales de julio durante su viaje, en alta mar, por los franceses, siendo llevado al puerto de Le Havre, donde fue encarcelado.²⁹ No obstante, el 31 de diciembre de 1522 volvemos a documentarlo en Sevilla, firmando de su puño y letra en un registro notarial de la ciudad.³⁰ Después de ello parece haber desaparecido de Sevilla, donde no lo volvemos a documentar. En mayo de 1524 se encontraba en la corte, en Burgos,³¹ y ya no parece que haya vuelto a Sevilla, pues en los años siguientes su ámbito de actuación cambió (en 1525 estaba en Lyon), muriendo en Amberes unos años más tarde.³² Por otra parte, Adán de Vivaldo, que a comienzos de julio de 1523 se encontraba en Sevilla como representante de la sociedad «Adamo Vivaldi, Gaspare Centurione y compañía», marchó también al Caribe, donde murió en el puerto de Santo Domingo pocos meses más tarde.³³ Respecto a lo que aquí nos interesa, Adán fue sustituido por su hermano Agustín de Vivaldo en esta compañía negrera. Finalmente, también se incorporó a este grupo genovés el capitalista Hernán Vázquez, vecino y regidor de Toledo, en un momento que no podemos precisar entre la segunda mitad de 1522 y comienzos de 1523.

Así pues, Gaspar Centurión desaparece de la compañía, aunque no sabemos hasta qué punto su capital pudo seguir formando parte de la misma; de hecho, no parece haberse desentendido totalmente de aquellas licencias, pues todavía en los años 1523, 1524 y 1525 sabemos de algunas de las del paquete de Gorrevod que fueron vendidas por su hermano Esteban Centurión y apuntadas a su cargo en los registros de la Casa de la Contratación.³⁴ En nuestra opinión, 1525 señala el límite máximo de la actuación indirecta de Gaspar Centurión en lo referente a las licencias de Gorrevod, si bien desde 1523 su participación fue claramente marginal.³⁵

²⁹ Otte, 2008, 260.

³⁰ «Poder de Gaspar Centurión a favor de Carlos Centurión», Sevilla, 31 de diciembre de 1522, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, f. 815r-v.

³¹ «Traslado de la carta de poder de Gaspar Centurión a favor de Agustín de Vivaldo dada en Burgos a 19 de mayo de 1524», Sevilla, 13 de febrero de 1528, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 31, ff. 375v-376v.

³² Otte, 2008, 260-261.

³³ *Ibidem*, 260.

³⁴ «Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación», AGI, Contratación, leg. 5760, lib. 1, s.f.

³⁵ Una *Relación de los esclavos que por los libros desta Cassa de la Contratación paresçe que se han sacado desde esta çibdad de Sevilla para llevar a las Indias en cuenta de la liçençia de los quatro mill esclavos de que Su Majestad hizo merçed al gobernador de Bressa*, se refiere a los esclavos enviados por «Gaspar Centurión y compañía» entre el 2 de diciembre de 1518 y el 1 de agosto de 1526 (AGI, Indiferente General, 1382A), si bien éstas no son las fechas extremas de la actuación de Centurión

De esta manera se acabó de configurar un nuevo grupo capitalista formado por el toledano Hernán Vázquez y los genoveses Tomás y Domingo de Forne y Agustín de Vivaldo, quienes, como tales asociados, se convirtieron en los dueños y gestores de lo que quedaba de la tercera parte del paquete de 4.000 licencias concedidas en su día a Laurent de Gorrevod. Esta compañía aparece denominada en diversos documentos de la época como «la compañía de los negros»,³⁶ sin duda porque así era conocida en los ambientes mercantiles y portuarios. En los años siguientes, esta compañía utilizó estas licencias para cargar esclavos en África y enviarlos al Caribe, o bien para revenderlas a otros inversores. Todavía en 1530 Agustín de Vivaldo y Hernán Vázquez continuaban utilizando las licencias que restaban por explotar.³⁷ Agustín de Vivaldo fue el socio principal de la compañía, correspondiéndole la mitad de todas las licencias de que disponían los socios,³⁸ lo que explica que en alguna de las cargazonas que analizaremos le correspondiesen también la mitad de los esclavos. Es necesario recordar que estamos ante una compañía formada por tres de los principales banqueros genoveses que sostuvieron financieramente en sus años iniciales a Carlos I, y que por ello los encontraremos habitualmente en la corte, con estancias temporales en Sevilla.³⁹ Por su parte, Hernán Vázquez forma parte del grupo de ricos mercaderes toledanos que juegan un papel clave tanto en la economía castellana como en la puesta en explotación del Nuevo Mundo durante la primera mitad del siglo XVI.⁴⁰

en este asunto, sino la fecha del primer registro apuntado a cuenta de la licencia de Gorrevod (antes, de hecho, de su venta) («Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación», AGI, Contratación, 5760, lib. 1, s.f.) y el mes en que se realizaban las diligencias comprobatorias que motivaron la redacción de la referida *Relación*...

36 Por ejemplo, en el «Registro de venida de la nao Cuerpo Santo», Puerto Plata, 19 de diciembre de 1524, AGI, Contratación, 5776, Ramo 7. También en: «Registro de venida de la nao San Juan», Santo Domingo de la isla Española, 8 de septiembre de 1526, AGI, Indiferente General, 1801, f. 71r; «Registro de venida de la nao La Trinidad», Santo Domingo, 16 de enero de 1527, AGI, Indiferente General, 1801, ff. 86r-v; y en «Registro de venida de la nao Santa Ana», Santo Domingo, marzo de 1527, AGI, Indiferente General, 1801, ff. 101v-102r.

37 «Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación», AGI, Contratación, 5760, lib. 1, s.f.

38 Así lo afirma él mismo («Cuenta de las licencias de Agustín de Vivaldo», Sevilla, 2 de septiembre de 1527, AGI, Indiferente General, 1382A).

39 Carande, 1967, III: 50, 54, 64, 67, 73, 120, 124, 128, 130, 132, 187, 211.

40 Sobre esta cuestión: Soria Mesa, 2016; Pérez García, 2015; Cuevas Góngora, 2021.

Barcos negreros en la primera ruta de Santo Tomé al Caribe en la década de 1520

Barcos negreros durante la transición al ciclo de Santo Tomé, 1520-1522

El estudio de la actividad esclavista de aquellos grandes capitalistas que se hicieron con las licencias de la merced de Gorrevod nos permite desvelar la evolución de los primeros años de la trata negrera transatlántica. Las cuentas del burgalés Juan Fernández de Castro nos informan de que en 1519 y 1520 envió a la isla de San Juan de Puerto Rico 116 piezas de esclavos «de las de Arguín», y en 1522 otras 139 piezas «de la ysla de Santo Tomé», también enviadas a San Juan,⁴¹ datos que reflejan con precisión el cambio de la fase de Arguim a la de Santo Tomé: esos 139 esclavos son los primeros de los que se tiene constancia que llegaron al Caribe procedentes de Santo Tomé. Si bien había mudado la fuente de aprovisionamiento en África, en estos primeros años no lo hicieron los destinos en el Caribe, pues seguía vigente el inicial reparto geográfico realizado entre el burgalés y Centurión. Así, a comienzos de 1523, cuando organizaba una nueva carga-zón de 200 «piezas de esclavos negros» a cuenta de la licencia de Gorrevod, Fernández de Castro tenía cuidado de precisar que debían ir dirigidos a «los puertos e islas de San Juan e Cuba».⁴²

Por su parte, y como ya vimos en relación con la crisis del contrato para obtener esclavos de Arguim, los genoveses procuraron proveerse de esclavos en Portugal para alimentar su propia trata transatlántica. En 1 de diciembre de 1520 Gaspar Centurión y Adán de Vivaldo, ambos como banqueros en la ciudad de Sevilla, apoderaban al mercader genovés Juan Agustín Ytalián, hombre clave para negociar en la corte portuguesa⁴³ y a

41 «Cuenta de las licencias que pertenecen a Juan Fernández de Castro», Sevilla, 29 de agosto de 1527, AGI, Indiferente General, 1382A. Datos sobre tres cargamentos de esclavos enviados por Juan Fernández de Castro a Puerto Rico en 1520 y 1521, en Pérez García, 2021a, 162-163 y 175-179, barcos núms. 21, 31 y 47.

42 «Poder a favor de Diego y Alonso de Torres y Juan de Polanco Maluenda», Sevilla, 19 de febrero de 1523, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 3254, ff. 91v-92r.

