

Carlos V originario de Flandes, estuvo muy vinculado a sus coterráneos y gran número de sus empresas políticas y militares fueron financiadas por banqueros flamencos, pronto ellos serían agraciados con las primeras licencias de tráfico de esclavos.

Durante el siglo XVI, muchos de los conquistadores participaron activamente en estas tareas, como en el caso de Pascual Andagoya, uno de los fundadores de Panamá quien «el 24 de Enero de 1539 puede trasladar cincuenta esclavos negros a América» según reza la licencia³. La zona caribeña fue en ese siglo centro de concentración de expedicionarios que se dispersaron en distintas direcciones del continente americano en búsqueda de riquezas, empresas riesgosas en las que utilizaron un número considerable de esclavos. Por otro lado, debido a la influencia de las Casas y la legislación prohibitiva de la utilización de los indígenas como fuerza de trabajo esclavista, se introducen durante este período africanos en cantidades crecientes para la explotación minera y la producción del azúcar. Durante el año 1539 se otorga otra licencia, «para trasladar 150 negros a La Española para ayudar a las obras del hospital». ⁴ En el año 1540 el número es de «trescientos esclavos para enviar a Honduras». ⁵

Las conquistas que España inicia bajo un régimen señorial con el transcurso del tiempo no modifican seriamente su estructura política. Las riquezas contribuyen a reforzar a las clases altas. La administración estatal adquiere dimensiones monstruosas, característica que no obedece tanto a las necesidades del mantenimiento del imperio como a los favores que el rey otorga a los hidalgos empobrecidos. Esta clase de burócratas está comprometida con el rey y con los señores, por consiguiente su papel será robustecer el régimen establecido.

A través de las encomiendas se transplanta a las colonias el régimen señorial. La evangelización fue un medio por el que los indígenas adquirieron el compromiso de contribuir a sus señores con especias, dinero y prestación de servicios.

En el siglo XVII, en el imperio español, se acentúan los efectos nocivos de la política monopolista y el contrabando ejercido por franceses e ingleses mayoritariamente. Especialmente en Chile y la zona ríoplatense la pobreza alcanzaba hasta las mismas clases altas debido a la dependencia directa que estas zonas tenían de las autoridades limeñas. En esa ciudad los comerciantes fijaban a su arbitrio las condiciones del mercado. El asedio sostenido de la piratería y el contrabando desgastó la misma base del imperio español; por otro lado fueron instituciones que contaron con el estímulo de sus gobernantes y con la complicidad de los empresarios quienes consideraron a estas actividades el modo seguro de surtirse de materias primas.

Sólo en la segunda mitad del siglo XVIII se produce en España el despertar industrial, fruto del esfuerzo mancomunado de empresarios y políticos. Datan de ese proceso la industria textil de Brihuega, Guadalajara, Talavera. Fábrica de algodón en Cataluña y sederías en Valencia y Granada. En Cádiz y Cartagena se construyeron astilleros⁶. Para satisfacción de los industriales españoles se aplica el Reglamento del Comercio Libre

³ Colección Mata Linares.

⁴ Colección Mata Linares.

⁵ Colección Mata Linares.

⁶ Contreras R. op. cit., pag.

de 1778 a fin de facilitar la comercialización de las manufacturas en las colonias. A su vez se consigue eliminar la intervención de las autoridades limeñas. La apertura de los puertos de Concepción, Arica además del de Valparaíso permite a los comerciantes de Chile la relación directa con los de la metrópoli. Estas medidas repercutieron favorablemente en los agricultores.

Entre tanto la moderna industria española entró a competir en el mercado de su Imperio con las extranjeras. Mercado que por entonces estaba sobresaturado y con una capacidad de compra decreciente. Además, en las colonias hispanoamericanas se había despertado una fuerte admiración hacia los comerciantes extranjeros y en sus prácticas liberales veían un cúmulo de virtudes que más tarde influirían en sus sentimientos independentistas. La actitud admirativa se prolongó durante el período republicano. Un distinguido intelectual argentino después de una visita en el año 1842 a los muelles de Valparaíso escribía: «Los pueblos comerciantes son siempre los más amantes de la libertad, que es la base de su existencia y de sus especulaciones. Desde que la Holanda tuvo algunos almacenes, desafió y burló el poder colosal de la España, rica de hombres entonces, señora orgullosa de medio mundo, pero enemigo débil en presencia de un grupo de comerciantes. No fue menos libre la Inglaterra desde que sus bajeles cubrieron los mares...»⁷. Con anterioridad a las guerras de Sucesión (1701-1714), comerciantes, armadores y políticos británicos, estuvieron de acuerdo en la vigilancia de determinados lugares estratégicos de las costas a fin de penetrar en el interior de las colonias de España cuyas materias primas juzgaban indispensables. Para ello consolidaron destacamentos militares en el mar Caribe por el Norte y el estrecho de Magallanes por el Sur.

