



# **Geopolítica de África subsahariana**

## COLECCIÓN: Geopolítica



Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con autorización de los titulares de la propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (arts. 270 y sigs. Código Penal). El Centro Español de Derechos Reprográficos ([www.cedro.org](http://www.cedro.org)) vela por el respeto de los citados derechos.

# Geopolítica de África subsahariana

**Juan Ramón Álvarez Cobelas**



EDITORIAL  
SINTESIS

© Juan Ramón Álvarez Cobelas

© EDITORIAL SÍNTESIS, S.A.  
Vallehermoso, 34 - 28015 Madrid  
Tel.: 91 593 20 98  
<http://www.sintesis.com>

Reservados todos los derechos. Está prohibido, bajo las sanciones penales y el resarcimiento civil previstos en las leyes, reproducir, registrar o transmitir esta publicación, íntegra o parcialmente, por cualquier sistema de recuperación y por cualquier medio, sea mecánico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o por cualquier otro, sin la autorización previa por escrito de Editorial Síntesis, S. A.

ISBN: 978-84-1357-132-4  
Depósito Legal: M-24.978-2021

Impreso en España - Printed in Spain

<b>Introducción</b> .....	9
<b>1. <i>Los imperios africanos antes del contacto con los europeos</i></b> ....	11
1.1. Reino de Ghana o Gana .....	12
1.2. Reino de Malí .....	12
1.3. Imperio Songhai .....	14
1.4. El Sahel central: las ciudades-Estado Hausa .....	15
1.5. África ecuatorial: el Reino Kongo .....	17
1.6. El África oriental índica: la civilización swahili .....	19
1.7. El África meridional: el Gran Zimbabwe .....	19
1.8. Hacia una teoría política de la institucionalidad africana precolonial .....	21
1.9. La esclavitud en África subsahariana antes de la trata europea ....	25
<b>2. <i>El choque con Occidente</i></b> .....	29
2.1. Las rutas comerciales medievales .....	29
2.2. Los primeros navegantes portugueses .....	31
2.3. Innovaciones político-constitucionales y económicas: el comienzo del libre cambio .....	37
2.4. La revolución geoestratégica en el marco europeo .....	39
2.5. La trata de esclavos .....	42
2.5.1. <i>Los orígenes de la esclavitud y las compañías esclavistas</i> .....	42
2.5.2. <i>La colaboración euro-africana en la trata</i> .....	45
2.5.3. <i>La cuestión de las cifras de la esclavitud</i> .....	48
<b>3. <i>Del colonialismo comercial a la Conferencia de Berlín</i></b> .....	53
3.1. África del noreste .....	53
3.2. El Imperio del Sultanato de Zanzíbar .....	53

3.3.	La excepcionalidad del África meridional: la Unión Sudafricana ....	55
3.4.	La revolución militar zulú .....	57
3.5.	La trata durante el colonialismo comercial .....	59
3.6.	El imperio colonial francés .....	61
3.7.	La especificidad de la isla de Madagascar .....	66
3.8.	El Congo belga .....	69
3.9.	El modelo colonial británico .....	71
3.10.	El modelo alemán de colonización .....	73
3.11.	Fundamentos ideológicos del colonialismo europeo .....	78
	3.11.1. <i>Teorías sobre el imperialismo europeo</i> .....	78
	3.11.2. <i>Modelos de integración político-sociales del colonialismo: la asimilación y la asociación</i> .....	80
3.12.	El consenso colonial .....	81
	3.12.1. <i>La Conferencia de Berlín</i> .....	82
	3.12.2. <i>Resultados de la Conferencia de Berlín</i> .....	84
<b>4.</b>	<b>África durante la Primera y Segunda Guerra Mundial</b> .....	87
4.1.	África subsahariana en la Primera Guerra Mundial .....	87
	4.1.1. <i>Planes de guerra</i> .....	87
	4.1.2. <i>Consecuencias de la guerra</i> .....	89
4.2.	África subsahariana en el periodo de entreguerras .....	91
	4.2.1. <i>Los territorios franceses</i> .....	93
	4.2.2. <i>Los territorios británicos</i> .....	95
	4.2.3. <i>Los territorios portugueses</i> .....	101
	4.2.4. <i>Los territorios belgas</i> .....	104
	4.2.5. <i>Las excepciones a la colonización: Etiopía y Liberia</i> ....	105
	4.2.6. <i>El apartheid: experimento de reestructuración racial de una población</i> .....	107
4.3.	África subsahariana en la Segunda Guerra Mundial .....	111
	4.3.1. <i>Las operaciones militares</i> .....	112
	4.3.2. <i>Políticas para conservar los imperios coloniales</i> .....	112
<b>5.</b>	<b>El periodo de las independencias y la conformación de los Estados africanos</b> .....	115
5.1.	Descolonización e independencia africanas .....	115
	5.1.1. <i>Independencia de los territorios del Imperio británico</i> .....	117
	5.1.2. <i>Independencias de las colonias francesas</i> .....	120
	5.1.3. <i>Independencias de los territorios belgas</i> .....	122
5.2.	África en la Guerra Fría .....	126
	5.2.1. <i>El problema de los mercenarios</i> .....	127
	5.2.2. <i>El modelo político-económico africano durante la Guerra Fría</i> .....	130

5.3.	El panafricanismo como ideología política y el nacimiento de la Organización para la Unidad Africana .....	132
5.3.1.	<i>Antecedentes</i> .....	132
5.3.2.	<i>Principios institucionales de la OUA</i> .....	134
5.3.3.	<i>Disfunciones de la OUA</i> .....	135
5.4.	El Estado africano postcolonial en las inmediatas independencias .....	136
5.4.1.	<i>Descolonización toponímica</i> .....	137
5.4.2.	<i>Descolonización jurídica</i> .....	138
5.4.3.	<i>Las especificidades del constitucionalismo africano</i> .....	138
5.5.	Tres modelos de desarrollo endógeno en los Estados africanos ..	141
5.5.1.	<i>El modelo tanzano o Ujamma</i> .....	141
5.5.2.	<i>El modelo mozambiqueño: las aldeas comunais</i> .....	142
5.5.3.	<i>La revolución agrícola de la junta militar etíope</i> .....	143
5.6.	El caso de Guinea Ecuatorial, el territorio español en África .....	143
5.6.1.	<i>La independencia: la conferencia constitucional de 1968-69</i> .....	146
5.6.2.	<i>La institucionalidad ecuatoguineana</i> .....	147
<b>6.</b>	<b><i>El apartheid y el despertar de la lucha. La privatización de la violencia y los contratistas civiles</i></b> .....	149
6.1.	El régimen del <i>apartheid</i> en estado puro .....	149
6.1.1.	<i>La política de seguridad de la República Sudafricana</i> ..	149
6.1.2.	<i>La ideología del apartheid tras la Segunda Guerra Mundial</i> .....	152
6.2.	Los movimientos sudafricanos <i>antiapartheid</i> , el despertar de la conciencia negra .....	155
6.2.1.	<i>El nacimiento de la lucha antiapartheid: el Congreso Nacional Africano y el Partido Comunista de Sudáfrica</i> ..	155
6.2.2.	<i>La resistencia interna</i> .....	159
6.2.3.	<i>El cambio en la escena internacional. La caída de la URSS y el fin del apartheid</i> .....	162
6.3.	La Unión Africana .....	163
6.3.1.	<i>La Arquitectura de Paz y Seguridad de la Unión Africana (APSA)</i> .....	164
6.3.2.	<i>Los principios ideológicos de la APSA: el Consenso de la Cumbre de Banjul-Nigeria de la UA</i> .....	165
6.3.3.	<i>La intervención de actores no africanos: la Unión Europea y las Naciones Unidas</i> .....	166
6.4.	La mutación del mercenario en empresas privadas de seguridad o los “contratistas civiles” .....	167
6.4.1.	<i>Tipos de empresas privadas de seguridad</i> .....	169
6.4.2.	<i>Disfunciones que los “contratistas privados” introducen en la geopolítica africana</i> .....	170

