

**LOS AÑOS INCIERTOS DEL COMERCIO
ESCLAVISTA A LOS REINOS DE INDIAS:
1640-1680***

*María Cristina Navarrete P.***

* Artículo Tipo 2: de reflexión, según clasificación de Colciencias. Resultado de una investigación más amplia cuyo producto fue el libro *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia siglos XVI y XVII*.

** Profesora Titular jubilada, Universidad del Valle. Doctora en Historia de América, Master en Educación, Licenciada en Historia. E-mail: mcmanavarr@gmail.com

Resumen

El artículo propone que el tráfico esclavista no se interrumpió a pesar de la ruptura de la unión ibérica (1640) y el desplazamiento de los portugueses de este tipo de comercio. Pudo haber disminuido al entrar en un período incierto que fue aprovechado por agentes extranjeros o nacionales españoles. Por medio de licencias o a través del mercado subrepticio atenuaron la necesidad de mano de obra esclava en los reinos de Indias. Los holandeses dominaron la “trata negrera” hasta finales del siglo XVII. La propuesta se enmarca en el concepto de Historia Atlántica y considera el tráfico esclavista como parte esencial del Mundo Atlántico.

Palabras clave: Tráfico esclavista, “trata negrera”, asiento, licencia, Historia Atlántica

Abstract

This article posits that the slave trade did not come to a halt in spite of the breakup of the Iberian Union (1640), and the Portuguese removal from that type of commerce. Spanish nationals and foreign agents took advantage of the uncertain period which followed and which may have caused a slowdown in the trade. The use of licences or surreptitious trade mitigated the need for slave labor in the Indies. The Dutch controlled “black trade” until the end of the 17th century. This approach is framed by Atlantic History and it views slave traffic as part and parcel of the Atlantic World.

Keywords: Slave traffic, black trade, contract, license, Atlantic History

Para introducir el tema

El tráfico esclavista de África al Nuevo Mundo fue un negocio perverso. El historiador que investiga este tema debe intentar escapar a la frialdad que determina el estudio en términos de mercado. Es difícil explicar cómo unos seres humanos del pasado traficaron con otros para obtener ganancias financieras, y cómo este tipo de mercado sobresalió en el Mundo Atlántico por casi cuatro siglos.

La decisión de permitir la entrada de esclavos negros a las Indias españolas fue tomada desde las primeras épocas. Los colonizadores del Caribe vieron pronto que los indígenas no constituían mano de obra suficiente debido a la enorme reducción de su población por las epidemias, las guerras y el trabajo forzado. Además, la Corona había emitido cédulas disponiendo su protección contra la esclavitud.

Dos décadas después del primer viaje del almirante Colón, los pobladores españoles de las Antillas iniciaron la demanda de trabajadores esclavizados procedentes de África, marcando el comienzo de varios siglos de importación de mercancía humana.

En el siglo XVI la introducción de esclavos en el Nuevo Mundo se administró por medio de licencias¹; un siglo después se mantuvo este sistema pero se introdujo el método de contratos monopolistas o asientos². Desde 1595 hasta 1640, asentistas portugueses obtuvieron el monopolio a través de tales contratos. Los principales términos de estos documentos incluían el pago a la Corona de una cifra anual estipulada, una cantidad de esclavos a importar en número definido, reducción de los puertos de introducción a Cartagena y Veracruz, salvo excepciones, y prohibición de entrar los cautivos a tierra firme (Villa Vilar en Vega, 1984: 1, 3).

El ascenso al trono lusitano por parte de Felipe II favoreció la participación de los portugueses en el comercio esclavista con los reinos de Indias, además de que en 1580 los convirtió en súbditos de la corona española. Desde ese momento cualquier otro poder extranjero fue innecesario para el suministro de mano de obra esclava, que con insistencia solicitaba el continente americano. A partir de esta fecha el tráfico esclavista estuvo dominado por portugueses, quienes instituyeron una maquinaria administrativa que les permitió controlarlo y crearon una vasta red de comerciantes, factores³ e intermediarios en la cuenca del Atlántico, en su

1 Las licencias eran permisos que otorgaba la Corona para llevar esclavizados a los reinos de Indias ya fuera para su servicio o para venderlos.

