

JEAN-PIERRE TARDIEU

Un proyecto de liberalización
de la trata de los negros hacia las Indias
Occidentales (1778)



SEVILLA, 1990

SEPARATA DEL TOMO XLVII, NUM. 1
DEL
«SUPLEMENTO DE ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS»

Depósito legal SE - 1066 - 1988

Imprenta E.E.H.A. — Alfonso XXI, 16—Sevilla

UN PROYECTO DE LIBERALIZACION DE LA TRATA
DE LOS NEGROS HACIA LAS INDIAS OCCIDENTALES (1778)

JEAN-PIERRE TARDIEU

El suministro de mano de obra servil para el desarrollo económico de los territorios americanos fue una de las preocupaciones de la Corona Española. No es de olvidar que era una ocasión para llenar las cajas del estado, vaciadas por las agotadoras guerras llevadas a través de toda Europa.

Los primeros contratos («asientos») firmados con particulares no dejan de referirse al primer objetivo. El control impuesto por el poder a los «asentistas», teóricamente riguroso, se fundaba por supuesto en motivaciones políticas, pero procedía también de consideraciones financieras. Sin embargo, frente a los empujes franceses e ingleses, fue preciso abandonarlo parcialmente.

El estudio ya clásico elaborado por Georges Scelle con el título de *La traite négrière aux Indes de Castille*¹ evidencia la evolución de los contratos de trata hasta principios del siglo XVIII. Para la misma época, cabe citar a otros autores como Enriqueta Vila Vilar y M. Vega Franco.²

El día 14 de junio de 1765, se concedió a Miguel de Uriarte el monopolio de la trata de los negros, cuyo usufructo pasó a la Compañía Gaditana de Negros, constituida el mismo año. Por varias razones el fracaso de dicha compañía fue total. Se había de pagar en Europa a los esclavos comprados en Africa, lo que originó un alza excesiva de los precios. La caja principal en las Indias se encontraba en Puerto Rico, por oponerse el gobierno al suministro directo de esclavos en los diversos

1 Esta obra, publicada en París en 1906, merecería una nueva edición.

2 Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, 1977.—Vega Franco, Marisa: *El tráfico de esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*, Sevilla, 1984.

territorios. Temía efectivamente el contacto de los tripulantes de varias nacionalidades con las poblaciones locales, lo que, a su modo de ver, acarrearía perjuicios espirituales, y sobre todo el consabido contrabando. Además, al monopolio se añadía un negocio de harina que resultó sumamente desastroso para la compañía. Las controversias con los oficiales reales en América no facilitaron las cosas, tanto más cuanto que, al poco tiempo, ciertos accionistas carecieron de dinero efectivo. Por lo tanto se vio obligada la compañía a solicitar créditos con altos intereses.³

En América, en el último cuarto del siglo XVIII, los criollos, cada vez más impacientes frente a las ingerencias metropolitanas y deseosos de introducir un autodesarrollo, iban manifestando muy a las claras sus exigencias. En 1778, el gobierno español, con el *Reglamento para el comercio libre*,⁴ admitió por fin la liberalización del comercio entre la península y sus colonias por una parte y entre las propias colonias por otra.

En este marco entra un proyecto titulado *Forma de perpetuar y establecer el comercio de negros entre los Españoles*.⁵ Se presenta dicho documento en nombre de un duque cuya identidad no se revela. Se trataba aparentemente de un alto personaje bien conocido en la corte y muy al tanto de los asuntos de ultramar.

De hecho, la nobleza andaluza no desestimaba el comercio con las Indias. Según García Baquero, los «cosecheros» no se contentaban con vender sus productos. De ser necesario, no vacilaban en completar el cargamento de sus buques con otros productos no agrícolas. En el marco temporal en que se sitúa el documento estudiado, entre esta «nobleza comerciante» aparece un sólo duque, el de Veragua.⁶

Se trata de Jacobo Francisco Fitzjames Stuart Colón y Portugal, hijo del duque de Liria y descendiente indirecto de Diego Colón, primer duque de Veragua. Su tío había sido virrey de Navarra y de Cerdeña e

³ Torres Ramírez, Bibiano: *La Compañía Gaditana de Negros*, Sevilla, 1973, pág. 118.

⁴ Para más precisión sobre la génesis del *Reglamento*, véase: Torres Ramírez, Bibiano y Javier Ortiz de la Tabla: *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias del 12 de octubre de 1778*, Sevilla, 1978; Malamud, Carlos D.: *El comercio colonial en el reinado de Carlos III*, «Cuadernos hispanoamericanos, Los complementarios 2», diciembre de 1988, págs. 115-125.

⁵ La copia utilizada en este estudio se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid, ms. 1296620.

⁶ García-Baquero González, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976, tomo I, pág. 474. Relación nominal de títulos nobiliarios vinculados al comercio de la Carrera de Indias en el siglo XVIII.

incluso ministro de Felipe V. Así pues, bien podría ser este personaje el duque aludido.

Dos referencias permiten delimitar con más precisión el origen del proyecto (art. 20). A don Francisco de Llanos y Sanginés, vecino de Cádiz, se le entregará la dirección general del negocio planeado por el duque, según un protocolo firmado por el apoderado del dignatario, don Guillermo Reboul, en nombre de su amo, y de la compañía formada por éste. Según los términos del proyecto, la firma del protocolo tuvo lugar el «3 de noviembre próximo pasado». El artículo 8 cita el «Reglamento expedido para el comercio libre de España a Indias a 12 de octubre de este año», o sea de 1778. De ello deduciremos que se presentó el proyecto de contrato a fines del año de 1778.

Por otra parte, parece que la familia Llanos y San Ginés estaba avezada en el comercio con las Indias. En su libro *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Antonio García Baquero apunta en efecto que dos navios de la carrera de las Indias pertenecían a miembros de esta familia: el «José» (dueño: José de Llanos y San Ginés) y el «San Pedro» (dueño: Juan Llanos y San Ginés).⁷

Hasta ahora no he conseguido ubicar el protocolo firmado por don Guillermo Reboul y don Francisco de Llanos y Sanginés, el cual habría de encontrarse en los libros de escribanías del Archivo Histórico Provincial de Cádiz. No cabe duda de que nos permitiría definir con más precisión a los diferentes interventores de este proyecto.

EXAMEN DEL DOCUMENTO. SITUACIÓN COYUNTURAL DE LA TRATA

1.—*Las constantes*

Se afirma primero que la trata no obedece a los criterios tradicionales del comercio. Como trueque, constituye un paso atrás en el ámbito de los intercambios económicos, requiriendo del comerciante cualidades específicas adquiridas merced a una buena información y una larga experiencia. La primera parte hace hincapié en este aspecto.

Para lograr imponerse en el circuito, habrá que renunciar a unos

⁷ *Ibidem*, tomo 2, págs. 25-30.

conceptos hondamente arraigados, tales como el proteccionismo que intenta desarrollar las fuerzas productivas del país.

Se destaca una noción de primera importancia. Con miras a satisfacer las exigencias de los suministradores de esclavos, el armador encargará un verdadero estudio de mercado cuyos criterios correspondan más a sus caprichos que a sus necesidades reales: «y la compra no es feliz ni amena si los caprichos de sus moradores del litoral africano no quedan satisfechos». Así pues, con cierta condescendencia despectiva, se olvidará la lógica europea frente a la mentalidad local.

Tal encuesta sin embargo será somera, siendo idénticas las mercancías de trata por todas las costas africanas. Sólo cambia la proporción de sus diversos componentes. El patrón de medida, la «pieza», corresponde a las mercancías necesarias para la adquisición de un esclavo teórico, de características corrientemente admitidas, al cual están reducidos todos los cautivos, sean hombres, mujeres o niños. Sin embargo este valor puede variar según las leyes de la oferta y de la demanda. Por eso los capitanes andan en busca de lugares de poco trato para efectuar los intercambios, a no ser que los esclavos sean abundantes.

Ahora bien, España no dispone de todas las mercancías que entran en la definición de la «pieza». Si la economía nacional ofrece sin dificultad alguna sombreros, aguardientes, hierro en barra, sables, fusiles, piedras de fusil, pólvora, esto no representa más que la sexta parte de la cargazón de un navio de trata.⁹ Para ser competitivos, los armadores habrán de transgredir las normas del proteccionismo. En la espera de que España pueda satisfacer sus necesidades, acudirán a la producción extranjera. Pero las comisiones de compra de estos géneros, el flete, los seguros y las tasas alcanzan un 20 % de coste total de estas expediciones, lo que representa una pesada desventaja si no se procura paliarla con más ingenio.