43 La familia genovesa de los Ytalián precisa de un estudio detallado, si bien, gracias a los protocolos notariales de Sevilla sabemos que durante las primeras décadas del siglo XVI desarrolló una intensa actividad económica entre Génova, Andalucía (Málaga, Cádiz, Sevilla), Portugal, Flandes y las Indias. Pensamos que el destacado papel de los Ytalián como suministradores de trigo a Portugal y como compradores de especias en Lisboa los habilitó como intermediarios para la firma de contratos de grandes cantidades de esclavos; de hecho, Luis Ytalián ya fue uno de los testigos y fiadores en el contrato de compra de 4.300 esclavos en 1519 al rey de Portugal al que nos hemos referido líneas arriba

la sazón estante en Sevilla, para que en su nombre contratase con el rey de Portugal y sus factores o con cualquier mercader o persona la compra de hasta un máximo de «quinientas pieças de esclavos negros».⁴⁴ En junio de 1521, Adán de Vivaldo, Gaspar Centurión y Tomás de Forne, «mercaderes genoveses estantes en Sevilla e compañía», firmaron un contrato de fletamento con Juan Ginovés, maestre de la nao La barca de Santa María, y con Francisco Rosa, maestre de la carabela Santa María de la Luz, ambas surtas en el puerto de las Muelas de Sevilla, para que partiesen en cuanto el tiempo lo permitiese a Lisboa para cargar (durante un máximo de treinta días) respectivamente 200 y 100 esclavos negros,⁴⁵ «machos o hembras», y desde allí dirigirse al puerto de la ciudad de Santo Domingo de la isla Española, donde a su vez deberían descargar los esclavos y venderlos al contado, aceptando como pago oro, azúcar, perlas o cañafístula que los maestros deberían encargarse de enviar a Castilla consignado todo a los genoveses en las primeras naos que partiesen desde el puerto caribeño.⁴⁶ En el documento de este contrato de fletamento conservado en los registros notariales de Sevilla se escribió que la isla y puerto de San Juan serían también, junto con el de Santo Domingo, punto de llegada, descarga y venta de aquellos esclavos, pero después el nombre de San Juan fue tachado, restringiéndose así el destino exclusivamente a Santo Domingo, sin duda para respetar la división espacial acordada con Juan Fernández de Castro. Sabemos, no obstante, que ambos barcos arribaron a Puerto Rico, el de Juan Ginovés en 31 de octubre de 1521 y la carabela de Francisco Rosa en 15 de noviembre siguiente: el primero descargó cinco esclavos, cuatro de ellos del propio Juan Ginovés y el quinto de un particular llamado Juan Sánchez; el de Rosa descargó cuarenta y cuatro esclavos, tres del mismo Juan Sánchez, y cuarenta y uno de Juan Fernández de Castro, haciéndose cargo de ellos

(Fernández Chaves, Pérez García, 2016, 393. López de Coca, 1980). Por su parte, Agustín Ytalián, primo del banquero Francesco Grimaldi, se estableció en Málaga en 1493, poco después de la conquista castellana, y también realizó importantes préstamos y servicios a los Reyes Católicos en los años siguientes (González Arévalo, 2016, 99, 103-104, 119), lo que sin duda le permitió moverse con facilidad en los ambientes cortesanos de la península Ibérica. Sin duda, los Ytalián ocupan un lugar absolutamente protagonista en el seno de la banca genovesa instalada en la península Ibérica a comienzos del siglo XVI (Carretero Zamora, 2016, 38-39).

44 «Poder de Gaspar Centurión y Adán de Vivaldo a Juan Agustín Ytalián para comprar y contratar esclavos con el rey de Portugal», Sevilla, 1 de diciembre de 1520, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9127, ff. 834r-v.

45 El contrato especifica que en ambos casos podrían cargar diez esclavos más o menos, en un intento de adaptarse a la realidad cambiante de la oferta del mercado lisboeta de esclavos.

46 «Fletamento y concierto», Sevilla, 7 de junio de 1521, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 10551, ff. 503r-507r.

el referido Juan Sánchez.⁴⁷ Ello quiere decir que ambos barcos cargaron también en Lisboa esclavos para Juan Fernández de Castro y que el propio maestre Ginovés aprovechó para adquirir algunos, según práctica secular en la que los propios hombres de la mar invirtieron en la trata en la medida de sus posibilidades. Suponemos que los esclavos de los genoveses acabaron descargándose en La Española, adonde las naves debieron de continuar su viaje, siguiendo la ruta de acceso al Caribe que se convirtió en habitual.⁴⁸

Mientras tanto, en Sevilla, la compañía de los genoveses negociaba la venta de aquellos esclavos en Santo Domingo a fin de maximizar los beneficios. Así, el día 7 de febrero de 1522, Gaspar Centurión y Adán de Vivaldo, que se hallaban estantes en la ciudad, concertaban la venta de «treynta esclavos y esclavas negros» a dos de los más importantes vecinos de la isla, el licenciado Lucas Vázquez de Ayllón, oidor de la Audiencia de Santo Domingo y activo empresario en el Caribe,⁴⁹ que se encontraba en Sevilla en ese momento, y Francisco de Çavallos, vecino de Puerto Plata, representado por Ayllón en aquella ocasión, propietarios ambos de un ingenio de azúcar situado cerca de esta villa, en el norte de la isla.⁵⁰ En los años anteriores, Puerto Plata se había convertido en el centro de las armadas y expediciones lanzadas contra las «islas inútiles» (las Bahamas y las islas de los Gigantes) a fin de capturar a los indígenas para llevarlos a trabajar a La Española; Vázquez de Ayllón, que poseía también varios navíos con Çaballos, alcanzó una posición hegemónica en tales empresas esclavistas gracias a su cargo público, utilizando una de sus haciendas cerca de Puerto Plata «para que allí engordasen los indios que le traían de las dichas armadas».⁵¹ Como a tantos otros empresarios de la isla, también le llegó el momento de comprar esclavos negros. El contrato firmado en Sevilla con los genoveses especificaba que las treinta piezas deberían estar sanas, de

47 Pérez García, 2021a, 177. Es posible que este Juan Sánchez sea un mercader sevillano que en aquellos años comerciaba y se movía continuamente entre Sevilla y Puerto Rico, manteniendo estrechos vínculos con hombres de negocios burgaleses (*Catálogo...*, IV, docs. 466, 647, 691, 730).

48 Chaunu no recoge la carabela Santa María de la Luz de Francisco Rosa, y La barca de Santa María de Ginovés aparece solo entre los regresos de 1520 y de 1521, pero no entre las idas, por lo que se trata, obviamente, de una falta de información de la obra del historiador francés (Chaunu y Chaunu, 1955, II, 118 y 126). Ya en los primeros meses de 1519 La barca de Santa María se alistaba en el puerto de las Muelas de Sevilla para viajar a la isla de San Juan, y a los puertos de Santo Domingo y Santiago de Cuba (*Catálogo...*, VII, docs. 1228, 1234, 1239, 1240, 1248, 1252, 1253, 1254, 1255). Los préstamos de Gaspar Centurión contribuyeron al despacho de las mercaderías que llevaba la nao, siendo ya su maestre Juan Ginovés (*Catálogo...*, VII, docs. 1257 y 1260).

49 Otte, 1977, 107-108, 111-116, etc.

50 Del Río, 1991, 308.

51 Otte, 1977, 113-115.

edades comprendidas entre los 18 y los 28 años, y ser mujeres al menos la quinta parte (es decir, seis) y varones al menos tres quintas partes (dieciocho), habiendo de ser entregados en la ciudad de Santo Domingo «de los esclavos que lleva Juan Ginovés desde Lisboa a la dicha isla Española» en el plazo máximo de cuatro días desde que la nao arribase al puerto. El documento nos informa además de otro navío con esclavos de la compañía de los genoveses que en ese momento se preparaba para partir hacia la isla Española con el maestre Lope Sanchís, ofreciéndose a Ayllón y Çavallos la oportunidad de comprar todo el cargamento a excepción de un esclavo «que yo el dicho Gaspar Centurión llevo para mi servicio»: se trataba del barco en el que el propio Centurión, como ya sabemos, navegaría poco después hasta Santo Domingo. Entregados los esclavos en Santo Domingo,⁵² Ginovés debería conducir su nao hasta Puerto Plata para cargar el azúcar con el que le pagarían los esclavos: cincuenta arrobas de azúcar lealdado y blanco por cada pieza, lo que supondría una carga total de 1.500 arrobas que se enviarían desde el ingenio de Çavallos y Ayllón en carretas tiradas por bueyes.⁵³ Desde Puerto Plata, y siguiendo la ruta habitual de regreso, pondría rumbo de nuevo hacia España.

El estudio de este caso tempranísimo en la historia de la trata transatlántica nos permite conocer que ya en 1521-1522, en el momento de transición del ciclo de Arguim al de Santo Tomé, y cuando todavía se utilizaba la ruta negrera Lisboa-Caribe, los plantadores de azúcar ya estaban interesados en una determinada relación numérica entre los sexos de los esclavos, además de querer únicamente individuos jóvenes (entre 18 y 28 años) que eran los más aptos para el trabajo en los cañaverales y los ingenios. Este temprano proceso de selección desde el lado de una demanda esclavista caribeña, que disponía de capacidad económica para imponer sus preferencias a causa de los mayores precios que de hecho pagaba,⁵⁴ nos avisa ya de una tendencia que rápidamente se impondrá en el mercado atlántico de esclavos a causa del impacto de la trata de Santo Tomé: que sean los esclavos de menores condiciones físicas y de determinadas edades los que acabasen

52 El contrato se hace eco de la incertidumbre que rodeaba los viajes de estos barcos, previéndose la circunstancia de que «sí, lo que Dios no quiera, la dicha nao del dicho Juan Ginovés no fuere al dicho puerto de Santo Domingo», los genoveses quedarían obligados a entregar los 30 esclavos de entre los primeros que enviasen a la isla Española.