2 Término del derecho público español para designar un contrato de administración de un servicio entre la Corona y personas particulares o compañías. Se utilizó para el tráfico esclavista. (Scelle, 1910, p. 614)

3 Factor era el representante del asiento en los puertos de entrada y salida, la dependencia que administraba se llamaba factoría.

mayor parte cristianos nuevos. Esta situación imperó hasta 1640 cuando Portugal se independizó de España. (Aguirre Beltrán, 1940: 39) (Vila Vilar, 1976: 172)

En este periodo el puerto de Cartagena sobresalió por su actividad mercantil. Al decir de Jorge Palacios Preciado:

Cartagena desempeñó durante los primeros siglos de la colonia, un papel de primera importancia dentro del contexto general de los puertos Americanos, destacándose por el intenso movimiento comercial. En tales condiciones los asentistas y negreros –particularmente en los primeros años de la trata– hicieron del Puerto uno de los puntos más importantes de distribución de los esclavos negros y desde luego el centro administrativo de la misma (...) (Palacios, 1973: 34).

Con la ruptura de relaciones entre España y Portugal, a raíz de la separación de este reino, se le prohibió el abastecimiento directo de esclavos a las provincias indianas. Los asientos con portugueses fueron prohibidos y se les impidió viajar y comerciar con la América española. Al carecer España de factorías en África, el tráfico esclavista entró en un período incierto, irregular, dominado por agentes extranjeros y el mercado fraudulento.

Ante estas circunstancias de inestabilidad, pérdida de control, ingresos al fisco real y probable desabastecimiento, este artículo propone investigar qué sucedió con el tráfico esclavista a raíz de la separación de Portugal y demostrar que entre los años 1640 y 1680 este comercio no se interrumpió. En términos generales la idea es llenar parcialmente el vacío anunciado por Marisa Vega cuando afirma que 1640 “inició un período anárquico y clandestino del que poco se conoce” (Vega, 1984: 18). El artículo pondrá énfasis en las vicisitudes del comercio esclavista en un período de coyuntura económica vacilante y sin control. De igual forma reconoce la importancia de la tendencia historiográfica denominada Historia Atlántica para comprender el tráfico de esclavos en la interacción de los continentes americano, europeo y africano, durante varios siglos. En consecuencia, abre el camino para la inclusión del concepto de diáspora entendida como las contribuciones de los pueblos africanos en la formación de sociedades y culturas en el proceso de circulación por el Mundo Atlántico.

Este estudio se realizó con base en fuentes primarias de los archivos Central del Cauca de Popayán, General de la Nación de Bogotá, General de Indias de Sevilla e Histórico Nacional de Madrid y con el apoyo de fuentes secundarias especializadas en el objeto de investigación. El período estudiado abarca desde 1640, ruptura con Portugal hasta 1682, en los albores del reinicio del tráfico esclavista con esta nación.

De cómo la historia atlántica ayuda a entender el tráfico esclavista

Si queremos acercarnos bajo nuevos parámetros al estudio del tráfico esclavista es preciso examinar el significado de la historia atlántica. Esta concepción alternativa muestra que la investigación sobre la “trata de esclavos” amerita ser analizada desde esta faceta; en otras palabras, exige retomar y estudiar ideas pertinentes acerca del Mundo Atlántico. Dicho paradigma considera la cuenca de este océano como una unidad de análisis singular, compleja e integrada en la cual la gente del Nuevo Mundo, los europeos y los africanos participaron en la configuración de la historia atlántica. Esta conciencia ayuda a reconocer las influencias recíprocas entre los pueblos de estos continentes (Mann, 2001: 3, 13, 16).