Sea lo que fuere, es imposible elegir la composición o la calidad de

⁸ Estas mercancías formaban parte de las cargazones de los barcos negreros en el período considerado. Véase: **Berbain, Simone:** *Etudes sur la traite des noirs dans le golfe de Guinée. Le comptoir français de Juda (Ouidah) au XVIII^es*, París, 1942.

⁹ En 1455, por la bula *Romanus Pontifex*, Nicolás V concedió el monopolio de las conquistas en la costa africana a los príncipes portugueses. En 1475, por el tratado de Alcabovas, se comprometieron los Reyes Católicos a respetar dicho monopolio. Véanse los textos en: **García Gallo, Alfonso:** *La bula de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en Africa e Indias*, «Anuario de Historia del Derecho Español», núms. 27-28, Madrid, 1957-1958.

las mercancías de trata. Los negros, cuya experiencia forjada a través de la trata secular generó una honda desconfianza, rechazan cualquier variación, aunque corresponda a una mejor calidad. De modo que no se pueden desprestigiar estas costumbres. Así, los términos del intercambio se caracterizan por cierto aspecto estático (a término medio, por supuesto), rectificado sin embargo por el dinamismo geográfico de la trata.

2.—*Las variantes*

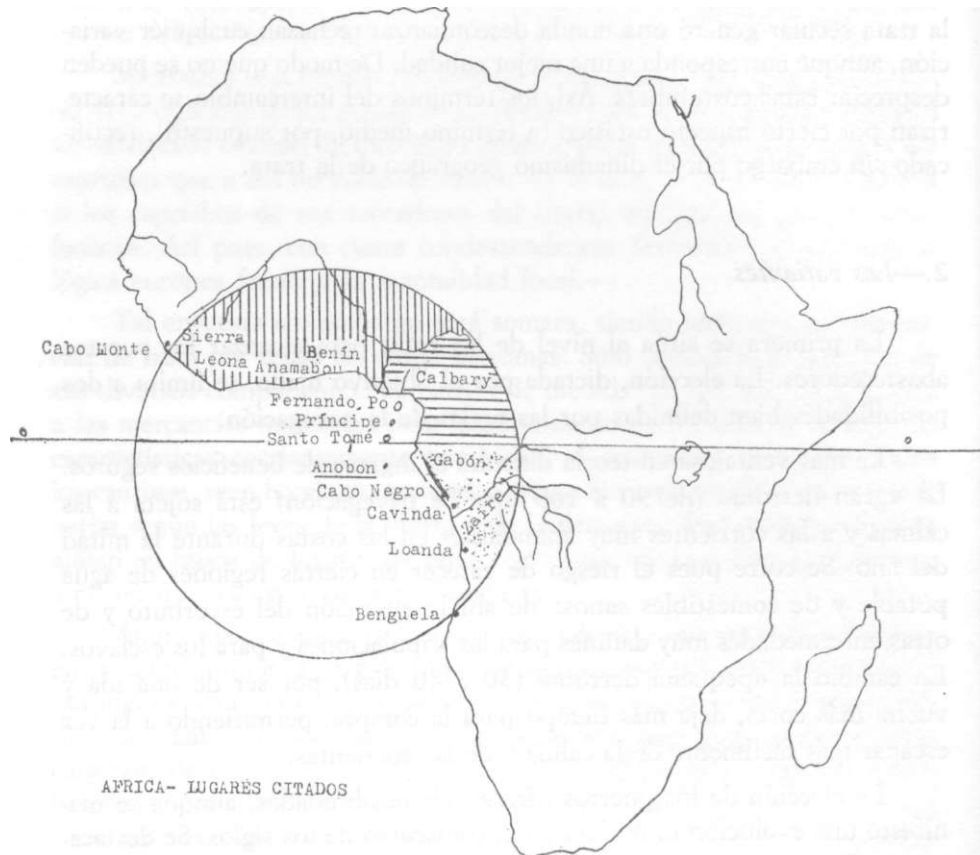
La primera se sitúa al nivel de las rutas para alcanzar los puertos abastecedores. La elección, dictada por el objetivo fijado, se limita a dos posibilidades bien definidas por las reglas de la navegación.

La más ventajosa en teoría dificulta el ingreso de beneficios seguros. La «gran derrota» (de 90 a 100 días de navegación) está sujeta a las calmas y a las corrientes muy abundantes en las costas durante la mitad del año. Se corre pues el riesgo de carecer en ciertas regiones de agua potable y de comestibles sanos: de ahí la aparición del escorbuto y de otras enfermedades muy dañinas para las tripulaciones y para los esclavos. En cambio la «pequeña derrota» (30 a 40 días), por ser de una ida y vuelta más corta, deja más tiempo para la compra, permitiendo a la vez escapar más fácilmente de la calma y de las corrientes.

La elección de los puertos ofrece más posibilidades, aunque se manifestó una evolución muy clara en el transcurso de los siglos. Se destacaron varias zonas de interés a lo largo de las costas del Africa Occidental.

Se efectuó un traslado de la trata, con el empobrecimiento de las regiones tradicionalmente abastecedoras debido a la sobreexplotación que se acentuó en el siglo XVIII: «Las grandes extracciones que se han hecho de ellas en estos últimos tiempos han apurado y acabado de despoblar estos payses». Ciertas expediciones organizadas por los intermediarios se internan en el continente de 200 a 300 leguas con el fin de alcanzar poblaciones todavía preservadas de la trata: «Esta es la parte de Africa donde se encuentran las mejores castas de negros». Se expresan estas consideraciones, de un gran alcance dramático, con una despreocupación reveladora de la mentalidad de la época frente a este comercio.

Tres grandes regiones se destacan (véase el mapa).



A. De Sierra Leona hasta Calabar (Calbary)

Al norte del ecuador, es abundante la oferta. La configuración de la costa, con sus inacabables lagunas, siempre atrajo los navios negreros. Las tierras del interior, de un clima tropical húmedo, en que se desarrollaron grandes civilizaciones como las de los «Fons» y de los «Yorubas», gozan de una densidad bastante alta. Además, las guerras entre los diversos reinos suministran numerosos esclavos.

La rápida descripción presentada por el proyecto de contrato evoca las bahías y las playas que van sucediéndose hasta el reino de Benín (en la Nigeria actual) y hacen más seguro el comercio, particularmente de sep-

tiembre a marzo. Es el momento de la gran estación de sequía, en que la captura, el viaje de los esclavos hasta la costa y su embarque resultan más fáciles.

Dos puertos atraen a los europeos, según el autor: «Anamabou» y «Calbary». Anamabou se sitúa en una región de trata muy activa entre Cape Coast y Accra (Gold Coast, Ghana actual), donde todavía se yerguen las fortalezas negreras. En cuanto a «Calbary», se trata de Calabar, puerto amparado por una profunda bahía, en la frontera oriental de la Nigeria actual, o sea al este del antiguo reino de Benín.

B. *De Calabar al Gabán*

El aspecto de esta costa, en plena zona ecuatorial, se opone al desarrollo de la trata. Las inmensas selvas evocadas en el proyecto obstaculizan no sólo la penetración de las expediciones, sino también y sobre todo la aparición de grandes civilizaciones. Por lo tanto, la población es escasa y poco inclinada a la agricultura: «El país quasi por todas partes no presenta otra cosa sino inmensos bosques, haviados más por fieras que por hombres».

El carácter sobradamente reacio de los esclavos adquiridos en esta región ocasiona por suicidio pesadas pérdidas en las cargazonas. Todo esto aleja a los europeos de esta costa inhospitalaria.

C. *Angola*

La zona bantú ofrece otra vez numerosos ríos, pequeños a menudo, que los portugueses remontaron muy temprano. El proyecto señala la existencia de varios puertos desde Loango en el Congo actual hasta Benguela pasando por Cabinda, los puertos del río Za'ire y Luanda. Estos lugares están abiertos a los extranjeros a pesar de depender del monopolio portugués. Son de mucho provecho para esta nación por situarse enfrente del Brasil. Sin embargo son muy lejanos y los esclavos procedentes de allí son de menor calidad.