53 «Contrato de venta de esclavos por Adán de Valdo y Gaspar Centurión a Lucas Vázquez de Ayllón y Francisco de Ceballos», Sevilla, 7 de febrero de 1522, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9130, ff. 38r-40r.

54 Pérez García, 2021b, 30-38.

siendo conducidos a la península ibérica. Así lo expresaba en 1535 el maestre Pedro André que partía de Santo Tomé para Lisboa llevando en su navío «2.030 arrobas de açúcar e 30 peças de escravos e escravas de todas as qualidades e idades, que não são os das qualidades das Antilhas e Mina».⁵⁵ No se trata, ya lo sabemos, de una apreciación superficial, pues se ha demostrado que el nacimiento de la trata directa hacia el Caribe provocó a partir de 1520 no solo una disminución significativa del número de esclavos negros llegados a la península ibérica,⁵⁶ sino también una feminización del grupo.⁵⁷

La «compañía de los negros» y el viaje de la nao Cuerpo Santo, 1523-1524

En consonancia con el desplazamiento de las fuentes de aprovisionamiento y carga de los esclavos a Santo Tomé, y a fin de continuar con sus envíos al Caribe, la «compañía de los negros» (compuesta, como sabemos, por Agustín de Vivaldo, Tomás y Domingo de Forne y Hernán Vázquez) también negoció con el rey de Portugal para obtenerlos en el golfo de Guinea. Así, en los primeros meses de 1523 (con toda seguridad antes del mes de agosto) firmaron un «asiento» con el rey de Portugal «para receber en la ysla de Santo Tomé de quinientas hasta seysçientas piezas de esclavos».⁵⁸ Para cargar los esclavos en «la ysla de Santo Tomé que en Guinea» y trasladarlos al Caribe, recurrieron a un tal Jerónimo de Aguilar, vecino de Toledo y maestre de la nao Cuerpo Santo, que era propiedad de Hernán Vázquez. Aguilar, acompañado del portugués Cristóbal Rodríguez (factor de

55 Almeida, 2004, 24.

56 Pérez García, 2022.

57 Pérez García, 2021a, 165-172.

58 «Pleito sobre el embargo de los bienes de Jerónimo de Aguilar», Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV), Pleitos Civiles, Fernando Alonso (F), caja 48, 6, f. 4r. En el f. 1r de este pleito los cuatro capitalistas se refieren a los «seysçientos esclavos negros quel Sereníssimo señor Rey de Portugal nos vendió». Aunque no se ha conservado el documento del contrato, podemos datarlo con anterioridad a agosto de 1523 porque fue en el día 10 de ese mes cuando Jerónimo de Aguilar, maestre de la nao Cuerpo Santo, afirmó haber recibido la escritura original del contrato firmada por el rey de Portugal (*Ibidem*, ff. 3v-4r). En Lisboa, y en nombre de Vázquez, Vivaldo y los Forne, fue el genovés Esteban Espíndola quien realizó el contrato de compra, siendo respaldado para hacer frente al pago por el financiero Juan Francisco de Affaitati («Alvará del rey João III», 17 de febrero de 1526, Archivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa (ANTT), Corpo Cronológico, II-131-154). A la existencia de este contrato se refirieron con anterioridad Godinho (1991, IV: 196) y Almeida (2004, 18), quienes, sin embargo, se confundieron al datarlo (en 1526 y 1525 respectivamente) a causa de la propia cronología de los documentos portugueses en los que hallaron noticias del mismo.

la compañía Vivaldo-Forne-Vázquez)⁵⁹ y siguiendo la *Instrucción* recibida, partió de Sevilla con la *Cuerpo Santo* y se dirigió a Lisboa, donde estaba en agosto de 1523: aquí, entre los días 4 y 10 de aquel mes, Juan de Odón, mercader genovés estante en Lisboa, le entregó 200 ducados (80.000 *réis*) que Vivaldo y Vázquez le habían librado previamente, así como una letra de crédito para el corregidor de la isla de Santo Tomé de entre 15.000 y 20.000 *réis*, además de la escritura original del contrato firmado con el rey de Portugal, un poder de Vivaldo-Forne-Vázquez para poder recibir los esclavos en Santo Tomé y una carta firmada por el factor y escribanos de la Casa de Guinea para que en la isla le entregasen los esclavos; además Odón también le dio un contrato público otorgado en la isla de Santo Tomé mediante el que un tal Gonçalo Núñez se obligaba a entregarle cuatro piezas de esclavos (por precio de 16.000 *réis*) que debería llevar junto a las otras «a las Yndias de Castilla e los entregar a los que tienen cargo de los dichos señores».⁶⁰ Desde Lisboa, Aguilar se dirigió a Santo Tomé, donde cargó 360 piezas, aunque seis esclavos se le huyeron en la misma isla.⁶¹ Siguiendo las instrucciones recibidas, Aguilar realizó el viaje hasta la isla de Puerto Rico, donde entre el 5 de mayo y el 9 de junio de 1524 vendió sesenta y una piezas de esclavos negros, la sexta parte del cargamento, por un total de 2.096,86 pesos de oro (943.587 mrs.);⁶² el precio medio por esclavo se situó en 34,374 pesos de oro (15.468,3 mrs.), bastante bajo respecto del precio medio que corrió en la isla el año anterior (cincuenta y cinco pesos), mostrándonos así la existencia de una relativa abundancia de oferta de esclavos en Puerto Rico durante aquel año de 1524.⁶³ A continuación la *Cuerpo Santo* se dirigió a La Española, donde descargó el resto de su cargazón. El 19 de diciembre de 1524 se hacía

59 La contabilidad de licencias de esclavos de Agustín de Vivaldo se refiere a este Cristóbal Rodríguez como responsable de la carga de las 300 piezas en la nao *Cuerpo Santo* («Cuenta de las licencias de Agustín de Vivaldo», Sevilla, 2 de septiembre de 1527, AGI, Indiferente General, 1382A). Un documento portugués lo presentará como factor y procurador de Tomás y Domingo de Forne y de Hernán Vázquez, recibiendo 300 piezas de esclavos en Santo Tomé («Conhecimento», 9 de abril de 1526, ANTT, Corpo Cronológico, II-132-149), correspondientes a la cargazón de la nao Santa María de Begoña (véase más abajo). Se afirma que Cristóbal Rodríguez era portugués en la «Carta de poder de Agustín de Vivaldo a favor de Esteban Centurión», Sevilla, 10 de enero de 1527, AHPs, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 29, ff. 133r-134r.

60 «Pleito sobre el embargo de los bienes de Jerónimo de Aguilar», ARCHV, Pleitos Civiles, Fernando Alonso (F), caja 48, 6, ff. 3v-4r.

61 «Pleito sobre el embargo de los bienes de Jerónimo de Aguilar», ARCHV, Pleitos Civiles, Fernando Alonso (F), caja 48, 6, f. 7v.

62 «Pleito sobre el embargo de los bienes de Jerónimo de Aguilar», ARCHV, Pleitos Civiles, Fernando Alonso (F), caja 48, 6, ff. 11v-15r.

63 Pérez García, 2021a, 171.

en Puerto Plata el registro de mercancías cargadas en la nao antes de emprender el viaje de vuelta a España.⁶⁴ A su regreso desde Puerto Plata, en el mar, y en la nao de Hernán Vázquez cargada de «açúcares e otras mercaderías», viniendo con lo «proçedido de los dichos esclavos [...] ques mucho oro e mucha cañafístola e mucho açúcar e otras mercaderías», Aguilar falleció.⁶⁵ La contabilidad de las licencias de la compañía Vivaldo-Forne-Vázquez nos informa puntualmente de que en Santo Tomé se cargaron para Santo Domingo 300 piezas, de las cuales seis huyeron en Santo Tomé como ya sabemos, otras seis se entregaron en San Juan al tesorero Hernán Ramírez por cuenta de Hernán Vázquez, y treinta y siete murieron en el mar (el 12,5 % sobre los 294 embarcados para Santo Domingo), de modo que habrían sido 251 las piezas descargadas en Santo Domingo «para la compañía».⁶⁶

Disponemos de datos suficientes para hacer un cálculo bastante preciso de los beneficios obtenidos por la «compañía de los negros» en esta operación esclavista. Teniendo en cuenta que en estas fechas el precio de los esclavos negros en La Española era similar al que corría en la isla de Puerto Rico,⁶⁷ podemos suponer que el valor de venta de los 251 esclavos arribados a Santo Domingo en 1524 ascendió a un total de 8.627,874 pesos de oro (3.882.543 mrs.; precio medio de venta por esclavo de 15.468 mrs.= 34,374 pesos de oro). Dado que el coste de poner cada uno de aquellos esclavos de Santo Tomé en Santo Domingo habría oscilado aproximadamente entre 10.743 y 11.810 mrs. (Tabla 1), el beneficio obtenido con cada uno de ellos respecto a la inversión realizada debió oscilar entre 3.658 y 4.725 mrs. aproximadamente, es decir, entre el 31 % y el 44 %, superiores a los que se obtenían en 1520 en la trata directa entre Sevilla y el Caribe (19 % - 28,8 %) pero claramente inferiores todavía a los que se alcanzarían en 1535 en la ruta Cabo Verde-Caribe (67 % - 150 %).⁶⁸ No obstante, es necesario recordar que estamos considerando un precio medio de venta de 34,374 pesos de oro, notablemente inferior a los que corrieron durante los años anteriores (55 en 1523, 45,22 en 1522, 51,06 en 1521, etc.),⁶⁹ causado sin duda por el

64 «Registro de venida de la nao Cuerpo Santo», Puerto Plata, 19 de diciembre de 1524, AGI, Contratación, 5776, Ramo 7.