La importancia del océano Atlántico es fundamental para entender el tejido económico y cultural de los siglos coloniales. El estudio de las empresas e instituciones comerciales precisa la comprensión de una vasta perspectiva atlántica puesto que las redes cruzaron fronteras nacionales, étnicas y geográficas y estrecharon el Atlántico. Los africanos esclavizados a manera de objetos comerciables cayeron en estas redes. No obstante, ellos eran la fuerza laboral para el desarrollo del Mundo Atlántico y seres humanos poseedores de memoria, costumbres y expectativas (Lovejoy, 2009: 4).

Las investigaciones recientes⁴ sobre el comercio esclavista demuestran que existían redes comerciales bien establecidas en la costa Africana, en su interior, en los puertos europeos⁵ y americanos, que desarrollaron este tipo de actividad mercantil.

David Eltis afirma que la historia atlántica, desde una representación global, apareció por primera vez en la época moderna temprana como una “comunidad hemisférica”. El sentido de comunidad entendido como la nueva forma que tomaron los distintos valores de quienes vivían en la esfera atlántica influida por otros que habitaban en diversas partes de la cuenca de este océano (Eltis, 1999: 141).

La esclavización de africanos y su traslado forzoso a América transformó el océano Atlántico en una compleja red de intercambios. En los siglos coloniales el comercio más activo, de África a las Indias, fue el de esclavos, tanto su extracción como su inserción en las sociedades del Nuevo Mundo unido a las mercaderías y a los servicios adquiridos con las ganancias del mercado esclavista (Solow, 1991: 1).

El papel que jugaron los africanos en la formación del Mundo Atlántico necesita mejor atención. Los africanos no sólo cruzaron el Atlántico en mayor número que los europeos sino que incidieron sobre quienes participaron en el tráfico esclavista,

4 Entre ellas se encuentran los trabajos de Bernard Bailyn, Paul E. Lovejoy, Kristin Man y Antonio de Almeida Mendes citados a lo largo del artículo y en la bibliografía.

5 Estos puertos estaban localizados en España, Portugal, Holanda, Inglaterra

las regiones que suplieron de cautivos y los precios de las negociaciones. (Eltis, 1999: 141-142).

La cuenca del Atlántico concebida como unidad de análisis tiene igual relevancia en la comprensión de la diáspora africana puesto que es un fenómeno atlántico y la historia de este océano no debe olvidar las contribuciones del continente africano. El propósito es entender la relación entre las influencias ejercidas por el Viejo y el Nuevo Mundo en contextos históricos específicos (Mann, 2001: 6, 13-14).

Para Bernard Bailyn la historia atlántica constituye un objeto y un campo de estudio histórico que empezó a ser investigado después de la II Guerra Mundial. Comprende los descubrimientos europeos, la contribución de los africanos a las regiones occidentales y las migraciones europeas. Igualmente el comercio atlántico y su papel en el desarrollo económico, las relaciones interétnicas y la difusión de las ideas ilustradas (Bailyn, 2005: 31).

Según este autor, las fuerzas centrípetas que funcionaban en el Mundo Atlántico de los siglos XVII y XVIII no eran únicamente demográficas ni de la economía y mercados de trabajo. Uno de los más importantes desarrollos de la historiografía de la postguerra fue la comprensión más profunda de los mecanismos de la política del Atlántico. En otras palabras, con el estudio de los usos de poder y de la estructura política salieron a flote intrincadas conexiones hasta entonces desconocidas. La tarea no es describir los elementos abstractos sino el desarrollo del Mundo Atlántico, sus movimientos y dinámicas, es decir, comprender su historia como un proceso (Bailyn, 2005: 48-49 y 61).

A pesar de las hostilidades comerciales entre naciones rivales e intereses competitivos, las redes de comercio transoceánicas que se desarrollaron a medida que el Mundo Atlántico maduraba fueron complejas, entrelazadas y numerosas. Tan complejas que sólo pueden ser ilustradas más no enumeradas ni catalogadas (Bailyn, 2005: 84).