<b>7. Los grandes problemas del África contemporánea .....</b>	<b>173</b>
7.1. Los Estados fallidos .....	173
7.2. El remedio internacional, la Agenda 2030 y las ONG .....	177
7.2.1. <i>La comunidad internacional</i> .....	177
7.2.2. <i>El papel de las ONG occidentales</i> .....	180
7.3. El remedio endógeno: la economía informal o economía del apaño .....	183
7.4. El problema de las reparaciones por la trata de esclavos .....	185
7.5. Desigualdad, urbanización e inestabilidad .....	188
7.5.1. <i>Pobreza y desigualdad</i> .....	188
7.5.2. <i>Distribución demográfica</i> .....	190
7.6. Migraciones .....	191
<b>8. África en el siglo XXI .....</b>	<b>197</b>
8.1. Las organizaciones regionales africanas .....	197
8.2. Relaciones Unión Europea-Unión Africana .....	200
8.3. Los no tan nuevos actores: China y EE.UU. ....	202
8.3.1. <i>La República Popular China</i> .....	202
8.3.2. <i>Los Estados Unidos</i> .....	205
8.4. El petróleo y otras industrias extractivas .....	206
8.5. El África sensible para la UE: el Sahel-golfo de Guinea .....	210
8.6. Retos de la UA en el futuro próximo .....	214
8.7. El cercano futuro. Desafíos y esperanzas para el África subsaha- riana .....	215
<b>Bibliografía .....</b>	<b>221</b>

## El choque con Occidente

### 2.1. Las rutas comerciales medievales

¿Qué fue lo que empujó a los reinos tardomedievales europeos a dejar el hogar que ya conocían, ya que parece que en un principio se bastaban a sí mismos para obtener los insumos con los que se abastecían sus sociedades?

Debemos comenzar por describir las rutas comerciales altomedievales que Carlomagno utilizaba para articular su Imperio:

- *Ruta Sur-Norte*: desde el lago Lemán y por el Ródano alcanzaba la ciudad de Lyon, donde precisamente se cruzaba el río por el *pons mercatorum* (puente de los mercaderes), y de ahí al río Saône, Mosa (en la Campaña) y al Sena. En los siglos XII y XIII, el triángulo Brujas, París, Lyon, que se prolongaba hasta Marsella, junto con el cuadrilátero Bruselas, Brabante, Gante y Maastricht, articulaban comercialmente toda la Europa occidental, que no era otra que la antigua ruta empleada por los romanos para conectar su espacio mediterráneo con la Galia transalpina. Por medio de esta ruta, los reyes francos cumplían un triple objetivo: el abastecimiento de bienes de lujo que solo se producían a orillas del Mediterráneo; la difusión de un estilo de vida superior o, si se prefiere, una salvación futura, tal y como prome-

tía el cristianismo; y la legitimación del poder de los reyes francos sobre una población mixta de base galo-romana por medio del derecho romano.

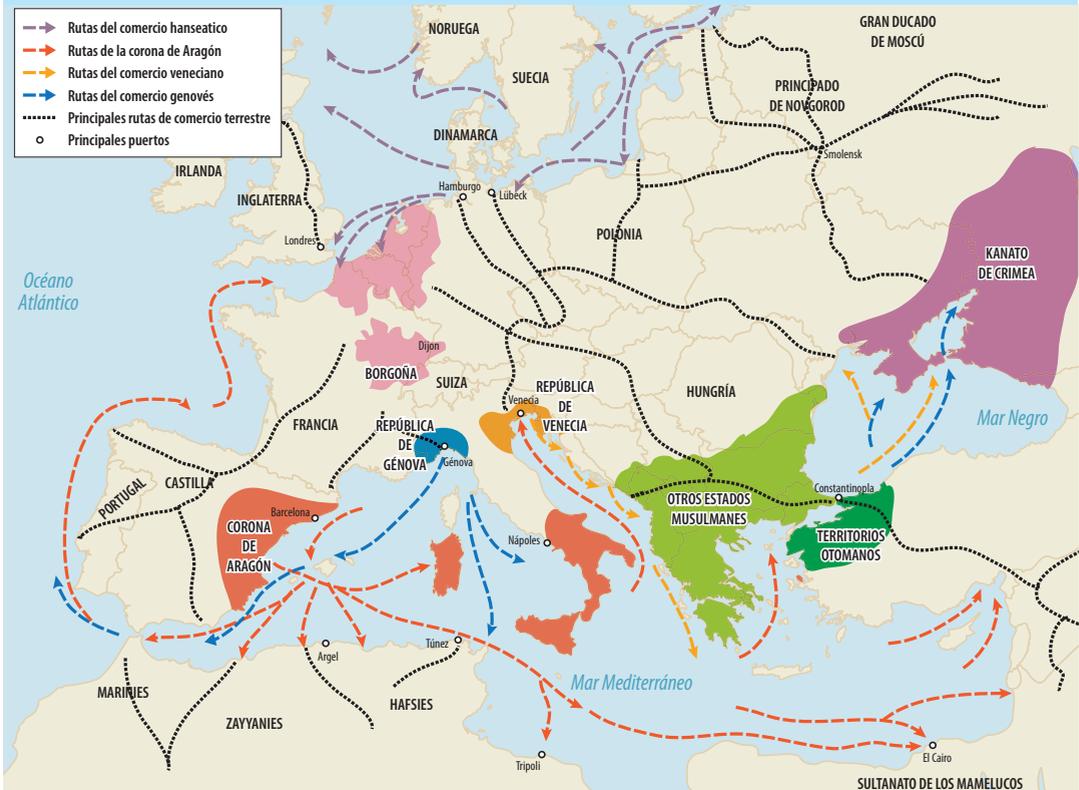
- *Ruta Oeste-Este o ruta de la Sal (Hellweg)*: desde Brujas se pasaba a Colonia hasta llegar a Novgorod. Usada por Carlomagno, paraba en Essen, Bochum, Dortmund, Wal y Soest, es decir, cada quince kilómetros, una ciudad, a una jornada de carreta. Magdeburgo, Aquisgrán y Goslar con minas de plata, Hall en el Tirol, Reichenhall, Hallein en Salzburgo, Halle en Westfalia y Wielicke en Polonia.
- *“Ruta Vieja” y Ruta Septentrional*: en el siglo XII se abrieron dos rutas orientales. La primera, la “Ruta Vieja” o Altweg de Fráncfort, por Erfurt, Leipzig, Breslau, Lemberg hasta Kiev a orillas del Dniéper. Fráncfort y Leipzig tenían una feria anual desde ese siglo. Y la segunda, la “Ruta Septentrional” de Brujas a Novgorod, con escalas en Maastricht, Colonia, Duisburgo, Goslar, Magdeburgo, zonas pantanosas de Prusia, esto es, Postdam y Berlín, Neueköln y Fráncfort der Oder, Vila, lago Ilmen (caminos madereros) hasta Novgorod, estación final y última factoría de la Han-

sa en el este. Occidente suministraba los productos de sus telares, herrajes, cerveza y lagares a cambio de materias primas. Una ruta secundaria seguía a Viena por el Danubio hasta Hungría y de aquí al mar Negro. El avance de los turcos en 1526 dejó impracticables estas rutas, por lo tanto, fue necesario mirar hacia el océano Atlántico.