65 «Pleito sobre el embargo de los bienes de Jerónimo de Aguilar», ARCHV, Pleitos Civiles, Fernando Alonso (F), caja 48, 6, ff. 1r-v, 4v-5r.

66 «Cuenta de las licencias de Agustín de Vivaldo», Sevilla, 2 de septiembre de 1527, AGI, Indiferente General, 1382A.

67 Pérez García, 2021b, 33-36.

68 *Ibidem*, 33.

69 Pérez García, 2021a, 171.

incremento de la oferta de esclavos en el Caribe en 1524: estos datos nos avisan de que la expectativa de beneficios esperables cuando se organizó la expedición seguramente fue mucho más alta, y que, teniendo en cuenta los precios de venta alcanzados en el Caribe en 1522 o 1523, el cálculo de los beneficios esperados de la cargazón de la *Cuerpo Santo* podría haber alcanzado entre el 79,5 % y el 118 % respecto de la inversión realizada, aunque finalmente se quedaron muy por debajo.

TABLA 1
ESTIMACIÓN DE LOS COSTES DE PONER UN ESCLAVO NEGRO DE SANTO TOMÉ EN PUERTO RICO O SANTO DOMINGO EN 1524

Precio del esclavo en Santo Tomé	6.000 ⁷⁰ - 7.000 ⁷¹ <i>réis</i> (=6.399,6 - 7.466,2 mrs.) ⁷²
Flete, mantenimiento y seguro	aprox. 2.000 mrs. ⁷³
Licencia para pasar un esclavo a Indias	2.343,75 mrs. ⁷⁴
Almojarifazgo en destino (7,5 %)	0 ⁷⁵
COSTE TOTAL	10.743 - 11.810 mrs.

Fuente: Elaboración propia.

En total, el beneficio neto obtenido por la venta de los 251 esclavos en Santo Domingo se situó entre 918.233 mrs. y 1.186.050 mrs. aproximadamente (Tabla 2). De momento, y como fruto de las ventas, Aguilar obtuvo en Santo Domingo, para la «compañía de los negros», una cantidad exorbitante que hubo de rondar los 3.882.543 mrs. (Tabla 2), es decir, más de 10.350 ducados de oro. Gracias al registro de vuelta de la nao *Cuerpo Santo*

70 Parece que 6.000 *réis* sería el precio que se debería abonar por cada pieza según el contrato firmado con el rey de Portugal (Almeida, 2004, 18; «Conhecimento de João de Barros», 19 de septiembre de 1526, ANTT, Corpo Cronológico, II-135-196).

71 Sería el precio medio alcanzado por el esclavo negro en la isla de Santo Tomé entre 1524 y 1526 (Matos, 2005, 352).

72 En 1524 el cambio entre el maravedí castellano y el real portugués era de 1 maravedí por 1,0666 *réis*, pagándose el ducado castellano de 375 mrs. a 400 *réis* («Pleito sobre el embargo de los bienes de Jerónimo de Aguilar», ARCHV, Pleitos Civiles, Fernando Alonso (F), caja 48, 6, f. 3v).

73 Se trata de un valor medio que estimamos teniendo en cuenta los precios pagados en esos años en las distintas rutas esclavistas (Pérez García, 2021b, 30-33).

74 Corresponde a los 6,25 ducados por licencia que se pagaron a Gorrevod.

75 Las 4.000 licencias otorgadas a Gorrevod estaban exentas del pago de almojarifazgo y de cualquier otro derecho en virtud de una cédula real dada en Zaragoza a 21 de octubre de 1518 (copiada en «Libro de asiento de licencias de negros de la Casa de la Contratación», AGI, Contratación, 5760, lib. 1, s.f.).

realizado en Puerto Plata en diciembre de 1524 sabemos que en ella iban cargadas para dicha compañía 2.571 arrobas de azúcar,⁷⁶ que, teniendo en cuenta el precio de venta del azúcar en el mercado sevillano,⁷⁷ alcanzarían un valor de 4.456 ducados aproximadamente. El resto, casi 5.900 ducados, iría en dinero, seguramente en monedas de oro de las fundiciones hechas en la isla, como se requería habitualmente en los contratos de envío de mercaderías cargadas para el Caribe que se han conservado en los registros notariales de Sevilla.

TABLA 2

ESTIMACIÓN DE LA INVERSIÓN Y BENEFICIO DE LA VENTA EN SANTO DOMINGO DE LAS 251 PIEZAS DE LA NAO CUERPO SANTO. VALORES TOTALES EN MRS.

Costes	2.696.493 - 2.964.310
Precio de venta	3.882.543
Beneficio neto	1.186.050 - 918.233

Fuente: Elaboración propia

El «viaje de los negros» de la nao Santa María de Begoña, 1526-1527⁷⁸

En 1526 terminó el cuasimonopolio que correspondía al paquete de 4.000 licencias concedidas en su día a Gorrevod, lo que supuso una cierta y efímera liberalización de la trata negrera hacia el Caribe.⁷⁹ A la compañía negrera compuesta por Agustín Vivaldo, Tomás y Domingo de Forne y Hernán Vázquez todavía le quedaba por explotar una parte sustancial de aquellos 600 esclavos negros de Santo Tomé comprados al rey de Portugal en

76 «Registro de venida de la nao Cuerpo Santo», Puerto Plata, 19 de diciembre de 1524, AGI, Contratación, 5776, Ramo 7. Además, en la nao iban cargadas para Sevilla otras 504 arrobas de azúcar y 128 cueros vacunos para distintos mercaderes, así como 120 arrobas de azúcar, 6 quintales de cañafistula y 5 dientes de marfil del propio maestro Jerónimo de Aguilar.

77 Una *Relación de lo que valieron once caxas de azúcar que vinieron de las Yndias en la nao Colchera*, datada en Sevilla a 25 de agosto de 1524, nos informa de que el precio de la arroba de azúcar de las calidades que se cargaron en la Cuerpo Santo oscilaba entre los 630 y los 660 mrs. (AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 3257, ff. 514r-516r). En esos años, el precio de la arroba de azúcar en Gran Canaria se situaba en 650 mrs. (Rivero Suárez, 1993, 538). Para nuestro cálculo adoptamos el precio de 650 mrs. por arroba.

78 La expresión «viage de los negros que traxo» referida a esta nao aparece en el «Pleito de Agustín de Vivaldo con Polo de Espíndola», 1529-1531, AGI, Justicia, 7, n. 3.

79 Fernández Chaves; Pérez García, 2016, 389-397.

1523, y ahora decidieron realizar una nueva cargazón. Para ello, en primer lugar se aseguraron la aceptación del monarca portugués para hacer efectiva la venta, algo con lo que este estuvo de acuerdo, ordenando en febrero de 1526 a los oficiales de la Casa de la Mina y al corregidor, factor y oficiales de la isla de Santo Tomé que cumpliesen lo contenido en el contrato suscrito en su día a pesar del tiempo transcurrido.⁸⁰ A continuación, el 29 de mayo de 1526 Vivaldo, los Forne y Mateo Vázquez de Lodeña (el hijo de Hernán Vázquez, que actuaba en su nombre) autorizaron a un maestre genovés de Málaga, Polo de Espíndola, para que pudiese recibir

del serenísimo rey de Portugal e de sus fazedores de hazienda e de sus oficiales de la Casa de la Guinea que residen en la isla de Santo Tomé [...] todos los esclavos varones e hembras quel dicho señor rey de Portugal nos resta deviendo de los seiscientos esclavos que Estevan Espíndola en nuestros nombres compró del dicho señor rey de Portugal para recibir en la dicha isla de Santo Tomé conforme a la contratación que sobre ello se fizo.⁸¹

Ese mismo día, la compañía apoderó al importante hombre de negocios cremonés asentado en Lisboa Juan Francisco de Affaitati para que fletase a Polo de Espíndola la nao Santa María de Guía, de 160 toneladas, para enviarla a Santo Tomé a cargar los esclavos que luego debería conducir hasta las islas de San Juan y La Española, donde a su vez deberían entregarse a los genoveses Flérigo Centurión y Esteban Justinián. En este caso, también conocemos la participación de los distintos capitalistas en esta inversión: el 50 % de los esclavos serían de Agustín de Vivaldo, un 25 % de los Forne y otro 25 % de Hernán Vázquez.⁸² Polo de Espíndola, por su parte, aceptó el trabajo, que terminaría cuando en La Española diese «cuenta y razón» de los esclavos y los entregase («los que fueren vivos») a Flérigo Centurión y Esteban Justinián.⁸³ No obstante, la nave que finalmente haría el viaje a Santo Tomé fue otra, la Santa María de Begoña: aquel mismo mes de mayo Espíndola compró la mitad de la misma por 425 ducados al bilbaíno Pedro de Irauriguí en El Puerto de Santa María, a cuyos pilares estaba amarrada.