Para demostrar la complejidad, competencia y rivalidad entre potencias, vale la pena comentar que el 20 de septiembre de 1650, el señor Gilban Halbecq, “maestro general de las monedas en los estados de Flandes y Borgoña”, escribió una solicitud a su Majestad, el monarca español, en nombre de los hombres de negocios de Holanda. Explica que algunos de ellos residentes en Holanda poseían navíos de guerra para navegar a las costas de Guinea, Angola y Brasil y causar daños a los portugueses saltando en sus tierras y tomándoles los navíos que encontraran en la mar. Por este medio y a través de las islas que poseían los estados de Holanda estaban en capacidad para introducir cantidad de esclavos negros a los reinos de la corona española. Para convencer al monarca argumentaba la falta de esclavos que padecían las Indias debida a la rebelión de Portugal que impidió sacarlos de sus

posiciones. Por todo lo anterior ofrecía encargarse del arrendamiento del asiento de esclavos transportándolos en sus navíos y pagando los derechos correspondientes. (AGI, Indiferente, legajo 2796, sin foliar. Carta de Gilban Halbeecq a su majestad).

Este ejemplo ilustra las luchas de poder entre las potencias para apoderarse de las redes del comercio esclavista. La separación de Portugal de la corona española en 1640 alteró la dinámica del Mundo Atlántico. Los estados holandeses ya habían incursionado en África, Brasil y las Antillas y estaban preparados con empresas comerciales. En la década de 1620 se formalizó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales –de la que habla Halbeecq– presta para suplir la demanda mercantil de los españoles de América.

La actitud de la Compañía por esta época era guerrera y depredadora, los navíos atacaban en los mares las embarcaciones enemigas o aprovechaban las coyunturas entre naciones adversarias. Fue el período de gran expansión de los estados holandeses en el Mundo Atlántico y en el oriente.

Circunnavegar la cuenca del Atlántico acrecentó el peligro que la caracterizaba con el aumento del corso, la piratería, el comercio ilegal y las negociaciones fraudulentas a las que acudieron las naciones europeas interesadas en el comercio de africanos esclavizados y de mercaderías diversas, en la segunda mitad del siglo XVII.

El Mundo Atlántico se convirtió en un escenario de nuevas geografías humanas, de rudas interacciones entre naciones y de coaliciones temporales en las luchas de poder por el dominio de territorios, de sociedades nativas y de redes comerciales.

De cómo muchos nacionales y extranjeros querían ser traficantes (1640-1662)⁶

La ruptura de la unión monárquica peninsular en 1640 tuvo serias consecuencias en la estructura del tráfico esclavista. Una de éstas fue la escasa vigilancia que ejercía la Casa de Contratación de Sevilla⁷ sobre este comercio. Desde 1580, fecha de la unión ibérica la Casa conocía el manejo de las ambiciones de los mercaderes portugueses. Al cambiar las condiciones políticas las autoridades españolas quedaron desprovistas de la normatividad necesaria para controlar agentes mercantiles extranjeros que no perturbaran la concepción monopolista del comercio. No obstante el desorden y las prácticas poco ajustadas a las disposiciones reales se concedieron licencias desde la década de 1640 hasta los primeros años de 1660.

⁶ Para mayor información sobre el tráfico esclavista puede consultarse el libro *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia siglos XVI y XVII*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle. 2005.

⁷ Era el órgano de administración central, financiero y jurisdiccional, concedía licencias de navegación, permisos para viajar a las Indias y regulaba el comercio transatlántico. (Scelle, 1910, p. 617).

Al momento de la separación lusitana estaba vigente el contrato firmado con los portugueses Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Méndez de Sosa. Su renegociación se había iniciado en 1638, cuando los consejos de Indias y Hacienda en Madrid estudiaron la solicitud de prórroga en vista de que el contrato finalizaba en febrero de 1639. (AGI, Indiferente, legajo 2796⁸, sin foliar. Auto sobre asiento de negros).