La Edad Media termina cuando Europa comienza a dejar de considerarse a sí misma como una sola unidad imperial tardorromana en lo político, el llama-

do Imperio Sacro Romano-Germánico, presidido en lo espiritual por el papa de Roma. Los monarcas cristianos empezaron entonces a contemplar el ámbito europeo como una comunidad de reinos soberanos. Ayudó a ello la división o el cisma habido en la propia Iglesia, lo cual fomentó una desacralización de las sociedades europeas; la tolerancia de las ideas de los demás que traía el propio Renacimiento, tolerancia de base aconfesional o de respeto a la política de los otros, impulsada por un temprano Humanismo y,

### Rutas comerciales europeas antes del comercio atlántico



El mapa muestra la tupida red comercial que dotaba de un cierto mercado común a toda Europa (occidental, central y oriental), Turquía y la orilla norte-afriicana del Mediterráneo. Vemos que las exóticas mercaderías de otros continentes, Asia (Ruta de la Seda) y África (caravanas transaharianas), todavía venían por tierra, mientras que dentro del continente, que incluía la Rusia europea, el tráfico era marítimo, fluvial y terrestre. En el norte, la Hansa, o confederación comercial de ciudades-Estado monopolizaba el comercio en el Báltico. Pertenecer a la Hansa tenía sus ventajas, pues sus comerciantes tenían derecho de depositar sus mercancías propias en depósitos de otras ciudades (derecho recíproco); además, podía boicotear colectivamente a un puerto o región cuando consideraba que sus intereses comerciales eran dañados por ese puerto o región. Las naves empleadas por la Hansa, de cien toneladas de registro bruto, superaban en capacidad de carga a las embarcaciones a remos escandinavas.

por último, una percepción vitalista y de experimentación de todo lo que rodeaba al hombre, como por ejemplo el estudio de los fenómenos de la naturaleza que traían su causa en otros hechos naturales y no en una intervención divina o sobrenatural. Consecuencia de todo ello fue que los europeos, al menos los más ricos y cultos, los no asfixiados por encontrar el

sustento diario, empezaron a disfrutar de la vida y a interrogarse por otros pueblos y geografías. Todo este fenómeno pluridireccional fue el Renacimiento, que luego llevaría a los occidentales a la revolución científico-técnica que constituyó la Ilustración y a dominar el planeta durante los siguientes 500 años (Ferdinand Seibt, 2004: 103 y ss).

## 2.2. Los primeros navegantes portugueses

Tres son los hitos que movieron a Portugal a iniciar su imperio ultramarino. En primer lugar, la conquista de un espacio vital, ya que su reino estaba emparedado entre Castilla y el océano Atlántico. El primer paso exitoso sería la conquista de Ceuta (1415), es decir, el triángulo Lisboa-Azores-Cabo Bojador sirvió de escuela de navegación para llevar a cabo las aventuras oceánicas. En segundo lugar, el desarrollo de la ciencia de la navegación (tecnología naval, levantamiento de mapas, instrumentos de navegación, etc.), el *known-how* necesario para la expansión colonial a cargo de la Escuela de Navegación de Segres, presidido todo ello por la idea del encuentro del reino del "Preste Juan de las Indias", enigmático rey cristiano cuyo reino se suponía se encontraba hacia el este, y con el cual se buscaba firmar una alianza estratégica político-militar que sometiera al islam en un movimiento de pinza, ayudado por la fundación, en 1319, de la Orden de Cristo (heredera portuguesa de la Orden del Temple, cuyo Gran Maestre más conocido fue Enrique el Navegante). En tercer lugar, la búsqueda de la ruptura del monopolio comercial que los mamelucos ejercían en el Mediterráneo oriental y

que impedía a los mercaderes occidentales comerciar con la India. La conjunción de estos tres factores dio como resultado la primera circunnavegación conocida por un europeo del continente africano.

En efecto, lenta pero inexorablemente, los marinos portugueses bajaron por la costa atlántica africana y, así, en 1419, Juan Gonçalves y Tristán Teixeira llegaron a Madeira, donde fundaron Funchal, Diogo de Silves a las Azores (1427), Gil Eanes al cabo Bojador (1434), y Nunho Tristão a las bocas del río Senegal (1443). La muerte de Enrique el Navegante (1460) no paralizó la labor de la Escuela de Segres y en 1482 el navegante Diogo Cão llegó a Cabinda en la desembocadura del río Congo (Reino Kongo); finalmente Bartolomeu Dias dobla el cabo de Buena Esperanza para entrar en el océano Índico (1488). Sin advertirlo, la poderosa y artillada armada portuguesa con este gesto subvirtió toda la geoestrategia de la costa oriental africana y del océano Índico.

En 1498, Vasco de Gama llega hasta Malindi y entra en relaciones comerciales con los marinos árabes, y en el mismo año llega a Calicut (India). Los comerciantes portugueses también intentaron la ruta del Mediterráneo oriental. Partien-

do del Cairo, Alfonso de Paiva y João de Covilham llegaron a Etiopía en búsqueda del reino del Preste Juan, pero todo fue en vano y no se tiene noticia que posteriormente Portugal insistiera en esta ruta.

El Tratado de Tordesillas (1504) declaró que el meridiano situado a 370 leguas al oeste de las Azores quedaba a la exploración del Reino de Castilla, aunque el papa

Alejandro VI había ya legitimado ese reparto del mundo en la bula Inter Coeterra (1493).

En resumen, las circunstancias favorables que empujaron a los portugueses a ir más allá del llamado Mediterráneo atlántico fueron, en primer lugar, los nuevos tipos de navíos, convenientemente equipados, como la carabela o el velero robusto (antecedente del galeón), con so-



En un principio, los portugueses no intentaron crear un imperio colonial transcontinental, no tenían la tecnología para ello, pero tampoco nadie en Occidente. Se limitaron a fundar escalas mercantiles o puntos de atraque en la costa africana o en las islas costeras en su ruta comercial hacia las Indias Orientales, consiguiendo eliminar a los competidores económicos árabes de las costas del Índico. Por ejemplo, Vasco de Gama hundió la flota comercial árabe frente a Calicut y Almeida destruyó las ciudades comerciales árabes de Mombasa, Kilwa y Saldanha, saqueando luego Berbera (actual Somalilandia) y Zeyla. Asimismo, los portugueses practicaron una política de ganar "corazones y mentes" con el Reino Kongo: una delegación del rey Kongo Nzinga Nkuvu visitó la corte de Juan III y se establecieron relaciones diplomáticas entre ambos reinos. Queda la pregunta de quién era el vasallo de quién. Parece que, por cortesía, el rey Nkuvu se bautizó cristiano para regresar al poco tiempo a su religión tradicional.

breestructuras elevadas, pólvora, brújula y timón vertical. En segundo lugar, la necesidad de proveerse de grandes cantidades de oro para comprar especias asiáticas: pimienta, canela, pimentón, jengibre, seda, índigo. En tercer lugar, la certeza de que había que dejar atrás las guerras europeas (de los Cien Años) y el azote de la peste, que habían desangrado material y humanamente al Viejo Mundo. Y, en cuarto, evitar a los musulmanes del Magreb como intermediarios, que encarecían el precio de las especias en su ruta desde el Extremo oriente, Indonesia y Malasia, hasta Europa. El coste del producto subía en cada paso intermedio que cruzaba su camino: chinos, persas, iraquíes, sirios, egipcios, chipriotas, genoveses, venecianos y malteses. Esto forzó a los comerciantes portugueses a buscar una ruta alternativa que evitara tal cantidad de intermediarios, a pesar del rechazo que existía de adentrarse en el “mar tenebroso” por miedo a lo desconocido.

De este modo, y casi por obligación, el hombre del Renacimiento empieza a tomar conciencia de la escala del planeta, espacio que forma una sola unidad global y abarcable, y del conjunto de las riquezas que contiene, riquezas que solo estarían al alcance de los más osados y audaces.