80 «Alvará del rey João III», 17 de febrero de 1526, ANTT, Corpo Cronológico, II-131-154.

81 «Carta de poder a favor de Polo de Espíndola», Sevilla, 29 de mayo de 1526, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 27, ff. 898r-v. Copias de esta carta de poder se conservan en ANTT, CC, II-133-115, y en el «Pleito de Agustín de Vivaldo con Polo de Espíndola», 1529-1531, AGI, Justicia, 7, n. 3.

82 «Carta de poder a favor de Juan Francisco de Affaitati», Sevilla, 29 de mayo de 1526, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 27, ff. 898v-899r.

83 «Obligación de Polo de Espíndola», Sevilla, 29 de mayo de 1526, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 27, ff. 899v-900r.

A continuación, vendió distintas partes de la misma a Agustín de Vivaldo (el 12,5 %) y los Forne (31,25 %), reservándose para sí un 6,25 % de la nao: las inversiones realizadas sobre el valor de la propia nao y las «costas e gastos» del viaje fueron de 200 ducados por Vivaldo, 500 por los Forne y 100 por Polo Espíndola, quien de esta manera se aseguraba una participación en los beneficios del negocio esclavista. En esta operación preparatoria se ponen además de manifiesto algunos aspectos financieros de este negocio, pues Vivaldo le pagó los 200 ducados a Espíndola a través del banco de Pedro de Espinosa, y los Forne otros 225 a través del mismo banco, 20 ducados más al contado, y los restantes 255 ducados en una cédula de cambio para Lisboa en el genovés Juan de Odón.⁸⁴

No sabemos la fecha de la partida de la Santa María de Begoña. El 5 de julio de 1526 todavía no había salido.⁸⁵ El barco, que parece haber zarpado desde Sevilla, se aprestó en El Puerto de Santa María, donde, mientras era carenado, calafateado y recibía otros cuidados (como el adobo de las cadenas de los faroles o «la hechura de ocho argollas para los portoles»), se aprovisionó de alimentos (bizcocho, vino, vino de Jerez, pan, aceite, sal, vinagre, quesos, un barril de atún, 2.500 cabezas de ajos, 800 cebollas, habas, garbanzos, 150 caballas, etc.) y materiales necesarios para el viaje (un esquiife, remos, sebo, pez de Vizcaya y de Canarias, zurriones para la bomba, cinco lámparas de vidrio, clavos, hilo de cobre, estopa, etc.). Después fue a Cádiz, donde cargó ropa y otros productos (dos cueros de vacas, 109 fardos de salitre, treinta y cuatro fardos de hilado, tres cajas de corales, una bota de fideos, una caja de sombreros, una caja de vidrio, tres cajas de quesos y dos cajas de sedas) que descargó en el puerto de Lisboa, donde amarró, y luego fue hasta Belem, donde parece que de nuevo fue calafateada. En los días que pasó en la capital portuguesa, la Santa María de Begoña cargó de nuevo alimentos (10.000 sardinas, «higos pasos», «pan fresco») y diferentes materiales (leña, barriles de alquitrán, plomo en planchas, vigas, pez, aceite para la brea, leña para cocer la brea, corcho, cuerdas de cáñamo) además de herramientas (un esquiife, un ancla que pesaba ocho quintales, cincuenta anzuelos y cuatro de tiburones) necesarias para el buen desarrollo del viaje

84 «Renuncia y cesión de Polo de Espíndola a favor de Agustín de Vivaldo y Tomás y Domingo de Forne», Sevilla, 6 de junio de 1526, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 27, ff. 999r-1000r y 1000v-1001v.

85 «Petición y protesta de Bernaldo Montano», Sevilla, 5 de julio de 1526, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 28, f. 1264r. A menos que se indique otra cosa, el relato que sigue a continuación se basa en la información contenida en el «Pleito de Agustín de Vivaldo con Polo de Espíndola», 1529-1531, AGI, Justicia, 7, n. 3.

que lo identificaban claramente como un barco negrero: los «dos ganchos para sacar el ñame de las calderas» revelaban a las claras los preparativos para alimentar a los esclavos durante la travesía transoceánica. Parece que fue en Lisboa donde subió a bordo el portugués Cristóbal Rodríguez, llevando 600 ducados que allí le entregó Juan Francisco de Affaitati por cuenta de la compañía negrera, y que debería emplear para la compra y carga de los esclavos en Santo Tomé, como así hizo.⁸⁶

El 4 de febrero de 1527, la Santa María de Begoña ya se encontraba en la isla de Santo Tomé y allí estuvo al menos hasta el 24 de abril: durante esos casi tres meses, además de reparar la nave (para lo que compraron tablas y clavos) y rellenar las pipas de agua, la tripulación se alimentó de puercos, pescado fresco y seco, carne salada, avellanas y sobre todo ñame que compraban día tras día a hombres y mujeres mulatos y negros de la isla, resultado unos del mestizaje con los portugueses asentados en ella y miembros otros posiblemente de la comunidad de libertos creada por los privilegios otorgados por el rey don Manuel I en 1515 y 1517 que liberaron a los esclavos entregados a los primeros pobladores de la isla y a los hijos de aquellos.⁸⁷ En Santo Tomé, la Santa María de Begoña recibió finalmente su carga humana de esclavos, parece que paulatinamente, pues en un determinado momento Polo de Espíndola hubo de vender cuatro mujeres que ya había comprado para poder atender al «despacho e bastimento de los dichos negros». Cristóbal Rodríguez, como factor de la compañía, también intervino en la adquisición de los esclavos.⁸⁸ Según declaró más tarde el marinero Antón Pérez, se habrían embarcado «con partes de marineros e con las que cargó el dicho Polo Espíndola serían trescientas y cincuenta piezas de esclavos hombres y mujeres»: 300 corresponderían a la «compañía de los negros»,⁸⁹ y cincuenta habrían sido comprados por miembros de la tripulación. En realidad, fueron cincuenta y cinco los cargados por personas ajenas a la compañía: treinta y cuatro eran de Esteban de Pasamonte, tesorero de La Española, seis del propio Polo de Espíndola, tres cargó el piloto (dos de ellos en encomienda para

86 «Poder de Agustín de Vivaldo a Esteban Centurión», Sevilla, 10 de enero de 1527, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 29, ff. 133r-134r.

87 Matos, 2005, 255-256. Brásio, 1952, 331-332 y 376, docs. 87 y 107.

88 «Conhecimento», 9 de abril de 1526, ANTT, Corpo Cronológico, II-132-149. Otro documento nos informa de que fue el portugués Cristóbal Rodríguez quien «cargó e llenó de la ysla de Santo Tomé que es en Guinea» los 300 esclavos en la nao («Poder de Agustín de Vivaldo a Esteban Centurión», Sevilla, 10 de enero de 1527, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 29, ff. 133r-134r).

89 Documentos de la administración portuguesa que corroboran la entrega de los 300 esclavos en ANTT, Corpo Cronológico, II-132-149 (9 de abril de 1526) y ANTT, Corpo Cronológico, II-135-196 (19 de septiembre de 1526).

el alcalde de San Juan), siete los marineros, uno el cocinero Gonçalo Yañes y otros cuatro entre otras tres personas. No obstante, dado que cuatro mujeres fueron vueltas a vender en Santo Tomé, habrían partido hacia el Caribe unos 351 esclavos, de ellos 296 de la compañía capitalista.