En mayo de 1641 la Casa de Contratación de Sevilla recibió una carta del Consejo de Indias⁹ informando que: “respecto de haber sucedido el accidente de Portugal se halla hoy el asiento de la renta de las licencias de esclavos negros para las Indias en diferente estado del que tenía (...)”. Sin embargo, como era conveniente no perder las rentas que se cobraban, al cesar este contrato y sin perjudicar esta prorrogación le solicitaba poner a pregón el asiento de esclavos de la manera acostumbrada (AGI, Contratación, legajo 5758¹⁰. Diligencias sobre subastar el arrendamiento de esclavos).

La idea de no perjudicar la prorrogación del asiento evidencia el interés de la Corona de no perder los derechos derivados de este contrato así se hubiera firmado con el enemigo reciente.

Aun después de 1640, cuando los portugueses fueron removidos como los mayores cargadores de esclavos a las Indias españolas, este reino continuó siendo un activo proveedor por muchos años, ya fuese por medio del negocio clandestino, la intermediación con otras naciones o el uso de capitanes, maestros y marineros expertos en el tránsito por el Mundo Atlántico y en el comercio esclavista. A pesar de las prohibiciones de la Casa de Contratación, los traficantes preferían utilizar pilotos portugueses porque eran “mais practicos e destros para Angola y sus Rios de Guinea que los castellanos per la continua navegacion que hacen a las dichas partes” (Mendes, 2008: 83) (AGI Contratación, legajo 2878). La cuenca del Atlántico se convirtió en esta década en centro de discordias y alianzas temporales según los giros que diera la política internacional.

Las potencias europeas estaban dispuestas a reemplazar a los portugueses cuando ganaron la independencia de la corona española y perdieron el privilegio de los contratos asentistas. Esto creó un dilema para España porque naciones enemigas pretendían apoderarse de la trata. Además, Holanda e Inglaterra no sólo eran enemigas sino herejes con quienes preferían no tener negocios. De igual manera las circunstancias políticas habían cambiado en el Caribe al haberse apropiado fuerzas extranjeras de varias islas (Postma, 1990: 31) (Vila Vilar en Vega: 4).

8 Los documentos del AGI, fondos Contratación, legajos 2878 y 5758 e Indiferente, legajo 2796 se encuentran sin foliar al tratarse de cartas, cédulas, solicitudes, informes que no son consecutivos.

9 Era el organismo asesor del monarca español, tenía funciones administrativas y económicas en el gobierno de las Indias españolas.

10 Ver nota 9.

Ante las incertidumbres del comercio esclavista, entre 1640 y 1662, la corona española acudió a la expedición de licencias a particulares. En la década del cuarenta la Casa de Contratación recibió el encargo del Consejo de Indias de contratar¹¹ con personas naturales de los reinos españoles por vía de asiento o licencia para navegar a las Indias armazones¹² de esclavos. Se dice que en este período concedió más de cien mil licencias, aunque no todas cumplieron su cometido. Por su parte, los vasallos de los reinos de Indias compensaron la inseguridad del abastecimiento aceptando el trato en mercaderías y esclavos con los enemigos extranjeros de la Corona. Este tipo de comercio gozó de la complicidad de los oficiales reales y gobernantes (AGI, Contratación, legajo 5758. Asiento de negros, contratos y diligencia) (Marley. 1985: III).

Aventureros europeos, comerciantes de carrera, portugueses arruinados, contrabandistas y piratas asediaban los puertos de salida y entrada de esclavos buscando oportunidades en el tráfico esclavista. Aquellos que creían tener posibilidades de ser acreditados por la Casa de Contratación se dirigían a la corona española solicitando la firma de un asiento o a falta de éste licencia para contratar esclavizados en las costas africanas o en puestos intermediarios. No permitieron que esta actividad se interrumpiera ni decayera totalmente al perder los portugueses su dominio con la separación.