El escenario del espacio atlántico antes del choque de civilizaciones puede ser resumido desde el lado europeo en los siguientes factores:

- Ninguna necesidad de las poblaciones africanas del interior de consumir pescado y, por tanto, de acercarse a la costa para pescar. La caza y las cabañas ganaderas les proporcionaban sustento suficiente. En realidad solo el atún, troceado y puesto a secar, servía de

alimento para los pueblos del llamado Mediterráneo atlántico, es decir, Marruecos, Al-Andalus y la costa africana hasta la desembocadura del río Senegal (a cambio importaban ámbar y sal). En el Atlántico tropical y sur, los vientos alisios y los anticiclones impedían a los navegantes portugueses ir mucho más allá del cabo Bojador, de modo que no fue hasta el año 1443, dominando ya las técnicas de navegación, de regreso de las Azores por medio de la navegación astronómica, la utilización de la brújula y de los mapas marinos, cuando pudieron ir más allá. Aunque eran conscientes de que las carabelas eran más aptas para navegar en los vientos del Atlántico y para remontar los ríos, al contrario de las pesadas carracas venecianas, la realidad de su poco tonelaje convertía la aventura en un hecho poco lucrativo, por tanto necesitaban otro tipo de buque de mayor porte. Esto ocurrió cuando el comercio con la lejana India obligó a los portugueses a adoptar el galeón en el siglo XVI.

- La conquista de este espacio mediterráneo-atlántico no se basó exclusivamente en una superioridad técnica, sino en la acumulación de capitales en manos de contratistas privados (mercaderes genoveses y venecianos primero, portugueses y castellanos después), que establecieron factorías comerciales en Baleares, Sevilla, Lisboa, Madeira, Bayona, Flandes e Inglaterra durante los siglos XIII a XV. Lo que también pretendían era introducir una agricultura intensiva de trigo, vid y caña de azúcar en Madeira (1418), las Canarias (1402-1496) y las Azores (1431), cultivos que demandaban mano de obra esclava. Pero, en general, la climatología de la

fachada atlántica africana hizo imposible trasplantar la agricultura europea, ni si quiera mediante injertos, al continente africano; solo la caña de azúcar en la isla de Santo Tomé (1472) parecía tener un futuro comercial prometedor. El inconveniente era que se carecía de la mano de obra.

- Las caravanas transaharianas aportaban mucho más oro a los reinos del Magreb que el comercio marítimo atlántico (siglos XIV y XV). En otras palabras, el mar no ocupaba ningún lugar en la economía o en la estrategia político-social de los reinos del Sahel, de sus ciudades o de sus centros culturales-religiosos. Era un continente que miraba hacia sí mismo, en el cual la aculturación musulmana impuso el tráfico caravanero. Por parte africana, la malagueta (guindilla) y la pimienta negra de Benin habían tomado el relevo al oro, pero a finales del siglo XV la pimienta negra africana no podía competir en producción y precio con la pimienta asiática. No es de extrañar que hubiera una primera decepción en cuanto al valor económico de la explotación del continente africano y solo se le viera como lugar de escalas en la ruta de las especias hacia las Indias Orientales.
- Por último, todavía no habían sido resueltos los problemas que para la navegación atlántica suponían los vientos alisios del norte y del sudeste. En el siglo XVI, el navegante, geógrafo y cosmógrafo de la corte portuguesa Dom Pacheco Pereira escribía lo siguiente: “tres son los meses al año en los cuales tienen que estar listos a partir, enero, febrero y marzo, siendo el mejor el mes de febrero, mientras que en el Mediterráneo, en invierno, no se navega”. Esto

se resolvería con el descubrimiento de la llamada “simetría de los dioses”.

Desde el punto de vista de los reinos africanos, las características definitorias de esta contradicción inicial euroafricana podrían definirse también en los siguientes aspectos. En el plano religioso, en primer lugar, se dio una islamización progresiva de las poblaciones animistas del África saheliana, que en muchos reinos llegó a convertirse en la religión oficial, pero fue una aculturación más política que religiosa. Solo un tenue barniz cubrió a los cortesanos y a la clase mercantil-comercial africana, precisamente a aquella que se relacionaba con los comerciantes árabe-bereberes. Las religiones tradicionales continuaron existiendo y siendo el núcleo en torno al cual se vertebraba la legitimidad política de los reyes o emperadores; el soberano era tenido como el único responsable de la felicidad de sus súbditos y de la prosperidad del reino.

Lo mismo puede decirse del cristianismo: las factorías comerciales portuguesas fracasaron, no solo por razones tecnológicas (todavía no se había desarrollado la farmacopea tropical, por ejemplo), sino porque el cristianismo no ofrecía ninguna alternativa cualitativamente mejor al animismo, de modo que los africanos supieron reaccionar inteligentemente y alcanzar un sincretismo religioso de síntesis entre el islam y el cristianismo, pero dejando bien claro que la religión tradicional africana, que los occidentales calificaban despreciativamente de “animismo”, estaba bien asentada en las estructuras políticas de los reinos, clanes, y grupos étnicos, y que no sería sustituida por religiones foráneas.

En segundo lugar, en cuanto al plano económico y cultural, tanto los sobe-

ranos de los reinos septentrionales del continente negro (todo el arco del Sahel, hasta el África meridional) como el reino del Gran Zimbabwe, asentaban su legitimidad política de cara a los extranjeros musulmanes y europeos en el hecho de ser ellos los dueños del monopolio de los metales (zonas auríferas, de hierro, de cobre y de marfil). Esta situación se repetía en la costa oriental del continente, desde el Cuerno de África hasta el puerto de Sofala, con la riqueza que proporcionaba el comercio con la India y con el extremo oriente (China e Indonesia), sirviendo como puntos intermedios de comercio para los “señores de los metales” del reino del Gran Zimbabwe y de los reinos de los Grandes Lagos, que ennoblecían sus cortes con porcelanas chinas, brocados, sedas y armas de lujo. Esto llevó aparejado el nacimiento de una cierta proto-burguesía, personificada en los grupos de comerciantes-mercaderes, islamizados o no, y de letrados negros que llevaban la contabilidad de los negocios de exportación e importación.

En tercer lugar, hay que resaltar el nulo papel que tenía en estos reinos la posesión privada de la tierra en la evolución social y política del continente (justo lo contrario de lo que ocurrió en la Europa tardomedieval y en el Renacimiento). En el África subsahariana, la propiedad de la tierra era de base comunal o, dicho de otra forma, un bien indiviso de toda la colectividad. Los monarcas tenían “propiedades humanas”, es decir, propiedades fundarias que eran trabajadas por “colectividades esclavizadas”, y que constituían más un tipo de servidumbre medieval que una plantación intensiva agrícola al modo esclavista-capitalista europeo. Por ejemplo, en los imperios

de Malí primero y Gao después, las etnias tenían unas relaciones económicas con sus patronos-reyes, como el pago de una renta de servidumbre anual en especie, parte de la cosecha que el soberano utilizaba para mantener a sus ejércitos, y otro pago de renta por familia, sobre la base del número de miembros de la familia del aparcerero-colono. A ello se añadían las rentas derivadas de la cabaña ganadera, también propiedad del monarca.

El cuarto factor que echa por tierra todos los prejuicios raciales-culturales de los europeos de entonces fue la extraordinaria capacidad de los pueblos africanos de desarrollar su propia cultura política de modo endógeno. Obviamente, cuanto mayor era el reino-Estado africano en cuestión, mayor era su complejidad administrativa. Por ejemplo, en el Reino de Dahomey, según el viajero inglés Bosman, en el año 1700 el rey de Dahomey había creado los siguientes cargos públicos: capitán-capataz (captain-overseer), capitán de esclavos y capitán de costa. Este último era el encargado de las relaciones con los buques europeos que arribaban a la costa, controlaba el pago de las tarifas aduaneras correspondientes a armas, pólvora y esclavos, y se ocupaba del tráfico mercantil con otros pueblos africanos que comerciaban en canoas a los que aplicaba el mismo trato fiscal. También había cuatro vicereyes, uno para las relaciones con los franceses, otro para los ingleses, otro para los holandeses y otro para los portugueses. En la cúspide de esta organización administrativa estaba el “portavoz” real, que hablaba en nombre del rey en eventos públicos, fallos judiciales y a veces hacía de intermediario entre

el rey y los gobernadores provinciales. Otro ejemplo son las reales compañías de comercio (que no solo comerciaban, también compraban armas y pólvora) que fundaron los reyes Ashanti, a cuyo frente estaba un funcionario de Palacio, parecidas a las compañías comerciales de los monarcas europeos de los siglos XVII y XVIII.