En este período el gobierno español dicta una abundante legislación a fin de proteger su Imperio, pero que a su vez es reveladora de las diferentes presiones políticas de la época, primero de Inglaterra a través del tratado de Utrecht y más tarde de Francia mediante los Pactos de Familia. «El 28 de Diciembre de 1715, al Virrey del Perú tocante a la nueva prohibición que no se continúe con el comercio ilícito a fin de que en esta razón asegurar de Francia de prohibir por nueva orden a los vasallos de aquella Corona bajo penas capitales el expresado comercio».⁸

«9 de Noviembre de 1718... a los referidos comerciantes franceses que residen en mis dominios que de ninguna manera se pasará a la confiscación de sus bienes.»⁹

El Imperio español sufría en esos años las dificultades propias del atraso tecnológico y de una ausencia de voluntad firme para derrotar a los enemigos. El éxito de las incursiones de la piratería y el contrabando radicó, entre otros motivos, en la buena acogida que tuvieron las mercancías que se introdujeron por esos conductos. Durante algunos períodos esos medios ilegales fueron las únicas formas de abastecimiento. El motivo histórico de este problema fue la inexistencia hasta mediados del siglo XVIII de un proceso manufacturero en la metrópoli capacitado para cubrir las necesidades del Imperio. Los errores del monopolio comercial repercutieron con el tiempo en la misma estabilidad política. Así, por ejemplo, por muy simple que fuera el proceso productivo, cual-

⁷ Sarmiento, op. cit., pág. 49.

⁸ Muro Orejón A. op. cit., pág. 464, T. II.

⁹ Ibid. pág. 549.

quier iniciativa manufacturera era duramente reprimida, «4 de Noviembre de 1711, Al Arzobispo y Cabildo de la Iglesia de Lima, que concurra por su parte que no se ejecuten providencias del Virrey, a fin de cerrar los obrajes, batanes, trapiches, que no se hubieran abierto con licencia de S.M. o compuéstose con ella o con el Concejo. Cédulas idénticas se extienden a Buenos Aires, Concepción y Santiago de Chile». ¹⁰

Siendo la agricultura la base de la economía chilena, ésta tropezó con las dificultades propias del sistema que le impidieron el desarrollo satisfactorio, como fue la dependencia de los comerciantes limeños y la escasez y alto costo de las herramientas para el laboreo. La minuciosa contabilidad que se hacía de ellas en inventarios y testamentos ilustra esta afirmación, «12 de Septiembre de 1780, Chácara ubicada a dos leguas de Santiago... 6 azadones, 6 palas, 1 barreta, 6 echonas». ¹¹ En el trabajo minero la insuficiencia de instrumentos fue un problema tan agudo como las trabas legales. Por consiguiente el tráfico de esclavos se presenta, para una gran cantidad de personas, como solución en un escenario tan limitado. Con la complicidad de funcionarios aduaneros y de otras ramas de la administración los colonos burlaron algunas de las disposiciones impositivas, modalidad común que se aplicó desde los mismos lugares de embarque de los esclavos. Esas formas comerciales han contribuido al desconocimiento de cifras exactas relativas al tráfico. Por lo demás en Cádiz, Sevilla y otros puertos, a los barcos negreros se aplicó la medida de tonelaje y no de individuo. Los historiadores, en el presente sólo señalan cifras aproximadas en relación al tráfico de esclavos. Kamen calcula que en el siglo XVII por el Atlántico ingresaron a América 2.750.000 negros ¹². Quienes fomentaban este comercio lo hicieron para procurarse los metales y cueros del cono sur de América. Por este motivo el ingreso de esclavos fue incesante y en ciertos momentos sobrepasó a la demanda, según testimonio de la legislación de entonces que advertía del «exceso de negros en Buenos Aires por el contrabando, 14 de Octubre de 1760» ¹³.

Tanto en el trabajo minero como en las labores agropecuarias los esclavos del cono sur fueron incorporados en las mitas aunque sin percibir salario. A efectos de lograr el máximo aprovechamiento, los conquistadores impusieron extremo rigor en el rendimiento de la mita, desatendiendo la legislación protectora vigente en el siglo XVI. La mita fue una tradición incaica, modalidad que en la práctica se tradujo en trabajo obligatorio y forma de pagar contribuciones al Estado. En la desaparición de millares de personas integradas en las mitas se explica el sostenido tráfico de esclavos. A través de la compañía de Guinea, Francia mantuvo el monopolio desde mediados del siglo XVII hasta el año 1713, cuyo control indiscutible lo tuvo Inglaterra, a partir de entonces adquiere agilidad, pese a las frecuentes guerras contra el Imperio español el comercio se prolongó a través de representantes de otras naciones y de asociados locales. En el cono sur el asiento inglés de Buenos Aires fue la institución más poderosa de la trata de esclavos. Los portugueses desde el siglo XVI aprovisionaron a los traficantes de la mercancía humana organizando verdaderas cacerías en las costas occidentales de África. Pero, en el siglo XVIII se había facilitado esta tarea, disponiendo comarcas de raza negra en

¹⁰ M. Linares. T.CI ff 402-402.

¹¹ Escribano, pág. 789.

¹² Kamen, op. cit., pág. 125.

¹³ Colección M. Linares T. LXVII. f. 52.