D. A estas regiones añade el autor *las islas del golfo de Guinea*. Se entiende fácilmente por qué: sirven de puertos de relevo para los

negreros que se abastecen en ellos de agua potable. Santo Tomé y Príncipe pertenecen a los portugueses. Fernando Poo, cuya situación cercana al continente podría ser muy útil, tiene un clima malsano y un relieve muy desigual.

El caso de Annobón difiere mucho. De un clima más sano y una población más dócil, podría ser una etapa de mucho interés para las expediciones hacia el Congo. Es de notar que esta isla se encuentra casi en el centro del círculo constituido por la zona de trata, de ahí su importancia estratégica. Todavía no está ocupada por ninguna potencia extranjera, apunta el autor. Es sabido que se cambiaron Annobón y Fernando Poo por Santa Catalina en el Brasil, en el tratado de paz de El Pardo, firmado el 24 de febrero de 1778, que finalizó el conflicto que había motivado la expedición del primer virrey de Buenos Aires, Ceballos, en contra de los portugueses del Brasil.

España disponía así por primera vez de un territorio enclavado en el litoral africano, posibilidad que se había negado hasta entonces el monopolio otorgado a los portugueses por la Santa Sede.⁹ Estas circunstancias permiten suponer que el autor concedía mucha importancia a esta isla para el buen desarrollo de su proyecto. España, por otra parte, no despreciará en el futuro el interés de su situación.

La evocación de la trata es rápida. La tradición secular fijó sus aspectos que son de respetar con escrúpulo. La compra está precedida de discusiones con los reyezuelos locales que cobran derechos, y con los proveedores, sin que existan reglas precisas. De hecho, patentiza el autor, la astucia y la mala fe son moneda corriente. Así se requiere mucha experiencia para enfrentarlas, tanto más cuanto que la competencia es importante.

El proyecto contempla de nuevo este aspecto evocando la travesía hacia las Indias. De no tratar bien las cargazonas, el armador correrá graves riesgos. Se han de observar ciertas medidas sanitarias para evitar las enfermedades: las viruelas para los negros procedentes del norte del ecuador y una especie de úlcera para los del sur, a las cuales se añaden las dolencias del estómago o de los pulmones y la disentería. Es bien conocida en efecto la gravedad de las viruelas para los negros de la primera zona, donde dicha enfermedad vino a ser incluso una divinidad particularmente temida («Sakpata» entre los «Fons»),¹⁰ y del «mal de

¹⁰ Véase, Parrinder, Geoffrey: *La Religión en Afrique Occidentale*, París, 1950, págs. 63-66.

Loanda» para los Bantús.¹¹ A los riesgos sanitarios se agregan, claro está, los intentos de rebelión.

Así que no se puede confiar la trata a unos aventureros. Para llevarla a cabo en las mejores condiciones, se requiere una suma de conocimientos muy determinados. Sólo una estructura bien organizada es capaz de explotarlos, como la que acaba de formar el duque con este propósito.

Esta introducción, por muy breve que es, enfoca bastante bien la trata a fines del siglo XVIII. El autor presenta un análisis que no carece de interés para España.

EL PROYECTO DE CONTRATO: SUS INNOVACIONES

Durante todo el período en que hizo estragos la trata negrera, los beneficiadores de licencias particulares primero y luego de asientos hicieron prevalecer los intereses económicos de los territorios de ultramar para convencer a la Corona. Pasaron rápidamente de la explotación de las riquezas del subsuelo al desarrollo de la agricultura que necesitaba una mano de obra servil abundante. Dejaremos aparte este aspecto debidamente estudiado.¹² Sólo diremos que en 1765, cuando se proyectó dar nuevo impulso a la economía puertorriqueña, se introdujo una cláusula especial en el asiento con Miguel de Uriarte para obligarle al cultivo por cuenta propia de un terreno de gran superficie con la ayuda de una parte de los negros traídos a la isla.¹³

Unos años más tarde, nuestro proyecto se refiere a las mismas razones. El artículo 13 insiste en lo importante que es para el porvenir de la agricultura en las Indias el abastecimiento de esclavos con precios y condiciones de pago interesantes para los colonos. Según el artículo 15, este comercio, bien dirigido, es provechoso para el interés público y el estado. El artículo 18 lo afirma de nuevo: el objetivo de la Corona es que los beneficios del negocio recaigan sobre todos los súbditos de Su Majestad.

Esta dialéctica entre el desarrollo de la economía colonial y la prosperidad del estado y de la nación entera no aparece como preámbulo sino

11 Véase: Tardieu, Jean-Pierre: *L'Eglise et les Noirs au Pérou (XVI^e-XVII^es)*, Lille, 1988, pág. 743.

12 Véanse las obras citadas más arriba y Jean-Pierre Tardieu: *Les principales structures administratives espagnoles de la traite des Noirs vers les Indes Occidentales*, «Cahiers du Monde Hispanique et Luso-Brazilien (Caravelle)», 37, Toulouse, 1981, pág. 54.

13 Archivo General de Indias (A.G.I.), Contratación, 5.758.

que surge en el propio cuerpo del proyecto, para que se admitan más fácilmente las innovaciones propuestas.

1.—*Las personas*

No se presenta al duque como el principal beneficiario de la empresa proyectada. Por lo contrario su intervención será la de un filántropo deseoso de consagrar sus recursos y su energía a enseñar el camino a los españoles: «ponerse a la frente y abrir el camino a los vasallos de V.M.» (art. 18). Algunos renglones más abajo, se evocan de nuevo las aspiraciones del procer: «siendo el Duque el primer emprehendedor de este comercio» (art. 24) y se concluye el proyecto afirmando otra vez que la pretensión del duque es (¡sacrificando su propia persona!) animar a los vasallos de la Corona española a que se lancen en el comercio de los negros. Así pues, las proposiciones de modificar el esquema clásico no estriban de ningún modo en una ambición personal.

En efecto, los cambios propuestos son de mucha trascendencia, primero al nivel de las personas. El artículo primero afirma que «para el giro de este comercio y adquisición de los negros en la actualidad, es indispensable el auxilio de los extranjeros». Los tiempos han cambiado y el aislamiento proteccionista ya no se puede justificar en una economía europea en plena transformación. Se pone en tela de juicio una de las principales preocupaciones de la Corona a lo largo de los siglos precedentes. Nunca se había atenuado su resistencia a permitir que unos extranjeros se metieran en los negocios de sus territorios americanos. Temía, con mucha razón si tenemos en cuenta la realidad histórica, la competencia desleal de esta gente que se aprovechaba de la trata para internar mercancías de contrabando que escapaban del comercio español y perjudicaban así gravemente el tesoro real.¹⁴ Hasta tal punto que los candidatos extranjeros al asiento habían de tomar sus precauciones al redactar el contrato. En 1590, Lucían Centurión y Agustín Spínola precisaron que no se debía obstaculizar la introducción de los esclavos en las Indias por ser ellos extranjeros.¹⁵

¹⁴ Véase por ejemplo: Aguirre Beltrán, Gonzalo: *La población negra de México. Estudio etnohistórico*, México, 1972, págs. 26-29; Acosta Saignes, Miguel: *Vida de los esclavos negros en Venezuela, Cuba*, 1978, págs. 59 y 62; Vila Vilar, Enriqueta: *Hispanoamérica...*, págs. 164, 172, 178, 180.

¹⁵ A.G.I., Contratación, 2.984, carta de Lucían Centurión y Agustín Spínola del 2 de diciembre de 1590.

El aspecto monopolizador del contrato desaparecerá tanto dentro de los límites del reino, donde se acudirá a todos los españoles, como en el extranjero. Se abrirá el comercio a todos por 25 años (art. 1).

Se podrá reclutar libremente extranjeros, cuando el poder siempre había tratado de imponer tripulantes españoles para descartar a los judíos y a los «heréticos». Pedro Gómez Reynel en 1595 tuvo que contentarse con marineros españoles o portugueses,¹⁶ igual que Lamego en 1623.¹⁷ Las tripulaciones, según el artículo 5, podrán componerse de una tercera parte de españoles y dos terceras partes de extranjeros, entre los cuales ya será posible escoger al capitán y al cirujano. Sólo se exigirá competencia.