La desgracia de los pueblos africanos es que no tuvieron el tiempo suficiente para crecer en todas sus potencialidades al entrar en contacto con otra cultura mucho

más agresiva y adaptable que entonces también estaba iniciando su despeque: la europea.

En resumen, en casi todo el África subsahariana, hasta la colonización, el impacto de las culturas alógenas fue muy débil, exceptuando, quizás, la tecnología de las armas de fuego. Por ejemplo, en los reinos del Sahel, aunque islamizados, su sustrato tradicional autóctono nunca desapareció y fue la base de su florecimiento político-cultural: las civilizaciones de Benin, Congo y Malí son la prueba de esto.

### La simetría de los dioses

Cuando los navegantes ibéricos se atrevieron a ir más allá de las Columnas de Hércules, desconocían absolutamente el régimen de vientos que reinaba tras la plataforma continental de la costa sahariana. Únicamente, como herederos de la lógica aristotélica, razonaban que el clima y, por tanto, los vientos, desde el Polo Norte hasta el Ecuador, estarían distribuidos en paralelos iguales. Por consiguiente, el mismo modelo debería repetirse simétricamente desde el Ecuador hasta el Polo Sur —donde se supone estaría situada una *terra incognita australis* que debía equilibrar la gran masa de tierra euroasiática— formando una gigantesca rueda de viento en el Atlántico sur. Al norte del Ecuador, los vientos girarían en el sentido de las agujas del reloj y al sur en el sentido contrario. Es decir, en el océano Atlántico este sistema de doble carrusel formaba un ocho (cuyo punto central era el Ecuador), de modo que en el hemisferio norte el viento ascendía en sentido noroeste (los alisios) hasta llegar al Caribe en las islas Antillas y a la costa de la Florida, y luego trazando un amplio arco nordeste viraba hacia el norte (subiendo casi hasta Terranova) con los vientos del oeste a giraba hacia Groenlandia, Islandia y Escocia, y regresaba a la Europa continental. Es decir, Vasco de Gama y Bartolomeu Dias intuyeron que este régimen de vientos del hemisferio norte se debería repetir casi simétricamente en el Atlántico sur por debajo del Ecuador, pero en sentido inverso.

Cuando Juan II de Portugal (1481) ascendió al trono de su país y estimuló a sus marineros a ir más allá de la desembocadura del río Congo, estos se encontraron con un régimen de vientos que les resultó familiar: la corriente de Benguela. Este fenómeno marino era el espejo meridional de la corriente de las islas Canarias, siendo los alisios del sudeste la contrapartida meridional de los alisios del nordeste, de modo que los exploradores portugueses, pasadas las zonas de calma chicha ecuatoriales (en el verano austral), navegaban hacia el oeste hasta casi rozar las costas brasileñas, empujados por los alisios del sudeste, y daban una *volta* que los devolvía a las costas africanas a través del Cabo de Buena Esperanza hacia el canal de Mozambique. Ya en el Índico, la navegación resultaba más fácil puesto que este océano ya había sido navegado anteriormente y por tanto desentrañados sus regímenes de vientos por los excelentes pilotos árabes, de los que se sabe que los portugueses los llevaban en sus naves. Allí soplaban dos vientos: uno que en invierno alejaba los buques de la costa del subcontinente indio y otro en verano y los hacía regresar; este régimen de vientos era el monzón. El verano continental (monzón de sudoeste) aspira los alisios meridionales hasta la formidable cordillera del Himalaya, mientras que en el invierno (monzón del nordeste) se invertía este modelo impulsando los alisios septentrionales hasta la latitud de Madagascar. Una vez pasado el Cabo de Buena Esperanza, y ya en el Atlántico, el trayecto de regreso a Europa era bien conocido.

Por otra parte, en los reinos de los Grandes Lagos y de Zimbabwe, la penetración del cristianismo fue nula o inexistente, ya que no pasó de los enclaves costeros de la fachada índica. Un ejemplo único fue el cristianismo etíope monofisita, aislado del resto del mundo cristiano, que desarrolló

su propia idiosincrasia que, como símbolo identitario nacional, le sirvió para resistir al islam y a las potencias coloniales europeas, y le llevaría nada menos que a ser una excepción en la colonización del continente y a entrar en el siglo xx como Estado soberano.

### 2.3. Innovaciones político-constitucionales y económicas: el comienzo del libre cambio

El Renacimiento, para los reinos medievales, supuso el comienzo de una seguridad público-administrativa desconocida en la Edad Media: el refuerzo de los Gobiernos locales mediante la limpieza del campo y de las rutas comerciales locales de bandidos por medio de cuerpos policiales no feudales, como por ejemplo la Santa Hermandad. Otra expresión de la soberanía real era la expansión de la jurisdicción real en detrimento de la local-consuetudinaria o feudal-señorial. Hay que entender también que esta justicia real representaba asimismo un derecho del súbdito a ser oído por el monarca en persona, esto es, la audiencia real, como método para reparar un agravio feudal u obtener una gracia real.

Otro factor fue el crecimiento del Estado con unas administraciones nacientes, ejércitos más especializados que demandaban más ingresos y, por tanto, más coacción fiscal sobre los súbditos: derechos de aduana e impuestos sobre productos de primera necesidad, como la sal. Pero, como el poder real era todavía débil, normalmente se llegaba a un *quid pro quo* con los súbditos: concesiones de cartas pueblas o de estatuto de villa a las nuevas poblaciones a cambio de una mayor carga

fiscal para el sostenimiento de los gastos del reino. De este modo, el villano, la villa y su alfoz quedaban sustraídos de la sujeción del señorío feudal. Poco a poco, el rey se estaba situando por encima de la nobleza para constituirse en soberano y por tanto dejar de ser un primero entre los iguales (*primus inter pares*).

La separación Iglesia-Estado también fue un factor decisivo. El soberano ya no necesitaba –ni era conveniente– que se revistiera su actuar político –como era la exploración y conquista de un imperio colonial– de la aprobación papal. El Tratado de Tordesillas era en el fondo un acuerdo de reparto comercial del mundo conocido por los europeos entre potencias que se sabían rivales comerciales pero que no querían pasar a un escenario de guerra. Fue el movimiento humanista del siglo xv el que permitió desligar al poder del príncipe de su legitimidad pretendidamente divina (coronado por el papa), basándose en la teoría política del Estado. Esta nueva ciencia política legitimadora del poder temporal se derivaba de la capacidad para extraer de las calamidades diarias la experiencia necesaria para reescribir el arte de la guerra, una nueva teoría del

Estado o en la destreza para detraer de sus ciudadanos la financiación de recursos suficientes que demandaba una corte, constituida por burócratas, geógrafos, poliorcetas, urbanistas e incluso músicos y escultores a los que había que contratar y pagar.