Su majestad española y el Consejo de las Indias asumieron una actitud dubitativa, inestable y hasta incoherente respecto a la concesión de contratos y licencias a personajes nacionales y extranjeros. En ocasiones se mostraban ansiosos por no perder las rentas que proveían los asientos y los permisos a enemigos herejes; en otras denegaban las solicitudes pensando que a la par de los esclavizados entrarían personas y mercaderías a precios mejores de los que suministraban las flotas. Las medidas inconsistentes y maleables que tomaron las autoridades metropolitanas dieron pie al tráfico extranjero y al comercio fraudulento.

En mayo de 1642 don Simón Cormans Osorio envió al Consejo de Indias un memorial en el que ofrecía viajar a los Ríos de Guinea, Arda y Calabar a rescatar¹³ “negros” para llevar a las Indias. Lo haría en una nao de dieciséis piezas de artillería, para defenderse de los piratas, seis artilleros de Dunkerque y el resto de gente española. Consideraba que por este medio serviría a su Majestad y a las Indias que carecían de esclavos para las minas de oro y plata. Además solicitaba la concesión del título de capitán de guerra del navío para que “con más derecho” le obedecieran los marineros.

11 Comerciar, negociar.

12 Armazones eran los navíos dedicados al comercio esclavista.

13 Negociar, comprar.

Conceder el Consejo de Indias de que en todo tiempo se ha juzgado como asunto perjudicial para el servicio de su majestad permitir la concesión de licencias a extranjeros con el pretexto de llevar esclavos y su intención no ha sido el beneficio de la real hacienda sino su fin particular llevando más esclavos de los permitidos defraudando los derechos reales y quedándose en aquellos reinos sacando sus riquezas... era del parecer negar el otorgamiento de la licencia. Contrariamente a los argumentos de su institución asesora, el monarca le ordenó conceder la licencia para navegar desde Angola en un navío, con parte de la tripulación extranjera, y llevar esclavos a las Indias (AGI, Indiferente, legajo 2796. Asiento de negros).

Las autoridades españolas eran conscientes que al conceder licencias a extranjeros para la trata esclavista, específicamente a los ingleses, arriesgaban el éxito de los mercaderes de carrera que transportaban, de España a América, mercancías en los barcos de la flota. Aunque de hecho los navíos de Inglaterra frecuentaban clandestinamente los puertos de las costas indianas los mercaderes del Consulado¹⁴ de Sevilla no estaban de acuerdo y exponían sus temores a la Casa de Contratación al considerar tales licencias dañosas (...) y [porque] se llenarían las Indias de todos los géneros de mercaderías que se llevan destos reinos lo cual no tendrían valor las que los cargadores envían en las flotas así por la abundancia como porque los ingleses como quien las saca de las partes donde se fabrican y que las llevan sin pagar los derechos reales las podrán dar mucho más baratas con que totalmente se destruiría este comercio y los de las Indias (...) (AGI, Indiferente, legajo 2796. Relación de los papeles que se hallan sobre proveer de esclavos negros a las Indias).

El cuadro 1¹⁵ de muestreo de licencias para el tráfico esclavista desde 1641 a 1649 presenta algunas de las características particulares de las propuestas de los solicitantes. No obstante, al analizarlas es posible identificar rasgos generales. Gran parte manifestaba deseos de servir a su Majestad “por el amor que le tienen” y a los reinos de Indias supliéndolos con esclavos tan necesarios “para la fábrica de las minas de oro y plata”. Ofrecía “llevarlos a los puertos de Indias que les fueren señalados y con sólo lo que fuere necesario para el sustento de los negros y de la gente de mar (...)”. Argüía que el alzamiento de Portugal había aminorado el tráfico que existía con Guinea y Cabo Verde y el gran riesgo que padecía al acercarse a las costas africanas donde se encontraban franceses, portugueses y holandeses y otros enemigos de la corona española. Prefería utilizar navíos de fabricación extranjera para apertrecharlos con piezas de artillería y suficiente gente forastera y española debido a los peligros que corrían con los adversarios. Sugería regresar a Sevilla con

14 El Consulado era el organismo que representaba la sociedad de mercaderes. Hacía las veces de tribunal de comercio y navegación. (Scelle, 1910: 616)

15 Ver cuadro anexo 1.

los barcos cargados de frutos de las Indias y en lo posible no pagar los derechos correspondientes por tratarse de viajes tan peligrosos y al servicio de su Majestad.