El duque gozará de la exclusividad únicamente para la dirección del depósito de Puerto Rico, evocado más abajo, no tanto por deseo de ganancias como por anhelo de imponer una mejor gestión de la renta. Sus representantes aceptarán formar a bordo de los navios negreros a los pilotos y cirujanos mandados por el gobierno, «siendo de la obligación del Duque o sus representantes el informarlos de los conocimientos y hacerlos instruir en todos los puntos relativos y necesarios para la perfecta inteligencia de este ramo» (art. 19). Este es un punto capital: se deja entrever así la aparición de una verdadera escuela de formación para los mandos técnicos de la trata, estructura que no existía hasta entonces. La escuela de navegación de la Casa de Contratación de Sevilla, en los siglos anteriores, no se preocupaba específicamente por este comercio.

2.—Estructuras geográficas y lugares de actuación

Siendo la meta principal racionalizar la trata, convendrá instalar en las Indias un centro de reparto de los esclavos, llamado depósito general. Se ubicará en Puerto Rico, cuya situación geográfica predispone la isla a este rol.

Habrá que construir estructuras de acogida adaptadas, principalmente desde el punto de vista sanitario, e implantar espacios agrícolas

¹⁶ *Cedulario indiano recopilado por Diego de Encinas*, ed. de Alfonso García Gallo, Asiento con Pedro Gómez Reynel del 30 de enero de 1595.

¹⁷ *Ibidem*, y A.G.I., Contratación, 5.758.

destinados al mantenimiento de los esclavos desde su llegada hasta su venta. Los futuros compradores podrán así abastecerse normalmente, merced al medio regulador constituido por el depósito, por condiciones financieras mucho más ventajosas. De este modo se preservará también la calidad de la mano de obra (arts. 1-2).

A los representantes del duque les incumbirá repartir a los esclavos llegados en los barcos españoles o extranjeros (arts. 3-4), utilizando sin embargo navios españoles cuya tripulación experimentada se formará según las proposiciones descritas más arriba (art. 5)

Se venderán los negros a cualquier comprador, el duque para sus propias tierras y los vecinos de la isla o de las otras colonias hacia las cuales se les encaminará. Los vendedores podrán adentrarse sin dificultad en las tierras («internación») para la venta y traer a Puerto Rico el dinero y las mercancías ofrecidas en trueque por los compradores. También se podrá exportar libremente fuera de la isla el producto de la venta (arts. 6-7).

Se prevé una excepción al esquema para el duque, quien gozará del derecho de introducir directamente esclavos en las Indias sin pasar por San Juan de Puerto Rico, sino por Cádiz donde habrá un depósito de mercancías extranjeras necesarias para el negocio, lo que permitirá rivalizar mejor con los puertos extranjeros (arts. 16-17).

En caso de baja demanda por las colonias españolas, se mandará a los negros hacia los territorios extranjeros sin que esto pueda acarrear una agravación de los derechos.

3.—*El régimen tributario*

Hasta entonces, el régimen tributario era de una extrema complejidad. Sin hablar de la cantidad ofrecida por el candidato por la compra del monopolio y de las tasas pagadas por los compradores de las licencias particulares que éste vendía a su vez, había las tasas de entrada y de salida de los puertos tales como el almojarifazgo, la alcabala, la avería que aumentaban el precio de coste de los esclavos.¹⁸ Habría que añadir también los impuestos locales.

18 A este respecto, véase Scelle: *La traite...*

Primero, propone el proyecto, se someterán los barcos a la legislación común prevista por el *Reglamento* sobre la libertad del comercio entre la península y las Indias, expedido al día 12 de octubre de 1778. Luego se contempla la posibilidad de eximir la introducción de esclavos de cualquier derecho. Pero se descarta esta hipótesis por ser demasiado utópica, sugiriendo limitar el gravamen a un 2 % del valor de la primera venta, a pagar después de la transacción. No se sujetarán los víveres y los géneros necesarios a la trata a ninguna tasación, sea real o municipal. Se impondrán los productos de la venta exportados por el duque en los barcos y hacia los lugares de su elección según el régimen tributario vigente, pero una sola vez (arts. 8-9-10-11-14).

De hecho, enfatiza el proyecto, una imposición múltiple, aumentando el precio del esclavo, perjudicaría a los colonos, «pues influiría en el atraso del cultivo y menos abundancia de los frutos» (art. 14).

En cuanto a los precios, obedecerán a las reglas de la oferta y de la demanda, sin ningún encuadramiento administrativo, según las condiciones normales (trueque, al contado, al fiado). Se cuenta pues de una manera evidente con la regularización del comercio para que los precios queden al alcance de todos los compradores (art. 18): ésta es una de las mayores innovaciones del proyecto.

4.—*Condiciones anejas*

Poniendo aparte a los marineros de la trata y a los empleados del depósito general de Puerto Rico, todo el personal empleado para la venta en las otras colonias y el cobro de su producto será español, con fin de evitar quizá posibles malversaciones. Serán responsables de su gestión ante el director general de Cádiz y el administrador general de Puerto Rico (art. 21).

Para no poner trabas a la buena administración del comercio, se exentará a dichas personas de sus obligaciones militares durante su contrato, tanto en España como en las Indias (art. 26). Por la misma razón no se podrá embargar los navios de trata (art. 28).

Como el tráfico del depósito general de Puerto Rico despertará muchas codicias, el poder concederá al duque dos fragatas de guerra de

treinta cañones cada una, armadas para seis meses a expensas del erario real. Las tripulaciones, formadas por una tercera parte de españoles, correrán al cargo del duque (arts. 30-31).

Este gozará de la administración del depósito general durante 25 años, pero se aplazará el vencimiento del contrato lo necesario como para despachar a los negros restantes en Puerto Rico o en otros territorios y cobrar el producto de la venta (art. 29).

Será de su obligación mandar a la Corona un informe general anual de las actividades del depósito en que aparezcan el número de negros vendidos, los apellidos de los compradores, el montante de las transacciones; el número y la identidad de los tripulantes de los barcos de trata, así como la de sus dueños, el número y la identidad de los empleados en España, en Africa y en las Indias. Así el poder dispondrá de los medios necesarios para controlar la trata.

* * *

De un modo general, resaltan en la introducción al proyecto un apreciable conocimiento de las técnicas de trata y un «buen hacer» imprescindible para cualquier intento de racionalización, presentada como factor primordial del desarrollo de las Indias y, por lo tanto, de la prosperidad del estado.

Los términos de este proyecto de contrato proponen una verdadera ruptura con la tradición secular de los asientos que obedecía a la ley del proteccionismo. Se manifiesta muy a las claras un deseo de apertura hacia el individuo, incluso hacia el extranjero, considerada como condición necesaria para la racionalización de la trata. Esta rechazará en la medida de lo posible las intervenciones del estado, para establecer un mecanismo natural, lógicamente estructurado, que permita un equilibrio favorable al desarrollo económico de las Indias.

En resumidas cuentas, ¿cómo no ver a través de los artículos de este proyecto las reivindicaciones de los propietarios americanos, hondamente marcados por las nuevas teorías económicas de la época?

EL PROYECTO DE CONTRATO

FORMA DE PERPETUAR Y ESTABLECER EL COMERCIO
DE NEGROS ENTRE LOS ESPAÑOLES *

la Ir Los géneros de que se compongan las cargazones han de ser surtidos según el consumo de la costa a donde se destinare la expedición. Estas cargazones se hacen diferentes para cada lugar, no tanto por las especies de que se componen quanto por su surtimiento, pues éste debe ser conforme a los usos y costumbres de cada pays o Nación. Es decir: una quiere mayor cantidad de ropas, otra de municiones y de armas, otra de quincallería, otra de aguardiente. A *Juda* y quasi a todo el norte de la línea es menester llebar una especie de concha de las islas Maldibas llamada Cauris que sirbe de moneda en aquellas comarcas, en fin cada nación quiere que los surtimientos sean hechos relati / bamente a sus usos y menesteres, y la compra no es feliz ni amena si los caprichos de sus moradores no quedan satisfechos, lo que impone al armador la necesidad de adquirir las noticias más exactas del parage adonde destina su cargazón.

Este método general de aquellas costas es el de formar con diversos valores efectivos un valor ideal llamado *pieza*, que sirbe de moneda de cuentas para determinar las especies de los cambios.

Los agentes o corredores negros prefijan estas *piezas* contradictoriamente con el capitán después de haverse hecho cargo respectivamente uno y otro de la cantidad de los géneros que están a bordo del navio y del 2a número de esclavos que / se hallan dispuestos a la venta.