En resumen, durante el siglo xv en estos protoestados ya se puede comenzar a identificar los cuatro elementos básicos que más tarde el derecho internacional atribuiría como caracteres específicos de la soberanía estatal:

- Una cierta entidad territorial con unos límites concretos, aunque en algunos puntos geográficos todavía vagamente definidos.
- Un poder propio centralizado distinto del feudal y no sometido a la aprobación papal.
- Una reducción drástica de los poderes privados propios del feudalismo.
- Una urdimbre de administración pública, que se traduciría en ejércitos reales per-

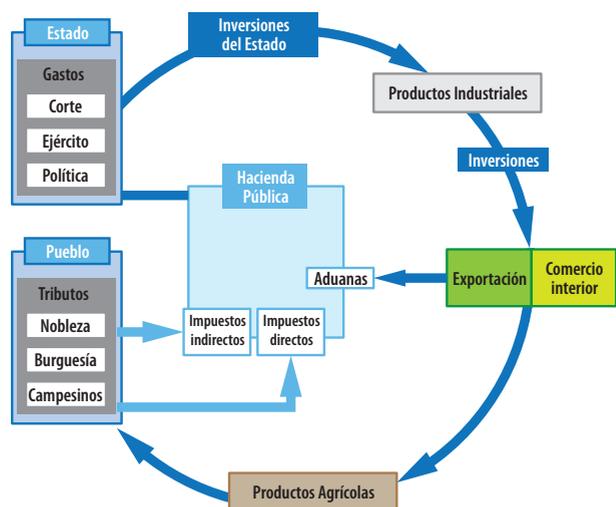
manentes, poder fiscal propio, sistema de diplomacia estatal, etc.

Antes, entre el productor y el consumidor se interponían multitud de derechos señoriales y municipales (incluso el uso de los ríos como vía comercial implicaba el pago de un peaje). Sin embargo, el fin de la fiscalidad feudal no solo supuso el nacimiento de las grandes compañías mercantiles (en nombre de la libertad de comercio) que trataban de incrementar sus beneficios constituyendo monopolios, combinando banca, comercio e industria y prestando dinero a reyes y príncipes –por ejemplo, la Hansa ayudó a Eduardo IV a ser rey de Inglaterra y los Fucar y los Welser compraron votos electorales para hacer Emperador a Carlos V–, sino también el comienzo de la libertad de circulación de bienes, servicios y capitales dentro del espacio europeo.

Por otra parte, la aceptación de la letra de cambio y el papel moneda faci-

### El Estado absolutista europeo y el mercantilismo

*El gráfico muestra un esquema político-institucional de un Estado absolutista europeo de mediados del siglo xvii. Esta nueva institucionalidad política transformó el colonialismo de ser una mera aventura comercial privada a política de Estado dentro del equilibrio de poderes entre las naciones del viejo continente. A partir de ahora ya habría geoestrategias que abarcarían todo el planeta y, por tanto, "guerras mundiales". El Estado absolutista implicaba el mercantilismo, la planificación estadística, la contabilidad ordenada, los impuestos de aduana exteriores, la supresión de aduanas interiores y la imposición directa e indirecta sobre el consumo. El objetivo último era lograr una balanza comercial con superávit. El Estado también se ocupaba de las obras públicas, como carreteras y canales, de las políticas de crecimiento demográfico, con la consiguiente prohibición de emigrar, etc.*



### La revolución en la técnica naval

Las grandes compañías mercantiles pronto advirtieron la necesidad de otorgar préstamos para la compra de equipamientos para las naves y la contratación de tripulaciones experimentadas. Consecuentemente, era necesario enrolar expertos geógrafos y cartógrafos que navegarían en los buques. También el Atlántico y el Índico exigían buques más resistentes y capaces (galeones) que las pequeñas carabelas y galeras (cuyos remos eran inútiles en esos mares) para navegar a bolina. Por último, el desarrollo de nuevos instrumentos de navegación, como el astrolabio, el nocturlabio y las tablas astronómicas, permitió navegaciones más precisas. El único fallo era que los relojes de arena eran imprecisos (especialmente si el barco cabeceaba), por lo que impedían fijar con precisión la latitud –hasta que el siglo XVIII se inventó el reloj cronómetro–. Es decir, los marineros tenían que navegar a derrota estimada.

litaron mucho el tráfico mercantil. Estos documentos descansaban sobre la confianza comercial entre socios conocidos (letra de cambio) o desconocidos (el papel moneda), en otras palabras, eran la representación documental de una masa monetaria que servía para intercambiar

productos. Ambos instrumentos jurídicos permitieron el crecimiento del capitalismo, constreñido hasta entonces por la cantidad de oro disponible en el mercado. Ahora se podía crear cuanta riqueza se fuera capaz de sostener fiduciariamente.

## 2.4. La revolución geoestratégica en el marco europeo

En los periodos de 1450 a 1470, cuando todavía no se sabía qué se iba descubrir, y de 1590 a 1620, pero ya se tenía consciencia de las dimensiones del planeta y se adivinaba el esfuerzo económico que exigiría tal empresa –aunque también se intuían sus posibles inmensos beneficios económicos–, los empresarios mercantiles y sobre todo los financieros o banqueros, apoyados por los poderes públicos, la Corona y los incipientes Estados-nación de la época (Inglaterra, Portugal y España) o por las unidades territoriales que aspiraban a serlo (como las Provincias Unidas de los Países Bajos) y por las ciudades-Estado, sin ser muy conscientes de ello, todos ellos inauguraron la primera globalización económica de la historia, superando los dos ejes que hasta entonces habían articulado

Europa: mar Báltico-mar del Norte, que implicaba la Hansa-Provincias Unidas-Inglaterra, y el eje Mediterráneo-occidental, las ciudades españolas de la costa levantina (Barcelona) con las italianas (Ragusa, Génova-Venecia), que a su vez se entroncaba con la anterior mediante el eje Lombardía-Austria-Baviera. A su vez, los polos de decisión económica en el siglo XVI se mueven de los puertos del sur de Europa (Sevilla y Lisboa) hacia el norte (Amberes y Ámsterdam), y a finales del siglo XVIII a Londres, ciudad ya convertida en centro mundial del capitalismo mercantil transoceánico.

Por otra parte, en el contexto de esta primacía geoestratégica, Europa alcanzó por primera vez su seguridad alimentaria por medio de las revoluciones agrícolas

de finales del siglo xv y primeras décadas del siglo xvi y de los productos traídos del Nuevo Mundo. Consumo de carne, de pescado salado (en las Provincias Unidas, Lombardía, Suiza, Hungría y los Balcanes), de maíz americano (en la península ibérica, Francia e Italia antes de 1540) y de patata americana (que llega a Alemania e Inglaterra hacia 1570-90) y sobre todo la lenta e inexorable penetración de la caña de azúcar, con todo su aporte energético para los trabajadores de la incipiente revolución industrial; para las clases más acomodadas, el café, el té y el chocolate, con todos los ritos sociales que tales bebidas llevan aparejadas.

Es por tanto, entre 1450 y 1550 cuando se produce en Europa una triple revolución: demográfica, agrícola y tecnológica que hace al continente avanzar hacia su “modernidad”:

- *Modernidad tecnológica.* Proliferación de molinos de viento y agua, carabelas y luego galeones, bombas mecánicas, la biela-manubrio y, sobre todo, la imprenta. Por otra parte, la demanda de los nuevos Estados-nación que precisaban ejércitos y marinas estables impulsa el progreso de la metalurgia y así nacen las explotaciones mineras de plata en Alta Silesia, Bohemia, Carintia y Tirol; de hierro en Francia, Inglaterra y Suecia; de cobre en Europa central; de estaño en Cornualles; de zinc y mercurio en España... Por ejemplo, la producción de mineral de hierro en el periodo 1540-1550 se multiplica por cinco en Europa.
- *Modernidad política.* Fracasados los sueños de un supraestado unitario europeo con la caída de Bizancio en 1453 y de la otra alternativa cons-

truida bajo el manto del cristianismo occidental, el Imperio Romano-Germánico de Carlos I de España (1516-1556), lentamente se va construyendo una relación identitaria entre territorios vecinos preexistentes o protonaciones. Aunque nunca se resolverá el dilema de si es el Estado quien fundamenta a la nación o es esta la que crea el Estado, los primeros politólogos europeos ya no justificaban la legitimación del poder del monarca, por lo tanto de su soberanía, sobre bases teológicas o divinas, sino que Maquiavelo (1469-1527) primero, Jean Bodin (1529-1596) después y Hobbes (1588-1679) en último lugar, a grandes rasgos, sostenían la existencia de un poder estable (*stato*) fuerte para mantener al reino libre de las crisis endémicas que originaba el feudalismo y las intromisiones del papado con su poder terrenal. Todo esto llevó a una “secularización” o autonomía del poder real, frente a la legitimidad divina del monarca (ya que anteriormente solo tenía que rendir cuentas a Dios y a su representante en la tierra, el Papa).