Si bien es cierto que las anteriores características fueron bastante regulares no dejan de sorprender algunos casos singulares. Uno de ellos ocurrió en agosto de 1644 cuando fray Francisco de Pamplona, capuchino, dirige una carta al soberano español, en nombre de los misioneros del Congo. En dicha misiva fray Francisco solicita conceder licencia a un tratante con navío para que los condujera, a él y a sus compañeros misioneros, al Congo a cambio de extraer ciento cincuenta o doscientos esclavizados y llevarlos a puertos de las Indias Occidentales. Según el clérigo resultaba conveniente para la Real Hacienda al ahorrarse el pago de los fletes de los misioneros porque el dueño del navío lo haría a cambio del permiso de cargar los cautivos. Igualmente se beneficiarían los vasallos de las Indias con la escasez que tenían de mano de obra para labrar la tierra y las minas. Al regreso traería el navío cargado de frutos de la tierra o de dinero por la venta de los esclavos para lo cual pagaría fianza en el puerto de donde saliere (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta de fray Francisco de Pamplona a su Majestad).

Como quien dice, no era extraño proponer canje de intereses entre pares para sacar provecho del comercio esclavista. Permutar tráfico de esclavos, que favorecía a la Real Hacienda, por transporte de misioneros en beneficio de la Iglesia y su obra evangelizadora. Convertir infieles a la fe católica para trasladar otros como cautivos y satisfacer las necesidades económicas de las Indias y por ende a la Corona.

Parece que el negocio compensó con creces a las partes porque en enero de 1647 el Rey concedió nuevamente licencia a los capuchinos para un trato semejante a través de cédula real. Fray Francisco de Pamplona informó a su Majestad que por orden de su santidad el Papa había viajado al reino del Congo con doce religiosos de su orden a convertir infieles. Regresó para volver al Congo con mayor número de religiosos pero los costos resultaban muy altos y se incrementaban con los gastos de traslado. Con la intención de apoyar “el santo celo de estos religiosos para que puedan ir a continuar la propagación del santo evangelio en el reino del Congo y reducir por este camino a muchos infieles (...)” tuvo su Majestad por bien disponer el viaje de los religiosos buscando una persona que se encargara de llevarlos y acordar con ella el permiso para navegar esclavos negros a Tierra Firme y Nueva España en número conveniente que supliera los gastos de los religiosos.

En agosto de 1647 el maestre de la nao El César, Pedro Fernández de Guevara, recibió autorización para cargar en el reino del Congo doscientas piezas de esclavos y conducirlos a Tierra Firme o Nueva España. Tal permiso se confería en virtud de la cédula solicitada por fray Francisco de Pamplona (AGI, Contratación, legajo 5758. Cédula real a fray Francisco de Pamplona).

Los capuchinos habían encontrado la forma para pasar a reinos africanos y, la corona española halló el argumento perfecto –la predicación y enseñanza de la santa fe– para prescindir temporalmente de la norma que excluía a los portugueses de traficar con esclavos. Después de consultar con el Consejo de Estado español y la Junta de Portugal, el Consejo de Indias ordenó disponer el viaje de fray Ángel de Valencia y cuarenta y tres capuchinos tal como se había hecho con el padre Pamplona.