Estos precios suelen bariar unas becas por causa de los tratantes, según la destreza con que cada uno sabe hacer su operación o sus combinaciones, y otras por el número de los compradores. Por ejemplo, si dos navios europeos se encuentran a un mismo tiempo en un parage, entonces el esclavo bale algunas piezas más. Si tres, aumenta el precio, y así respectivamente. De modo que subiría a un precio exorbitante si los capitanes no tomasen la precaución y tubiesen el mayor cuidado de no tropezar en estas concurrencias.

* Se ha respetado la ortografía del documento original, aunque a veces, ciertas formas parecen denunciar una influencia extranjera. Por eso sería interesante saber quién era exactamente don Guillermo Reboul.

Sólo en algunos mercados generales, tales como los de *Anamabou* 2r y de *Calbary* uno / y otro al Norte de la Línea en la Costa de Oro y los de *Cabinda*, *Loango* y *Malimba* al sur de la Línea en la costa de Angola, pueden llegar sin recelo los navios europeos. Porque como los vendedores de esclavos que acuden a ellos son de muchos y diferentes parages, las proporciones de los cambios entre las ropas que concurren y el número de esclavos que se juntan con más dificultad se suelen alterar los precios.

Estas mismas circunstancias hacen bien manifiestamente conocer la instrucción y pulso con que en Europa se han de formar todas sus con-
vinaciones, el cuidado y tiento con que debe preservarse de un error y 3a las esquisitas y diestras / prevenciones con que es menester reglar sus operaciones así para los tratos en todos aquellos parages como para todo lo demás, si ha de sacarse con ventaja alguna utilidad en la empresa de sus expediciones. Aun dejando aparte todo lo demás, un error en el cálculo primordial, o un paso falso en la costa del destino causan pérdidas inconsiderables.

De todos los géneros de que puede componerse el surtimiento de una cargazón destinada a la compra de los negros, el Reino de España según está en el día no puede suministrar más que los aguardientes, el hierro en barra, los sables, los fusiles, la pólvora, y las piedras de fusil, que 3r todo junto para los efectos o repuestos con que debería siempre / ejecutar una empresa de esta clase vendría a completar la sexta parte de una cargazón al poco más o menos. Esto se entiende aun comprehendido en ello algún surtido de sombreros que deben agregarse en las expediciones destinadas para el Reino de *Benín*. Deviéndose advertir que el genio desconfiado de los negros no permite que se mude la calidad y género de las cargazones. Hechos a una mercadería, es menester llebarles siempre la misma. Cualquiera diferencia aunque les fuese ventajosa les haría sospechar y frustraría la empresa con no poder lograr la compra.

Esta circunstancia, y no otra causa, es la que a las naciones que 4a trafican en este comercio las hace en cierto modo dependientes / una de otra, por la necesidad que las precisa a aprovecharse recíprocamente en sus puertos respectivos de la Europa de los géneros y frutos que entran en las cargazones. Y esta propia razón obliga a España, particularmente queriendo emprender el giro del referido comercio, a principiarle tomando del extranjero aquellos géneros de que carece, y con que necesariamnte debe componer la totalidad de sus cargazones. Substituirlos con los de su

suelo es negocio que para lo benidero prebiniéndoles pudiera, pero que siempre pide mucho tiento.

4r El hilo de estas reflexiones atrahe naturalmente la consideración de los gastos que se hacen indispensables para las primeras expediciones que huvieren de salir de los puertos / de España. Las comisiones de compra en los payses extranjeros, el flete, los seguros y los derechos de extracción e introducción en este Reino forman un conjunto que en la totalidad causarán la diferencia de un 20 por 100 y esta primera desbentaja recayendo en las operaciones de Africa se opondría y tal vez sorprendería los progresos y el ánimo de la nación si las disposiciones que se tomasen no correspondiesen y fuesen vastante eficaces al remedio.

Hay dos derrotas conocidas para hir de Europa a Africa. La una llamada la *Grande* que consume de 90 a 100 días de navegación. Esta por lo regular está sujeta a barios accidentes. Entre otros expone a los navios a todos los contratiempos de las calmas / y de las corrientes mui abundantes en las costas de Africa durante 6 meses del año y por consiguiente a la carestía del agua mui escasa en algunas de estas costas, a la corrupción de los comestibles, al escorbuto y a todas las demás enfermedades que acometen a las tripulaciones y a los esclabos que están a bordo del navio.

5r La segunda es la que llaman la *Pequeña*, que por lo regular es de 30 a 40 días. A ésta entre las demás ventajas sobre la *Grande* la asiste también la inapreciable de acelerar los retornos. Porque llegando a propósito a la costa hay más tiempo y proporción de facilitar las compras y ganar la alta mar antes que las calmas y las corrientes / vengan a sorprender al navio,

Las costas y las comarcas vezinas a las costas alimentaban en otras ocasiones una mui abundante venta de esclavos. Las grandes extracciones que se han hecho de ellas en estos últimos tiempos han apurado y acabado de despoblar estos payses.

La mayor porción de esclabos que en el día se compran en toda esta inmensa extensión de costas que discurren desde el *Cabo monté* en la *Sierra Leona* hasta el liío de Calbary, los trahen unas especies de cáfilas de mercaderes que ban a buscarlos hasta 200 y 300 leguas de tierra adentro del pays. Esta es la parte de la Africa donde se encuentran las mejores castas de negros.

6a Desde el *Calbary* hasta el *Gabán* las / compras de negros están interrumpidas. El país quasi por todas partes no presenta otra cosa sino inmensos bosques, havitados más por fieras que por hombres. Produce pocos frutos y ningún grano. Los negros que se pudieran adquirir en este país son de una casta semejante a los de *Ybo*, la más perbersa de todas. Su fiereza, y su ferocidad que los arroja a darse la muerte por sí mismos, aparta de allí a los europeos porque no compran en estas costas, sino con mucha desbentaja por las pérdidas que padecerían durante la travesía desde allí a los puertos de las Indias.

6r Las isla de *Santo Tomé* y del *Príncipe*, sitas en el golfo de Gabón, no contribuyen cosa alguna a la compra de los negros. / Pertenecen a los Portugueses y son habitadas de negros libres, pobres y perezosos que cultiban poco y sólo venden algunos refrescos a los navios que buelben de la Costa de Oro a la América.

La de *Fernando del Po*, la más vecina de las costas, poco sana y de terreno peñascoso, es havitada de negros tan feroces como los de la costa, y será difícil y costoso domarlos.

7a La de *Anobón*, sita más allá de la Línea, será singularmente útil para los navios destinados al Congo. Es sana en quanto aquellos climas lo permiten, y es igualmente havitada de negros libres. Pero su genio dócil y pacífico podrá facilitar mucho su reducción, aunque hasta ahora se hayan negado a admitir en su isla a ningún / extranjero.

Desde el citado Golfo o Río de *Gabón* buelbe a empezar otra vez la compra de los negros hasta llegar al *Cabo Negro*. Esta costa del sur es la conocida en este comercio con el nombre de Angola. Tiene tres puertos abiertos a todas las naciones que son *Cavinda*, *Loango* y *Mcdimba*, con otros dos puertos entre el Río *Zaire* y el *Cabo negro* que son *San Pablo de Loando*, y *San Felipe de Búnguela*. Pertenecen exclusivamente a los Portugueses. Son los más distantes, pero convienen singularmente a esta nación y no convienen tal vez a otra que a ella, por que están enfrente de sus posesiones de América, lo que hace mui cortas sus expediciones.

7r La calidad de los negros del sur de la Línea es mui inferior a la de los del / norte, además de que las compras son muchos menos abundantes en esta parte de Africa. Estas dos razones inducen a los Europeos a tomar su rumbo para los puertos de *Anamabou* y *Calbary*. Y quando se dirigen a ellos tienen el cuidado de entrar en sus bahías y playas que son fre-

cuentas y seguras en la costa del norte hasta el *Benín* en la estación desde el mes de septiembre hasta el de marzo.