Tras atravesar el Atlántico, el barco llegó a la isla de Puerto Rico, donde se vendieron «algunos» esclavos, al menos seis de ellos (pertenecientes a la compañía) a Hernán Ramírez de Vargas⁹⁰. La noticia de la arribada a San Juan llegó a Sevilla antes de que el barco alcanzase Santo Domingo: según la información recibida por Agustín de Vivaldo, de las 300 piezas cargadas, treinta y cinco habrían muerto en el mar «hasta entonces», lo que supone una mortalidad del 11,6 %, faltando todavía el último trayecto, «porquel dicho navío yva de camino a Santo Domingo con los dichos esclavos».⁹¹ Finalmente, la Santa María de Begoña arribó al puerto de la ciudad de Santo Domingo en la isla Española el 15 de junio de 1527. Las informaciones recogidas posteriormente repitieron que, en realidad, los fallecidos durante el viaje dentro de ese grupo de 296 esclavos pertenecientes a la compañía Vivaldo-Forne-Vázquez fueron treinta y uno (o treinta y dos se señaló también en alguna ocasión), lo que arroja una mortalidad del 10,5 %. Hay que notar, sin embargo, que al menos seis de ellos se suicidaron saltando al mar, como explicó el contraamaestre portugués de la nave: «vido como algunos de los dichos negros se cayeron e echaron por su voluntad a la mar, e otros se morían de enfermedades»; las palabras del propio Polo Espíndola también dejaban entrever tan siniestros hechos: «seys pieças de ellos que se cayeron a la mar andando por el navío». Se preludiaba así la que sería otra constante de la trata transatlántica moderna durante la «travesía intermedia».⁹²

Teniendo en cuenta los que fueron vendidos en Santo Tomé (cuatro) y en Puerto Rico (seis), y los fallecidos (treinta y uno), quedaron 259 esclavos de la compañía que fueron descargados en Santo Domingo y entregados al mercader genovés Esteban Justinián. Sin duda también se descargaron en este puerto la mayoría de los pertenecientes a los restantes inversores, incluidos los del propio Espíndola, quien, tras desembarcarlos, alquiló sus seis

90 Una cédula real de 2 de agosto de 1527 se refiere a él como «nuestro tesorero que fue de la isla de San Juan» (AGI, Indiferente General, 421, lib. 12, ff. 184v-185r).

91 «Cuenta de las licencias de Agustín de Vivaldo», Sevilla, 2 de septiembre de 1527, AGI, Indiferente General, 1382A.

92 Mannix y Cowley, 1970, 120-121. Es conocido que el suicidio fue muy frecuente entre los ibos que se adquirían en Viejo Calabar o el Río Real (Nuevo Calabar y Bonny River) (*Ibidem*, 31, 70), lugares de los que sabemos que procedían una parte de los esclavos que desde comienzos del siglo XVI se vendían en Santo Tomé (Pérez García, 2022).

esclavos a «Hernando Gorjón para su yngenio» de azúcar. Allí, en el puerto y río de la ciudad de Santo Domingo, se hundió una noche la Santa María de Begoña sin que las continuas reparaciones que tanto se previeron fueran capaces de salvarla, «por ser vieja de más de veinte años e no navegable».

Así pues, los dos viajes negreros, el de la Cuerpo Santo y el de la Santa María de Begoña, se realizaron entre 1523 y 1527 gracias al contrato de compra de 600 esclavos negros de Santo Tomé firmado por la «compañía de los negros» con el rey de Portugal en 1523, alcanzando respectivamente los cargamentos desembarcados en el Caribe las 251 y las 259 piezas, 510 en total.

Conclusión: La primera ruta de la gran trata esclavista transatlántica

En la ruta negrera creada en la década de 1520 entre la isla portuguesa de Santo Tomé y los puertos españoles del Caribe se constatan ya con precisión los rasgos fundamentales del sistema transatlántico de tráfico de esclavos africanos que funcionó durante toda la Edad Moderna, hasta la abolición de la trata legal a comienzos del siglo XIX.

Por una parte, la puesta a punto de un adecuado marco legal y burocrático en las coronas de Portugal y Castilla hizo posible la gestión política de la trata en virtud de un sistema de licencias, contratos e impuestos. Ello permitió que algunos de los grandes grupos capitalistas que operaban en la España de la época se hicieran con el control de la mayor parte del negocio y lo organizaran a gran escala. Para ello resultaron imprescindibles los contactos de que disponían en las cortes lusa y española gracias a la dependencia económica de estas respecto a los préstamos, materias primas y productos estratégicos que les proporcionaban. Asimismo, el eficaz sistema financiero que conectaba Sevilla con Lisboa gracias a los hombres de negocios italianos (hemos visto actuar en la capital portuguesa a los Ytalián, al genovés Juan de Odón,⁹³ así como al financiero cremonés Juan Francisco de

93 En el tránsito del siglo XV al XVI existía una intensa relación económica entre Lisboa y Génova, a la que llegaban desde la capital lusa no solo azúcar y palo brasil, sino también otros productos como atún, colmillos de elefante, esclavos, así como paños de Inglaterra y Flandes; Cádiz era una escala intermedia fundamental para el desarrollo de esas operaciones (Gioffrè, 1962, 129-138). Los Odón fueron una familia de financieros genoveses. Ya en la década de 1480, Andrea de Odón junto con los genoveses Domenigo Centurión y Francisco Pinelo, este último vecino de Sevilla, se había dedicado a sacar ilegalmente oro, plata y moneda del reino de Castilla (Perez, 2016, 21-22); en 1489 se documenta en Sevilla a Luis y Andrea de Odón, y si bien la familia no se asentó en la ciudad, Andrea aparece en ella ese año participando del juego de letras de cambio entre Medina de Rioseco, Toledo y Sevilla, y con otros genoveses en el negocio del préstamo de dinero a la corona (*Ibidem*, 45, 100-101, 198; Otte, 1996,

Affaitati, que también se lucró de estas operaciones esclavistas),⁹⁴ se extendió hasta la isla de Santo Tomé y el Caribe (donde Esteban Justinián, factótum genovés de La Española, recibía los esclavos y todo tipo de mercancías),⁹⁵ facilitando los pagos y los movimientos de los importantes capitales necesarios para hacer efectiva la trata y efectuar los pagos en África. Dado que el desarrollo de la trata directa con barcos negreros especializados entre África y América requería de grandes inversiones, fue relativamente fácil para los grandes capitalistas italianos y burgaleses hacerse con el control de la mayor parte de un negocio que a la altura de 1518 estaba por inventar.

El estudio del proceso de creación de la ruta Santo Tomé-Caribe presenta ya las características de lo que después será la gran trata transatlántica de la Edad Moderna: ruta triangular,⁹⁶ necesidad de grandes capitales y poderosos inversores, complejidad organizativa, complicidad de las esferas política y económica, crecimiento acelerado de las tasas de beneficio, retornos en productos altamente valorados por la economía europea vinculados frecuentemente al sistema de plantación y la minería (azúcar, oro, pero también cueros y cañafístula), y optimización de las tasas de mortalidad de los esclavos en los barcos durante la travesía intermedia (entre un 10,5 % y un 12,5 % en los casos aquí estudiados) que competían perfectamente con las rutas dirigidas a la península ibérica⁹⁷ hasta el punto de conseguir desplazarlas⁹⁸ y que se sitúan ya en los niveles característicos de las tratadas inglesa y francesa del siglo XVIII (12,5 % - 13 %).⁹⁹ La altísima conflictividad judicial asociada al desarrollo del negocio (no en vano nos hemos valido aquí de pleitos relativos tanto a la nao Cuerpo Santo como a la Santa María de Begoña) no fue impedimento, sin embargo, para el exitoso desarrollo de la trata de seres humanos entre África y América.

187). Los datos conocidos acerca de Juan de Odón son escasos, pero nos permiten saber que era una pieza clave en el engranaje de intercambios mercantiles y de movimientos financieros existente entre Lisboa, Sevilla y Génova, y por ello recurrieron a él los genoveses de la «compañía de los negros» en 1523 y 1526 para mover a Lisboa, mediante letras de cambio, parte del dinero que debía emplearse en la compra de los esclavos en Santo Tomé. En 1513 Juan de Odón era uno de los mercaderes que enviaban grandes cantidades de palo brasil portugués a Génova (Pérez García, 2021c, 615-616). Más tarde lo documentamos vinculado a operaciones financieras, como cambiador en Lisboa, desde donde giraba letras de cambio a Sevilla para transferir fondos desde la Casa da Índia de Lisboa para la factoría del rey de Portugal en Andalucía («Poder de Pero Lopes a Gaspar Centurión», Sevilla, 28 de julio de 1517, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9122, f. 118r).

94 Véase Anexo I.

95 Pike, 1966, 129-130.

96 Mannix y Cowley, 1970, 79-80.

97 Véase Anexo II.

98 Pérez García, 2022.

99 Mannix y Cowley, 1970, 125-126.

Anexo I

Giovan Francesco Affaitati y la conexión financiera de Lisboa y Sevilla en los orígenes de la trata negrera transatlántica