En este sentido, estos protoestados se apoyarían en la expansión comercial-marítima, en el poder fiscal-tributario creciente y en las protecciones arancelarias nacionales para hacer valer su soberanía internacional. Hay que advertir que en un principio tales protoestados no desembocarían inmediatamente en fenómenos de masas nacionales o nacionalismos, que solo se formarían tras la Revolución francesa, puesto que estas poblaciones todavía estaban constituidas mayoritariamente por campesinos que

en gran medida seguían viviendo en estado de servidumbre. Pero sí se estaba constituyendo una identidad más amplia, encarnada en una incipiente burguesía mercantil y en una nobleza que ya vivía de modo permanente en burgos donde moraba la Corte: Moscú bajo Iván III, Madrid con Felipe II (1561), Praga con Rodolfo II (1578) y Estocolmo con Gustavo Vasa (1523). Es en este momento histórico cuando se pasa de la idea de “estados” o reunión asamblearia de estamentos sociales unidos por una parecida condición social o económica y convocada discrecionalmente por el rey (en España, las Cortes), al singular *stato*, entidad política soberana y única, es decir, que no admitía otro poder que el suyo propio y que trascendió a los llamados “estados generales, cortes o asambleas estamentales”.

- *Modernidad náutica*. El relativo aislamiento en que había vivido el África subsahariana desde el punto de vista europeo y a pesar de las relaciones transaharianas de los musulmanes del Magreb con los imperios medievales del Sahel, mudó de repente hacia una relación africano-europea, muy lejos de la relación entre iguales y el respeto relativo africano-bereber, cuando las nuevas técnicas de construcción y navegación navales permitieron a los europeos ir más allá de las Columnas de Hércules y dejar atrás la relativa familiaridad y seguridad del Mediterráneo.

Además, los navegantes europeos se aprovecharon de los conocimientos náuticos de los comerciantes del golfo de Omán/Pérsico adquiridos en sus intercambios con los indonesios del Estado de Malaca y con los chi-

nos, sustentados en el conocimiento del régimen de vientos monzónicos. Sin embargo, la navegabilidad de la costa atlántica requería superar dos obstáculos: vencer la zona de tormentas entre Natal y la Ciudad del Cabo, y regresar desde la India a Europa (el torna viaje) teniendo en contra los vientos del noreste y la corriente de Benguela, que se resolvió contratando pilotos del golfo de Omán. Los otros dos factores que permitieron a los europeos su aventura comercial atlántica fueron la nueva embarcación, el galeón, que tomaba el casco de carraca, navío propio del comercio de la Hansa del Báltico, con la vela latina de las embarcaciones musulmanas que navegaban por el océano Índico; y el uso de la pólvora en sus correspondientes vectores de armas individuales (mosquetes) y de artillería embarcada.

Esto no era nuevo en el continente euroasiático, pues en el siglo XVI el arma de fuego ya estaba ampliamente extendida en aquella parte de la humanidad que poblaba desde el Mediterráneo occidental (península ibérica y Marruecos) hasta el extremo oriente (Iraq-Irán). De este modo, los africanos subsaharianos se encontraron literalmente atrapados entre dos fuegos: los pueblos bereberes que con sus espingardas dominaban toda la frontera del Sahel, desde el río Senegal hasta el mar Rojo, y por las artilladas armadas portuguesas en el Índico.

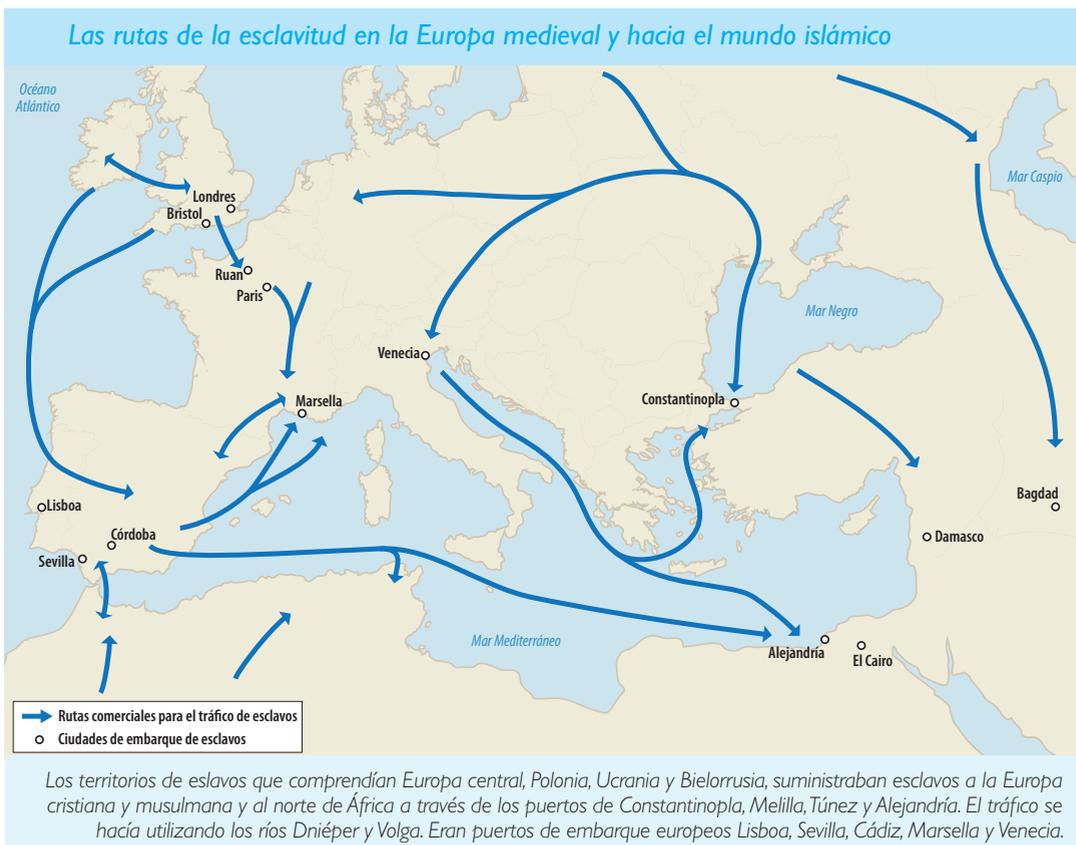
En definitiva, con este arsenal ideológico-tecnológico-institucional iba a iniciar Europa su agresiva expansión por el globo y llegar al sur del desierto del Sahara en África.

## 2.5. La trata de esclavos

### 2.5.1. Los orígenes de la esclavitud y las compañías esclavistas

La esclavitud en Europa tiene su origen en el mundo clásico. Esta institución en la Edad Media mutó hacia formas de servidumbre feudataria, vasallaje, arrendamientos censitarios y otras formas de sujeción del campesinado a las tierras de su señor, pero ello no quiere decir que estas formas de hombres libres no convivieran con la existencia de esclavos que provenían de las costas del mar Negro –de ahí que las palabras esclavo y eslavo en un primer momento significaran lo mismo–.