8a Las formalidades que deben obserbarse en todas estas costas para empezar las compras, los derechos que es preciso arreglar con los soberanos para obtener las licencias para ellas, las condiciones preliminares que deben prefixarse con los corredores, el arbitrio que reina en cada uno de estos diferentes puntos, todas las menudencias y circunstancias que se originan de la desconfianza, de la astucia / y de la mala fee de estos corredores, y de los comerciantes negros, el arte que poseen para disimular los defectos y edad de los esclavos, y por último la concurrencia de las varias naciones europeas que a un mismo tiempo se hallan en estos mercados son un conjunto de cosas que exigen una suma de conocimientos y un cúmulo de experiencias tales que no se pueden adquirir, sino es a costa de muchos viages y de muchas operaciones practicadas en el mismo pays.

Hechas ya las compras y dispuesto el número de los esclavos que caben en el navio, o que haya permitido adquirir el surtimiento, aún queda otro punto esencial para concluir la operación, y éste es el de la conducción de ellos a las Indias.

8r Este es un particular en que se atrabie / san los inconvenintes a montones.

Los riesgos y peligros de todas especies que a cada paso se tropiezan piden tanta atención que hacen más y más indispensable y absoluta la prevención de sus conocimientos y la experiencia de sus precauciones.

Las cargazones, aun las mejores aderezadas si no son bien cuidadas en la travesía, perecen o se deterioran, de modo que el armador apenas saca la mitad de su desembolso, y a becas nada por haberle perdido enteramente.

9a Las enfermedades originales a que los negros están sugetos que son las viruelas para los del norte de la Línea, y una úlcera o llaga virulenta para los del sur, y las demás enfermedades accidentales, como el mal de estómago, los catarros, las fluxiones de pecho, los cursos, la disenterie que, ya sea por / causa del mar, o ya por algún descuido en el modo de mantenerlos o de gobernarlos, suele sobrebenirles, exponen a un navio a perder todo el fruto de su expedición.

Por otra parte las tramas, la conspiración de los esclavos se hacen

siempre de temer. Ellos, royendo sus cadenas al fondo del navio, no acechan otra cosa que el instante de romperlas y de matar a sus conductores.

En resumen, el comercio de los negros por todos sus extremos está tan lleno de peligros y exige y tiene de suyo una complicación de tantos conocimientos que sólo los puede convinar y numerar el que llega a practicarlos. Pero éstos por mayor son los que el Duque suplicante ofrece a L.R.P. de V.M.

9r Esta consideración pues de dificultades con la necesidad y el deseo de que se aseguren con acierto y para siempre las operaciones / de este giro que irremisiblemente han de ocasionar la adquisición, la conducción, la introducción y la venta de los negros como así mismo la exportación de los productos que después han de causar estas mismas ventas con motivo de lo que tiene propuesto y gracias que pide en la materia y título 4 del reglamento que deja referido y con fecha de 30 de julio tiene presentado a V.M., le han hecho igualmente discurrir al Duque suplicante la forma y disposiciones que se podrían tomar, y le han parecido más adecuadas para prebenir los inconvenientes y evitar del propio modo los embarazos que de otra suerte pudieran tropezar en su ejecución los cinco primeros artículos de su citado reglamento si éstos no fueran comprendidos con el por menor de que se hacen susceptibles y han de facilitar 10a necesariamente así como todo el proyecto de las Reales intenciones / de V.M. así también de las del Duque suplicante.

Con esta mira propone a V.M. 32 artículos en que abraza lo principal de la materia y en que describiendo su forma substancial se dan las reglas y método con que se puede girar este comercio en particular y en general. Sólo que para ello necesitan de la Alma y Real Sanción de V.M., pues de otra forma de nada servirían sino fuesen establecidas como ley.

Y para que el acierto de estas reglas sea obserbado y los vasallos de V.M. a imitación del Duque suplicante se animen a desfrutar la proporción y logro de ellas con los conocimientos que les facilita la ocasión, y en un rumbo tan no conocido por ellos todavía tengan huellas que 10r seguir, / el mismo Duque suplicante se ofrece a ponerse a la frente del camino abriéndoselo patentemente para que le puedan continuar, sin las imposibilidades y embarazos que en el dia les haría no emprender.

Los artículos pues son, Señor, los que siguen.

Capítulos que deben observarse para la introducción
y venta de los negros en las Colonias de S.M.

11a I.º.—El Duque suplicante tiene, Señor, sentado en el exordio de este memorial que para el giro de este comercio y adquisición de los negros en la actualidad, es indispensable el auxilio de los extranjeros. / Por esta causa, ya sea por sí o ya por sus representantes, sean éstos naturales o extranjeros, podrá abrir la puerta a este comercio disfrutándole por espacio de 25 años contados desde la fecha de esta gracia formando y manteniendo un depósito general de esclavos en la isla de San Juan de Puerto Rico para que de allí puedan surtirse de ellos los que los necesitaren. Y a este fin podrá así mismo hacer cultivar los víveres que necesitare para la manutención de estos esclavos mientras estuvieren en depósito y huviere logrado la venta de ellos.

11r 2.º—Para el propio fin y efecto podrá igualmente adquirir, comprar, hacer y poseher en dicha isla y sitios más acomodados la casa o casas necesarias para el alojamiento / y depósito de estos negros y su mejor conservación que sirba de caja hasta venderlos. Y así mismo construir o establecer el ospital u ospitales que necesitare para la enfermedad y curación de ellos, y el restablecimiento de su salud, ya sea ésta quebrantada por las fatigas del camino y travesía desde Africa a América, ya por la mutación del clima o país, o ya por otra causa.

12a 3.º—Para mantener este depósito y abastecerlo de negros, podrá hacer tocar en dicha isla todos los navios que, ya sean españoles o extranjeros, tubiere destinados a la compra de negros. Y admitidos allí con el pavellón que llebasen, ya sea extranjero o nacional, podrán depositar en ella o bien el todo o bien / parte de su cargazón a voluntad del dueño principal como es el Duque, según las circunstancias que mediaren o las órdenes que comunicare a los capitanes o empleados de su misma expedición.

4.º—La administración de este depósito y caja general de Puerto Rico será privativa y propietaria del mismo Duque o de sus representantes y empleados, quienes tendrán la absoluta facultad de destinar sus negros como mejor les pareciere, ya sea hendiéndolos en el mismo Puerto Rico a los establecimientos del Duque y sus colonos, o a los demás havitantes

Capítulos que deben observarse para la introducción
y venta de los negros en las Colonias de S.M.

11a 1.º.—El Duque suplicante tiene, Señor, sentado en el exordio de este memorial que para el giro de este comercio y adquisición de los negros en la actualidad, es indispensable el auxilio de los extranjeros. / Por esta causa, ya sea por sí o ya por sus representantes, sean éstos naturales o extranjeros, podrá abrir la puerta a este comercio disfrutándole por espacio de 25 años contados desde la fecha de esta gracia formando y manteniendo un depósito general de esclavos en la isla de San Juan de Puerto Rico para que de allí puedan surtirse de ellos los que los necesitaren. Y a este fin podrá así mismo hacer cultivar los víveres que necesitare para la manutención de estos esclavos mientras estuvieren en depósito y huviere logrado la venta de ellos.

11r 2.º—Para el propio fin y efecto podrá igualmente adquirir, comprar, hacer y poseher en dicha isla y sitios más acomodados la casa o casas necesarias para el alojamiento / y depósito de estos negros y su mejor conservación que sirba de caja hasta venderlos. Y así mismo construir o establecer el ospital u ospitales que necesitare para la enfermedad y curación de ellos, y el restablecimiento de su salud, ya sea ésta quebrantada por las fatigas del camino y travesía desde Africa a América, ya por la mutación del clima o país, o ya por otra causa.

12a 3.º—Para mantener este depósito y abastecerlo de negros, podrá hacer tocar en dicha isla todos los navios que, ya sean españoles o extranjeros, tubiere destinados a la compra de negros. Y admitidos allí con el pavellón que llebasen, ya sea extranjero o nacional, podrán depositar en ella o bien el todo o bien / parte de su cargazón a voluntad del dueño principal como es el Duque, según las circunstancias que mediaren o las órdenes que comunicare a los capitanes o empleados de su misma expedición.

4.º—La administración de este depósito y caja general de Puerto Rico será privativa y propietaria del mismo Duque o de sus representantes y empleados, quienes tendrán la absoluta facultad de destinar sus negros como mejor les pareciere, ya sea hendiéndolos en el mismo Puerto Rico a los establecimientos del Duque y sus colonos, o a los demás havitantes

de aquella isla, en que gozará esta absoluta preferencia, o ya llebádo los
 12r sobrantes a otras partes de los dominios de S.M. / y sean en el número
 que fuesen.