Juan Francisco (Giovan Francesco) de Affaitati estaba asentado en Lisboa a finales del siglo XV, dedicado a enviar grandes cantidades de azúcar de Madeira a Italia, además de ser uno de los que financiaron el segundo viaje de Vasco de Gama a la India (1502-1503), lo que muestra su interés en el comercio de las especias de Oriente y su distribución hacia Italia, una actividad en la que se ocupó hasta su muerte, acaecida al parecer en 1528. Tanto él, como su sobrino y sucesor João Carlos Affaitati, que se estableció en Amberes, y Lucas Giraldi, hombre de los Affaitati en Lisboa, destacaron en los negocios de la contratación del azúcar y las especias.¹⁰⁰ Su faceta como financiero moviendo cuantiosos capitales y efectuando pagos y cobros en plazas de primer orden como Sevilla ha pasado más desapercibida a la historiografía. Para estas operaciones solía trabajar con hombres de negocios florentinos: al menos desde 1504 tenía relación con Pietro Rondinelli, quien en Sevilla recibía las letras de cambio que Affaitati le giraba desde Lisboa para efectuar pagos diversos; Rondinelli a su vez le compraba cuantiosas cantidades de pimienta, además de formar parte desde 1495 de la red florentina de tráfico de esclavos y comerciar con sedas y textiles, así como con azúcar de las Canarias y Madeira.¹⁰¹ Las operaciones de que tenemos noticia muestran a Rondinelli como un actor clave para las operaciones de Affaitati en Sevilla y Andalucía. En 6 de octubre de 1514, por ejemplo, Affaitati libró en Lisboa una letra de cambio a favor de Rondinelli, en Sevilla, para que pagase en ella 62 ducados de oro a un trapero de Jerez de la Frontera.¹⁰² También ordenaba sus pagos en Sevilla a través de cartas enviadas desde Lisboa, como la que escribió a Rondinelli para que hiciese frente al pago de 1.200 ducados al portugués Gabriel Mendes, vecino de Santarém y estante en Sevilla.¹⁰³ En la década de 1520 el hombre de Juan Francisco Affaitati en Sevilla fue el florentino Jácome Fantoni; en 1527, por ejemplo, este adquiría en Sevilla, en nombre del cremonés, grandes cantidades de hilo de cáñamo proporcionado por mercaderes genoveses,¹⁰⁴ un producto necesario para los barcos y por ello

¹⁰⁰ Guidi Bruscoli, 2014, 48, 102, 150, 153, 179. Kellenbenz, 1989, 613. Alessandrini, 2006, 47-49. Rau, 1964-1965, 4-5. Ferro Tavares, 2012, 28. D'Arienzo, 2003, 575 y 585-586. Godinho, 1991, IV: 87, 89, 92.

¹⁰¹ Varela, 1988, 109-125.

¹⁰² «Carta de poder otorgada por Alonso Sarmiento», Sevilla, 6 de diciembre de 1514, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 3235, s.f.

¹⁰³ «Carta de pago otorgada por Gabriel Mendes», Sevilla, 9 de septiembre de 1514, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 3235, s.f.

¹⁰⁴ «Carta de recibo otorgada por Jácome Fantoni», Sevilla, 9 de enero de 1527, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, 29, ff. 117v y 118r.

estratégico para la corona portuguesa. Sevilla fue también para Affaitati una plaza en la que contratar seguros para los cargamentos de especias que enviaba a Italia, como la pimienta obtenida del factor del rey de Portugal y cargada en el galeón San Gabriel para Villefranche-sur-Mer (Niza de Villafranca).¹⁰⁵ Este dato apunta a un hecho fundamental: Affaitati prestaba a la corona portuguesa importantes servicios en Sevilla gracias a su red financiera y de agentes, adquiriendo en ella productos e información valiosa, además de transfiriendo importantes cantidades de dinero. En 8 de julio 1517, por ejemplo, Juan Francisco Affaitati libró en Lisboa una cédula de cambio por 3.000 ducados de oro dirigida a Sevilla a Jácome Fantoni para que allí se pagasen a Pero Lopes, factor del rey de Portugal en Andalucía; en esta ocasión sería precisamente Gaspar Centurión quien tendría que cobrar en nombre del factor portugués.¹⁰⁶ Así pues, la posición ocupada por Affaitati en Lisboa explica que en 1526 hiciese de fiador de la «compañía de los negros» en la operación de consecución de las piezas que restaban por pasar del contrato de 600 esclavos,¹⁰⁷ o que a él recurriesen los negreros en un primer momento para fletar un barco en Lisboa para llevar a cabo la operación, o que fuese él quien entregase en Lisboa 600 ducados de la compañía al factor Cristóbal Rodríguez para hacer los pagos en Santo Tomé. Más aún, ahora sabemos que Juan Francisco Affaitati se implicó activamente en la empresa negrera de la Santa María de Begoña, no reduciéndose su actuación a la mera prestación de servicios a la «compañía de los negros». En el registro de la nao San Juan realizado en el puerto de Santo Domingo el 8 de septiembre de 1526 antes de partir para Sevilla, adonde llegó el 7 de noviembre, leemos lo siguiente: «registró el dicho maestre que lleva de Esteban Justinián dozientos pesos e un tomín de oro fino para entregar en la ciudad de Sevilla a Juan Francisco de Afeytatis, para que dellos cumpla lo que prometió al rey de Portugal por la compañía de los negros, los cuales van a riesgo de la dicha compañía de los negros».¹⁰⁸ Ello significa que el respaldo financiero dado a la empresa no fue el de un simple fiador, sino que tuvo que hacer frente a pagos de su propio bolsillo. Por ello también obtuvo beneficios de aquella operación: en la nao La Trinidad, que arribó a Sevilla procedente de Santo Domingo el 3 de abril de 1527, iban para Affaitati 45.000 mrs. en azúcar «por la compra de los negros, los cuales le pagan por Esteban Justinián e van a riesgo de la compañía de los negros sobre los dichos azúcares».¹⁰⁹ El registro de la nao Santa Ana realizado en Santo Domingo en 1527 antes de partir para Sevilla nos revela

105 «Obligación», Sevilla, 24 de septiembre de 1523, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9131, ff. 481r-482v.

106 «Carta de poder de Pero Lopes a favor de Gaspar Centurión», Sevilla, 28 de julio de 1517, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 9122, f. 118r.

107 «Alvará del rey João III», 17 de febrero de 1526, ANTT, Corpo Cronológico, II-131-154. Godinho, 1991, IV: 164, 196.

108 «Registro de venida de la nao San Juan», Santo Domingo, 8 de septiembre de 1526, AGI, Indiferente General, 1801, f. 71r.

109 «Registro de venida de la nao La Trinidad», Santo Domingo, 16 de enero de 1527, AGI, Indiferente General, 1801, f. 86r-v.

que Affaitati financió la expedición negrera, pues entre los retornos cargados en aquella se contaban 150 pesos de oro (67.500 mrs.) que se debían entregar en Sevilla a Batista Justinián para que los pagase «por la dicha compañía a Juan Francisco de Afaytatis»; otros tantos pesos de la compañía se cargaron en la nao La Madalena en las mismas fechas para Affaitati.¹¹⁰

Anexo II

Cálculo de la mortalidad de los esclavos en las rutas y viajes de las primeras tratadas atlánticas, 1494-1534

En 28 de febrero de 1530, Esteban Justinián declaraba en la ciudad de Santo Domingo que la mortalidad «en diversos viages e tienpos comúnmente» entre Santo Tomé y La Española era de entre el 12% y el 15%, valores que entendía como medios habida cuenta de que en algunas cargazones la mortalidad había sido superior o inferior. Dos días más tarde, el portugués Andrea Ferrera, «capitán de la nao que traxo negros de la contratación de los alemanes» de Santo Tomé, afirmó que en los dos viajes negreros que había hecho a La Española había sufrido mortalidades del 16,6% y del 25% respectivamente, si bien en este caso se habría debido «por cabsa de traer negros como los trae de los Ríos e partes do los toman e embarcallos luego alma en boca».¹¹¹ Ello significa que la ruta Santo Tomé-Caribe no padecía mayor mortalidad que otras, antes al contrario era inferior a la sufrida por las cargazones que iban de Santo Tomé a Lisboa en la misma época (39%)¹¹² y sustancialmente menor que los cargamentos de indígenas dirigidos en distintos momentos a la península Ibérica (del 26,1% en barco con 85 indígenas de Brasil y 3 negros que arribó a Valencia en diciembre de 1516);¹¹³ tampoco era mayor que la experimentada en la trata de canarios esclavizados a finales del siglo XV, pues en la ruta significativamente más corta que iba desde las Canarias a Valencia constatamos una mortalidad del 16,1% en un cargamento llegado a Valencia en 1494 con 87 esclavos y esclavas de Tenerife.¹¹⁴ Asimismo, la ruta Santo Tomé-Caribe podía competir con otra aparentemente tan fácil como la que transcurría entre Lisboa y

110 «Registro de venida de la nao Santa Ana», Santo Domingo, marzo de 1527, AGI, Indiferente General, 1801, ff. 101v-102r, 110r.

111 «Pleito de Agustín de Vivaldo con Polo de Espíndola», 1529-1531, AGI, Justicia, 7, n. 3.

112 Almeida, 2004, 24.

113 «Presentaciones de esclavos», Archivo del Reino de Valencia, Valencia (ARV), Bailía General, 198, ff. 217r-218r.