En los siglos XIV y XV la esclavitud servía a tres propósitos: como trabajadores domésticos (sobre todo mujeres), como galeotes para las galeras y como mano de obra en la explotación de las minas y para trabajar en el campo, especialmente en los ingenios azucareros del sur de la península ibérica, Canarias, Madeira y, a partir del siglo XVI, en la isla de São Tomé. Su cultivo a gran escala exigía el uso de mucha mano de obra pero que no elevara los costes de producción, de ahí la necesidad de proveerse de trabajadores no asalariados. Los principales puertos de

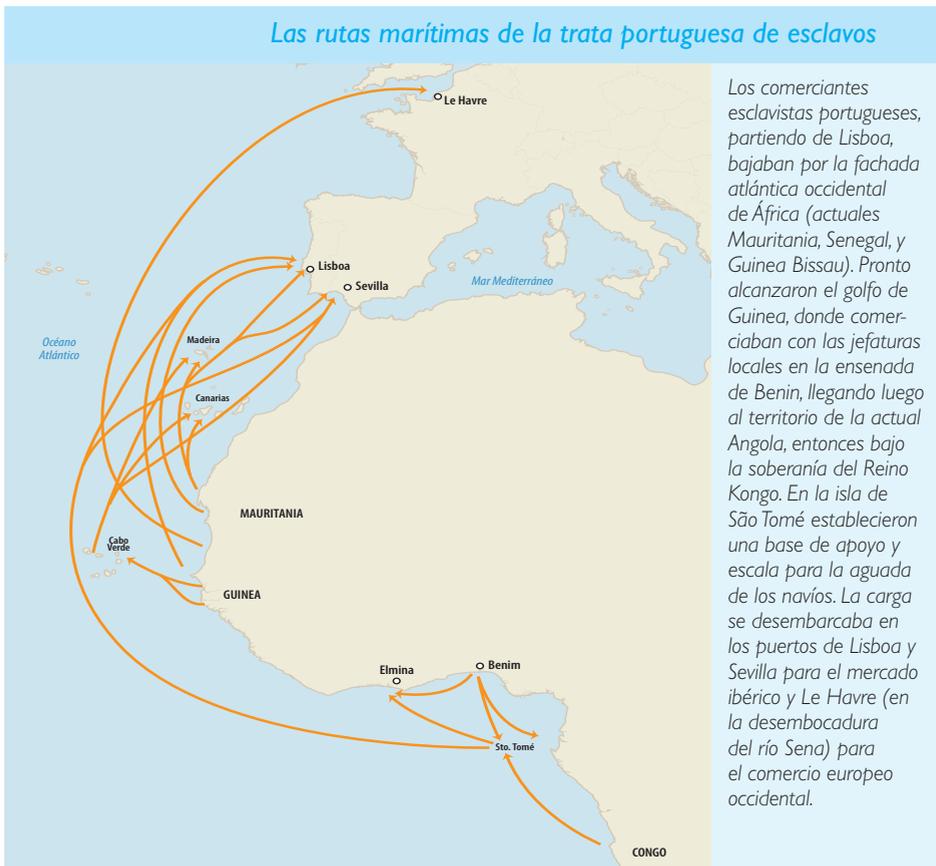


recepción de esclavos en Europa antes del descubrimiento de la trata transatlántica eran Lisboa, Sevilla y Portugal. Otros puertos fueron Oporto, Plymouth, Le Havre, Middelburgo y Ámsterdam.

En España, el "asiento" era el título jurídico-administrativo que la Corona vendía a un país, ciudad o comerciante privado, por el cual se autorizaba el transporte de una cantidad de esclavos en número o peso en relación al tonelaje del barco que los transportaría al Nuevo Mundo. El primer asiento fue concedido por Carlos I a los flamencos en 1518.

Pronto se advirtió la necesidad de crear sociedades comerciales que finan-

ciarían el tráfico, que requería una inversión previa inicial. La East Indian Company fue creada en 1581 por mercaderes de Londres mediante Real Cédula como compañía societaria por acciones/participaciones o joint-stock company, de tal suerte que ya en 1615 tenía factorías en la India. En 1622 ayudó a los gobernantes de Persia a expulsar a los portugueses del estrecho Ormuz. Esta compañía importaba algodón de la India, que era procesado en Manchester y reexportado al resto del mundo con el consiguiente valor añadido, contribuyendo a la revolución industrial inglesa de los siglos XVIII y XIX y al mismo tiempo llevando la po-



### El origen de las compañías mercantiles coloniales

Pasadas las pestes europeas, el crecimiento demográfico urbano demandaba más productos agrícolas y transformados para el consumo alimenticio de las ciudades mercantiles. Esto condujo a un cultivo especializado según el suelo, la decadencia de la relación laboral feudal, que es sustituida poco a poco por la relación de trabajo por cuenta ajena, y la introducción de nuevos cultivos gracias a la expansión colonial, con más valor energético y nutritivo, como el cacao, el café, la patata, el maíz, etc., que necesitaba la nueva clase protoobrera para iniciar el despegue del capitalismo. La institución que cubriría todas estas necesidades serían la compañía comercial y, dentro de ella, la Compañía Comercial Colonial.

El naciente capitalismo europeo demandaba más capital que el que los patrimonios privados de los nobles (con muchas posesiones pero poco monetarizados) podían aportar a la aventurera comercial colonial, por consiguiente, la compañía comercial por acciones se convirtió en el instrumento imprescindible de la empresa colonial.

breza a la India, prohibiendo a los campesinos el hilado de tejidos –de ahí que el símbolo de la India independiente sea una rueca de hilar–.

La Compañía Inglesa de las Indias Orientales forzó al cardenal Richelieu a fundar en 1626 la *Compagnie Rouennaise* y la *Compagnie des Indes Occidentales* (1664) que monopolizara el tráfico de esclavos desde Cabo Verde, Cabo de Buena Esperanza e isla Borbón (hoy Reunión) Antillas, y la Compañía de Senegal (1672), a la que incluso perteneció Voltaire. La importancia de estas compañías era tan grande que su administración estaba a cargo del ministro de Finanzas de Luis XIV, Jean-Baptiste Colbert.

Las demás potencias europeas, grandes y pequeñas, con bastante desigual suerte, fundaron sus propias compañías coloniales por acciones: Dinamarca, Suecia, Prusia-Brandeburgo, Austria y Holanda.

Cuando los imperios español y portugués estuvieron unificados bajo la corona de Felipe II de España y I de Portugal, los esclavistas españoles aprovecharon la experiencia de los pilotos lusos y de sus factorías africanas en Senegambia, isla de Santo Tomé y Angola para aumentar sus

ganancias. Este tráfico tenía por destino la América española solamente.

No es por tanto una sorpresa que cuando las enfermedades afroeuropeas llegaron al Nuevo Mundo acompañando a los primeros exploradores, una serie de devastadoras epidemias llevaron a su extinción a las poblaciones nativas: tifus, malaria, fiebre amarilla, viruela... Y, como resultaba imposible para los conquistadores convencer a toda la fuerza de trabajo europea que requería la agricultura intensiva y que además se preveía sería la base de la riqueza de las nuevas tierras, una vez extinguidas las poblaciones nativas, la solución era evidente: traer nueva mano de obra más resistente desde otros puntos del planeta.

Una vez superada la primera generación de colonos blancos y esclavos africanos (cuya mortandad fue igual a la india nativa, pues no soportaban el clima del trópico americano), se descubrió que la segunda generación había desarrollado las defensas necesarias contra las enfermedades tropicales americanas, por lo que tenían una mayor tasa de supervivencia que las dos primeras generaciones de colonos europeos.