5."—Los negros que del depósito general dtí Puerto Rico pasaren a las
 demás colonias españolas serán conducidos en embarcaciones menores
 de vadera española fletadas y despachadas de aquella isla, ya sean
 propias o ya pertenecientes a otros ynteresados españoles. Y las tripula-
 ciones que las montaren serán formadas de sugetos capaces e inteligentes
 en la conducción y conserbación de los negros y compuestas de una tercera
 parte de españoles y dos terceras partes de extrangeros, incluso en éstos
 el capitán y cirujano para que con los documentos y esperiencia de los
 segundos se bayan instruyendo los primeros. /

13a 6.º—Será lícito y facultatibo el internar para la venta de los negros
 tierra adentro desde los puertos donde arribaren como sacados del depó-
 sito general y en la forma que prescribe el artículo antezedente a todas
 las provincias, ciudades o pueblos de los dominios de S.M. donde fueren
 conducidos y necesarios dichos negros.

13r 8.º—Las embarcaciones que se ocuparen / en la conducción de los negros
 los géneros, frutos o dinero a que se vendiesen los negros, para almace-
 narlos en Puerto Rico afin de sacarlos de aquí a su tiempo o llebarlos de
 allí directamente a otro destino sin esta precisión.

13r 8.º—Las embarcaciones que se ocuparen / en la conducción de los negros
 y sus agregados, y las que se emplearen con destino al transporte de ellos
 y sus productos, ya sean éstos en frutos, en géneros o en dinero, entre
 Puerto Rico y las demás colonias serán consideradas y gozarán de los
 privilegios concedidos por S.M. en el arancel 3." del Reglamento expedido
 para el comercio libre de España a Indias en 12 de octubre de este año,
 pagando sólo en sus casos lo prevenido en los artículos 2.º, 3.º, 4.º y 5.º del
 mismo arancel. Y en quanto al primer artículo de éste, como la descarga
 y desembarco de los negros no será sin duda de una vez sola sino poco
 a poco y de diversas vezes conforme se fueren proporcionando las
 14a ventas, / dichas embarcaciones tendrán la facultad de hacer plancha
 en los puertos donde arribaren a este fin, todo el tiempo que los capitanes

necesitaren para despacharlos pagando únicamente por el primer reconocimiento de su cargo tres pesos al escribano por su asistencia y el papel sellado que se huviere consumido.

9.—^Aunque por lo que interesa al estado la introducción de los negros debería ser libre de todos derechos por quanto se dirige a aumentar las manos y población que han de servir para acrecentarlos, en el caso de que hayan de pagar alguno, será sólo un 2 por 100 del valor de la primera venta por todos los derechos, así de venta como de marca, como
 14b de todos los demás de / cualquier naturaleza que sean. Cui exacción no podrá hacerse hasta que efectivamente se haya berificado dicha venta, ya sea en el depósito general, ya en los puertos adonde desde allí se condugeren, o ya en los pueblos interiores donde se llegaren a internar, pues ha de berificarse siempre dicha venta primero que se haga la exacción para no debilitar de otro modo al armador en las fuerzas con que necesita comerciar.

10.—En el caso de la internación de los negros a los pueblos interiores, serán libres de todos derechos reales y municipales y no se podrá exigir ni pedir alguno de qualquier clase que sea por el tránsito, ni otra causa,
 15a pues todos han de / considerarse compensados con sólo el 2 por 100 de alcazaba [sic] de su primera venta.

11.—Los víveres y géneros que fueren necesarios para la manutención y abrigo de los negros serán así en España como en Indias entera y absolutamente libres de todos derechos reales y municipales.

12.—En consideración a que tal vez con los frutos nacionales de las Indias tendrá que adquirir otros extranjeros que le serán necesarios para la compra de los negros, y que de todos modos con el procedido de las ventas de éstos se ha de mantener este comercio proporcionando, ya a cambio o ya a dinero, los / efectos precisos para las referidas compras,
 15b todo el mencionado procedido que resultare de las ventas, ya sea en frutas, géneros o dinero, podrá extraherlo libremente, ya sea de Puerto Rico donde lo tenga almacenado o ya directamente desde donde executare las ventas, conforme a lo prevenido en el artículo 7 y a los tiempos que le conviniere y conducirlo en embarcaciones nacionales o extranjeras a los destinos, puertos o parages donde le acomodare, ya sean nacionales

o extranjeros, sin que en esto en los barcos de su conducción ni en la naturaleza o clase de los frutos, efectos o dinero que resultare de dicho
 16a procedido se le ponga / ninguna limitación.

13.º—Como el fomento o disminución de la agricultura depende esencialmente del más o menos número de esclavos que se emplearen en ella, y este punto en la menor parte de la graduación de los precios y forma de pagarles, pues el que quisiera comprar quatro por el costo del precio tal vez no podrá comprar más que dos, o de otro modo el que a frutos compraría seis, tal vez a dinero no podrá comprar ni aun uno, para que el colono pueda lograrlos con más comodidad y dar mayor fomento a su cultivo, único objeto de todo este proyecto, en el caso de la extrac-
 16r ción de lo procedido de las ventas que queda / prebenido en el artículo antezedente, los derechos que deberá pagar el Duque serán los prefinidos en el segundo arancel del último Reglamento establecido para el libre comercio de España a Indias.

14.º—Todos los derechos que se adeudasen por razón de este comercio, ya sea por la introducción de los negros o ya por la extracción de sus procedidos en la forma que queda establecida en los artículos anteriores o ya por otra qualquier causa que sea relativa al mismo asunto, se han de pagar una vez sola por cada uno. De forma que pagado una vez
 17a v.g. en un puerto o en un pue / blo, no se ha de pretender que se buelban a pagar en otro, con ningún motivo que sea, ni tampoco habiendo pagado ya en Europa se ha de volver a pagar en Indias, ni al contrario, pues enteramente ha de correr con sola una imposición, atendiendo a que de otro modo si duplicaren los impuestos con los indispensables y crecidos gastos de este giro, aumentaría el precio de los esclavos de manera que no se podrían soportar y bendría a resultar por consecuencia en perjuicio del mismo comercio de los colonos, y de los mismos derechos, pues influiría en el atraso del cultibo y menos abundancia de los frutos
 17r que / es de donde después se han de sacar.

15.º—Como el giro de este comercio con preferencia a todos los demás se refunde en beneficio del público y del estado, pues se trata en él sólo de aumentar las manos de los obreros y esta adquisición pende de tantas y tan delicadas circunstancias de tiempo, sazón y disposiciones, para que en ninguna de ellas padezca su circulación la más mínima demora,

y atendiendo a la naturaleza de la acción que produce la misma naturaleza del comercio en todos los créditos que procedieren de la venta de los negros, tendrá el Duque o sus representantes el privilegio exclusibo de
 18a prelación / sobre toda otra clase de acrehedores para la exacción de los importes de los negros que vendieren al fiado, y así mismo salvo el derecho de la reivindicación para bolber a recobrarlos siempre que no puedan ser satisfechos de otro modo. Para lo qual por el comprador deberán hipotecarse expresamente dichos negros en los contratos y escrituras de venta además de obligar los demás vienes. Y deberá obligarse al mismo tiempo a que no cumpliéndose por él en todo o parte al plazo convenido y llegando al caso de haver de tratarse judicialmente sobre el
 L8r pago, éste se ha de ejecutar simplemente y de plano sin más for / malidad ni otra figura de juicio que la misma escritura de venta y el estado actual del comprador de pagar o no pagar dentro del día de haver sido intimado por su juez, pues en el caso de no hacerlo ha de ser absoluta la aternativa en el vendedor de repetir su esclavo o proceder contra los demás vienes, pero todo por apremios.

16.º—Sim embargo de que la gracia de introducir los negros bajo de pavellón extranjero es sólo destinada a la Isla de San Juan de Puerto, para que desde allí se distribuyan a las demás colonias y en embarcacio-
 19a nes españolas, si para abrir el comercio directo de / negros de España a Africa y América y para la comodidad conviniese al Duque o intentase dirigir alguna cargazón entera a alguno de los demás puertos de Indias que no sea precisamente Puerto Rico, podrá hacerlo despachando desde el puerto de Cádiz a los de Africa los navios que destinare para semejante expedición.