114 Münzer, 2019, 17.

Valencia, donde en los últimos meses de 1516 constatamos mortalidades de entre el 4,5% (barco con 66 esclavos negros), el 11,5% (barco con 130 esclavos negros) y el 13,7% (barco con 58 esclavos negros), y del 5,6% en otro barco con 71 esclavos a finales de 1518, lo que arroja una mortalidad media del 8,9% en estos cuatro barcos negreros entre 1516-1518.¹¹⁵ Finalmente, las rutas procedentes de Arguim a la península Ibérica sí arrojan mortalidades claramente inferiores, así a Lisboa (en 1512-1520, la mortalidad media en 41 viajes fue del 4,24%)¹¹⁶ o a Valencia (de la carabela *Sant Sperit* cargada en Arguim con 124 hombres y mujeres negros solo murieron tres después de arribar a Valencia, el 2,4%).¹¹⁷ Otros datos conocidos de navíos negreros que hicieron la ruta de Guinea a las Antillas en 1533 y 1534 (saliendo con 240 y 250 esclavos respectivamente) tuvieron pérdidas del 15,8% y el 33,2%.¹¹⁸

Referencias bibliográficas

- Alessandrini, Nunziatella, «La presenza italiana a Lisbona nella prima metà del Cinquecento», *Archivio Storico Italiano*, 164, Firenze, 2006, 37-54.
- Almeida Mendes, António, «Portugal e o tráfico de escravos na primeira metade do século XVI», *Africana Studia*, 7, Porto, 2004, 13-30.
- Brásio, António, *Monumenta Missionaria Africana. África Ocidental (1471-1531)*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952, vol. I.
- Carande, Ramón, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1967, vol. III.
- Carretero Zamora, Juan M., *Gobernar es gastar. Carlos V, el servicio de las Cortes de Castilla y la deuda de la Monarquía Hispánica, 1516-1556*, Madrid, Sílex, 2016.
- Casas, Bartolomé de las, *Historia de las Indias*, ed. de Agustín Millares Carló, México, FCE, 1951, vol. III.
- Castellano, Filippo, «Un banchiere genovese a Siviglia agli inizi del XVI secolo: Gaspare Centurione», en *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Génova, Università di Genova, 1978, 409-421.
- Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, Sevilla, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1930-2020, 15 vols.
- Chaunu, Huguette y Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, Librairie Armand Colin, 1955, tomo II.

115 «Presentaciones de esclavos», ARV, Bailía General, 198, ff. 209v-201r, 211r-v, 224r-225r, 328v.

116 Almeida, 2004, 20.

117 «Presentaciones de esclavos», ARV, Bailía General, 198, ff. 378r-379r.

118 Godinho, 1991, IV: 193.

- Cuevas Góngora, David, «Judeoconversos en América: estudio de caso del malagueño Gonzalo Rodríguez Franco, uno de los descubridores de las islas Salomón», *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 41, Málaga, 2021, 139-168.
- D'Arienzo, Luisa, *La presenza degli italiani in Portogallo al tempo di Colombo*, Roma, Libreria dello Stato, 2003.
- Del Río, Justo L., *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542)*, Sevilla, Caja Rural de Sevilla, 1991.
- El Moussaoui Calderón, Samir, *Mercaderes genoveses en Sevilla en el primer tercio del siglo XVI: entre Europa y América*, Sevilla, Asociación provincial sevillana de cronistas e investigadores locales, 2021.
- Elbl, Ivana, «The Volume of the Early Atlantic Slave Trade, 1450-1521», *The Journal of African History*, 38, 1, Cambridge, 1997, 31-75. Disponible en: <https://doi.org/10.1017/s0021853796006810>
- Fernández Chaves, Manuel F. y Pérez García, Rafael M., «La élite mercantil judeoconversa andaluza y la articulación de la trata negrera hacia las Indias de Castilla, ca. 1518-1560», *Hispania. Revista española de Historia*, LXXVI, 253, Madrid, 2016, 385-414. Disponible en: <https://doi.org/10.3989/hispania.2016.012>
- Ferro Tavares, Maria José, «Das sociedades comerciais de judeus e italianos às sociedades familiares de cristãos novos», en Alessandrini, Nunziatella; Russo, Mariagrazia; Sabatini, Gaetano y Viola, Antonella (orgs.), «*Di buon affetto e commercio*». *Relações luso-italianas na Idade Moderna*, Lisboa, CHAM, 2012, 21-39.
- Gioffrè, Domenico, «Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)», en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano, Giuffrè, 1962, 113-242.
- González Arévalo, Raúl, «Francesco Grimaldi, un mercader-banquero genovés entre Granada, la Corte e Inglaterra (siglos XV-XVI)», *En la España Medieval*, 39, Madrid, 2016, 97-126. Disponible en: https://doi.org/10.5209/rev_ELEM.2016.v39.52335
- Godinho, Vitorino Magalhães, *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Editorial Presença, 1991, 4 vols.
- Guidi Bruscoli, Francesco, *Bartolomeo Marchionni «homem de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2014.
- Kellenbenz, Hermann, «The Portuguese Discoveries and the Italian and German Initiatives in the Indian Trade in the first two decades on the 16th Century», en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Porto, Universidade do Porto, 1989, vol. III, 609-623.
- López de Coca Castañer, José Enrique, «Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516)», *Historia. Instituciones. Documentos*, 7, Sevilla, 1980, 95-123.

- Mannix, Daniel P. y Cowley, Malcolm, *Historia de la trata de negros*, Madrid, Alianza, 1970.
- Martínez Millán, José, *La corte de Carlos V. Segunda parte. Los Consejos y los consejeros de Carlos V*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, vol. III.
- Matos, Artur Teodoro (coord.), *A colonização atlântica*, en Serrão, Joel y Oliveira Marques, A. H. de (dir.), *Nova História da expansão portuguesa*, Lisboa, Editorial Estampa, 2005, vol. III-2.
- Münzer, Jerónimo, *Viaje por España y Portugal 1494-1495*, Valladolid, Maxtor, 2019.
- Otte, Enrique, «Die Negersklavenlizenz des Laurent de Gorrevod. Kastilisch-genesische Wirtschafts- und Finanzinteressen bei der Einführung der Negersklaverei in Amerika», *Spanische Forschungen der Görresgesellschaft*, 22, Münster, 1965, 283-320.
- Otte, Enrique, *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*, Caracas, Fundación John Boulton, 1977.
- Otte, Enrique, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 1996.
- Otte, Enrique, *Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2008.
- Perez, Béatrice, *Les marchands de Séville. Une société inquiète (XVe-XVIe siècles)*, París, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2016.
- Pérez García, Rafael M., «Las ciudades de Sevilla y Toledo en la conexión de las redes económicas judeoconversas entre Castilla y América a mediados del siglo XVI», en Iglesias Rodríguez, Juan José; Pérez García, Rafael M. y Fernández Chaves, Manuel F. (eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna. Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015, 539-552.
- Pérez García, Rafael M., «“A uso y estilo de mercaderes”. Prácticas comunitarias de la nación burgalesa de Sevilla en la primera mitad del siglo XVI», *Maga-llánica. Revista de Historia Moderna*, 7, Mar del Plata, 2020, 54-84.
- Pérez García, Rafael M., «El mercado de esclavos de Puerto Rico y los comienzos del tráfico negrero transatlántico, 1509-1523», en Fernández Chaves, Manuel F. y Pérez García, Rafael M. (coords.), *Tratas atlánticas y esclavitudes en América. Siglos XVI-XIX*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2021a, 143-183.
- Pérez García, Rafael M., «El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1518-1540», en Naranjo Orovio, Consuelo (ed.), *Sometidos a esclavitud: los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano*, Santa Marta, Editorial Unimagdalená, 2021b, 21-46.
- Pérez García, Rafael M., «La llegada del palo brasil americano a los mercados europeos: grupos mercantiles transnacionales y pretensiones monopolísticas,

- 1499-1530», *Revista de Indias*, LXXXI, 283, Madrid, 2021c, 603-634. Disponible en: <https://doi.org/10.3989/revindias.2021.017>
- Pérez García, Rafael M., «La isla de Santo Tomé y la conexión de los mercados esclavistas de Benín y del Congo con la península ibérica y el Caribe, ca. 1471-1570», en Iglesias Rodríguez, Juan José; García Bernal, José Jaime; Melero Muñoz, Isabel (coords.), *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2022, en prensa.
- Pike, Ruth, *Enterprise and adventure. The Genoese in Seville and the Opening of the New World*, Ithaca, Cornell University Press, 1966.
- Rau, Virginia, «Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giral-di», *Estudos italianos em Portugal*, 24, Lisboa, 1964-1965, 3-35.
- Rivero Suárez, Benedicta, «La evolución de los precios del azúcar en Gran Canaria en la primera mitad del siglo XVI», *IX Coloquios de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, 535-549.
- Saco, José Antonio, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países américo-hispanos*, La Habana, Cultural, 1938, 4 vols.
- Sanz Ayán, Carmen, *Un banquero en el Siglo de Oro. Octavio Centurión, el financiero de los Austrias*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2015.
- Scelle, Georges, *Histoire politique de la traite négrière aux Indes de Castille*, París, 1906, 2 vols.
- Soria Mesa, Enrique, «El negocio del siglo. Los judeoconversos y la renta de la seda del Reino de Granada (siglo XVI)», *Hispania. Revista española de Historia*, LXXVI, 253, Madrid, 2016, 415-444. Disponible en: <https://doi.org/10.3989/hispania.2016.013>
- Varela, Consuelo, *Colón y los florentinos*, Madrid, Alianza Editorial, 1988.

Recibido, 20 de enero de 2022
Segunda versión, 18 de mayo de 2022
Aceptado, 23 de mayo de 2022