17.º—En este caso y para este fin le será facultativo al Duque o sus representantes el depositar en Cádiz los géneros extranjeros que necesitare para Africa y de que huviere de componer sus cargazones. Y del modo que se practica en todos los demás Reinos de la Europa, estos
 19r géneros, como igualmente / los navios destinados para esta expedición, serán depositados y admitidos en dicha plaza de Cádiz libres de todos derechos de entrada y salida. Y sólo quedarán sugetos a los gastos ordinarios de la asistencia del escribano y papel sellado que se escriba. Todo con el fin de conserbar entre estas expediciones y las que se hacen de los puertos extranjeros aquella proporción en que consiste su verdadera

ficación alguna los pilotos, oficiales, cirujanos o sujetos que S.M. tubiere a bien de destinar, siendo de la obligación del Duque o sus representantes el informarlos de los conocimientos y hacerlos instruir en todos /
 22a los puntos relativos y necesarios para la perfecta inteligencia de este ramo.

20.º—Para la mejor ejecución y mayor seguridad de lo que ofrece

encargará el Duque o sus representantes la dirección general de este negocio a Don Francisco de Llanos y Sanginés, vezino de la ciudad de Cádiz con quien celebrará una convención arreglada a los preliminares de la contrata firmada por él mismo y Don Guillermo Reboul, apoderado general del Duque y de su Compañía para este efecto en 3 de noviembre próximo pasado que acompaña a esta exposición. Para que este sujeto
 22r por cuenta y riesgo del Duque o de sus representantes y / Compañía corra con el cargo y dirección general de todo lo relativo a las operaciones de introducción y venta de los negros y de los establecimientos del Duque en Puerto Rico. Con lo qual quedará seguramente preservado todo quanto conduzca a la más pura, perfecta y fiel administración,
 «oigan nb nóioDuboilni BI ab iae aoriofnsb sol B olnsup na .M.V .Bfmqrna

21.º—Sólo para la del depósito general de Puerto Rico y para la conducción de los negros, así desde aquel puerto y depósito a las demás colonias como para las expediciones que se ofrecieren desde Cádiz con destino directo a las mismas colonias sin hacer escala en Puerto Rico, le será
 23a preciso al Duque / valerse de sujetos extranjeros experimentados y prácticos en la materia para precaber toda contingencia por los motivos que deja mencionados en esta exposición. Pero todos los demás empleados, factores, comisionistas, apoderados y encargados de las ventas de negros en las demás colonias y del cobro de sus productos podrán ser y serán precisa y efectivamente españoles naturales o naturalizados de tales para que éstos absolutamente corran con todas las operaciones relativas a sus respectivos ministerios.

Estos factores, comisionistas, apoderados y encargados llevarán por
 23r dupli / cado su correspondencia con el Director general de Cádiz y con el Administrador general de Puerto Rico, para que respectivamente les den los avisos convenientes de todo lo relativo al desempeño de sus encargos y al más oportuno acierto de las expediciones que se debieren hacer a sus departamentos.

23.º—Las ventas de los esclavos serán ejecutadas a los precios amigables en que se convinieren con los compradores al fiado, al contado, a cambio de frutos, o a dinero según se llegaren a proporcionar todo conforme lo prevenido con generalidad en el artículo 18, ejecutándose esto por los
 24a encargados en / los parages o departamentos donde se hicieren dichas ventas, pero con interbención de los capitanes conductores cuidando unos y otros de la cantidad y calidad de los frutos a que se hicieren las ventas que no sean tales ni de tal entidad que como han de ser vendidos en Europa o no pueden despacharse o aunque se despachen no lleguen de otro modo a cubrir sus legítimos valores.

24.º—Siendo el Duque el primer emprehendedor de este comercio y el que como tal ha de romper todas las dificultades del camino, y uno de
 24r los medios esencialmente necesarios de que / para ello se ha de valer el del cambio de los frutos nacionales para facilitar los de que debe componer las cargazonas, para estimular en la nación a los aumentos de la proporción y disposiciones de este cambio y atendiendo a los crecidos dispendios que necesariamente ha de ocasionar el rompimiento de esta empresa, V.M. en quanto a los derechos así de la introducción de negros como de la extracción de frutos que quedan mencionados en el artículo 13 anterior, se ha de dignar conceder aquella franquicia rebaja y gracia que conforme a lo importante y costoso del asunto le dictare su Real equidad. /

25a 25.º—^En el caso de que ni en Puerto Rico, ni en las demás colonias de V.M. pudieren despacharse los negros que llegaren a encerrarse en el depósito general de Puerto Rico ya sea porque no hubiese compradores o ya porque los precios a que los quieran no puedan acomodar, ha de ser facultatibo y libre al Duque y sus representantes el bolber a sacar sus negros y darles el destino que les parezca a las colonias o puertos extranjeros sin que por esta causa se le haga pagar ni pida derecho alguno de introducción, extracción ni de otra naturaleza, ni en ello se le pueda
 25r poner embarazo alguno / por los Virreyes, Gobernadores, Comandantes generales, Ofiziales Reales ni demás justicias ordinarias ni empleados en el servicio de S.M.

26.º—Siendo particular y continua en las operaciones de este ramo la atención que pide de cada uno de sus empleados por privilegio indis-

27r de seis meses, / y todo a expensas de su Real erario. Estas dos fragatas reales deberán estar absolutamente a la orden y disposición del Duque o sus representantes, y a este efecto pondrá a cada una sus tripulaciones respectivas formadas lo mismo que las de las demás embarcaciones del proyecto con una tercera parte de españoles y dos terceras de extranjeros, incluso el capitán y cirujano para que en todo lo relatibo a este comercio del propio modo que en aquéllas se bayan instruyendo los naturales de las operaciones de éstas.

31.º—Estas dos embarcaciones o fragatas será de la obligación del Duque
28a el mantenerlas en pie en la forma posible de / como se le entregaren hasta debolberlas otra vez a S.M., que será a los 25 años, y en el estado que se hallaren, componiéndolas, carenándolas y preserbándolas de toda disminución sin más riesgos para V.M. que los regulares del tiempo y los fortuitos del mar o guerra. Y será igualmente del cargo de dicho Duque o sus representantes, así como el determinar las estaciones y sus navegaciones, así también la obligación de pagar sueldos, soldadas y todos los demás gastos precisos de su conserbación y tripulación.

32.º—Ultimamente para que toda baya con más completa instrucción y noticia de V.M. será igualmente de la obligación del Duque o sus repre-
28r sentantes el presentar a / Y.M. todos los años relación individual 1.º de todos los sugetos de que se compongan las tripulaciones de todas las embarcaciones destinadas al proyecto con el número y calidades de éstas para que en todos eventos consten las que son y los Dueños a quienes corresponden, 2.º de los empleados en la navegación en España, en Africa y en las Indias, fuera de la navegación en la clase de directores, administradores, factores, comisionistas, apoderados, encargados o en qualquier forma ocupados en sus operaciones con expresión de la que corresponde a cada uno para lo que pueda convenir. Y 3.º de las expedi-
29a ziones que se han hecho, negros que se han introducido y se han bendido en las colonias de / V.M., con los nombres, precios y pactos de los compradores, para que de este modo V.M. a un mismo tiempo pueda hallarse noticioso por una parte de los progresos de este comercio y por otra de los del cultivo de sus colonias, y del número, aplicación y estado de sus hacendados para su ocurrente o para su conveniente consideración.

Estas son. Señor, las reflexiones que al Duque suplicante han excitado los deseos de ser útil a V.M., éstos los conocimientos y la forma con que

29r ha considerado puede establecerse y perpetuar el comercio de los negros entre las vasallos de V.M., y ésta por último/ la proporción y las disposiciones con que se ofrece por sí mismo a abrirles el comercio, animándolos con la doctrina del ejemplo. Lo que hace presente a V.M. para la mejor inteligencia y resolución del título 4 del Reglamento que en lo perteneciente a sus establecimientos de Puerto Rico tiene presentado.

El asunto, Señor, es mui importante, mui difícil, mui vasto y mui costoso como se deja conocer de todo el cuerpo y partes comprehendidas en esta expedición.

Si en crédito y adopción de las lealtades con que el Duque suplicante desea sacrificar su persona, su aliento y proporciones en servicio de V.M. fuere éste digno de su Real aceptación, desde luego lo ofrece a sus Reales Pies para ratificarlo en el efecto.