El 24 de diciembre de 1650 se envió aprobación a Juan de León Chicarte, maestre de la urca denominada Nuestra Señora del Popolo y San Antonio, por otro nombre La Buena Fortuna Dorada, para cargar ciento dos piezas de esclavos en el reino de Benín. Ese mismo día se autorizó a Francisco de Ruiz de Cartagena, maestre de la nao San Salvador y Nuestra Señora del Rosario para embarcar ochenta y cinco piezas de esclavos en el reino del Congo. Los dos maestros debían dirigirse a Nueva España o Tierra Firme y no a otro lugar; en los puertos de arribo tenían que pagar el monto de las licencias a los oficiales reales (AGI, Contratación, legajo 5758. Cédula real concedida a fray Ángel de Valencia).

Su majestad española era consciente de la imposibilidad de prescindir de los navíos, capitanes, maestros y marineros portugueses del tráfico esclavista. Circulaban por el Mundo Atlántico y tenían posesiones en África y América, los castellanos y de otras naciones los preferían por su destreza en la marinería y conocimiento en el mercado de esclavos. Además se habían consolidado como sujetos indispensables en la historia del Atlántico, y Portugal era activo partícipe de la política internacional de este océano. Las redes mercantiles que tejieron se caracterizaron por la intervención de los judíos y judeoconversos portugueses que también aportaron en la construcción de la comunidad Atlántica¹⁶.

En una de las cédulas otorgadas a los capuchinos el monarca conceptúa que aunque estaba prohibido que hombres de mar portugueses comerciaran esclavos en las Indias “(...) debía preponderar la causa de la religión católica y conversión de tantas almas atendiendo también a la utilidad grande que seguiría a mi real hacienda por los derechos que estaban impuestos al comercio de los negros” (AGI, Contratación, legajo 5758. Cédula real a fray Francisco de Pamplona).

Es evidente que los vecinos de las provincias caribeñas cercanas a los puertos pudieron paliar la necesidad de mano de obra cautiva y de mercaderías gracias al comercio clandestino de ingleses y holandeses. Sin embargo, las provincias del interior del Nuevo Reino y Perú sufrían escasez. Después de la sublevación

16 Para mayor información sobre la presencia de los judeoconversos y sus conexiones con judíos de Europa y África puede leerse el libro *La diáspora judeoconversa en Colombia siglos XVI y XVII*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle, 2010.

de Portugal el gobernador de Cartagena resolvió expulsar a los portugueses¹⁷ obligándolos a moverse a otras tierras. La red comercial que estos nacionales habían establecido al interior de las Indias y en las que se fundamentaba el negocio de los esclavos quedó totalmente derruida (Vila Vilar, 1976: 185-187).

Varias cartas fueron escritas al Consejo de Indias en la década de 1640 por regidores, procuradores y gobernadores de Lima y Cartagena sobre los efectos nocivos de la suspensión de la trata con los portugueses. Anunciaban la ruina de las estancias agrícolas, las viñas, los trapiches y las minas. Hacia 1646, el doctor don José de los Ríos y Berriz, procurador general de la ciudad de los Reyes –Lima– “metrópoli destas provincias”, dirigió una carta al monarca. Argumenta que por todos era conocido que las tierras de pan llevar, de frutos y semillas, los ingenios, trapiches y viñas se cultivaban con esclavos negros traídos de la India y las costas de Guinea, por no haber españoles ni gente libre que se dedicaran a este trabajo. Arribaban esporádicamente algunos esclavos de Cartagena de Indias y Portobelo y unos cuantos por el puerto de Buenos Aires (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta del procurador de Lima a su majestad).

Hacia varios años el cabildo de la ciudad de Lima había enviado un pliego de peticiones a su Majestad y a su real consejo anunciando la falta de trabajo esclavo tanto en la “metrópoli” como en otras ciudades del interior. Para evitar mayores desastres que podrían presentarse, puesto que las haciendas eran el fundamento y la fuente de riqueza que producía este reino ya fuera chácaras, tierras de pan sembrar, viñas, ingenios, trapiches y minas, era preciso el servicio de los esclavos negros.

Así mismo explicaba el procurador que el problema no podía solucionarse con los negros que nacían en estos reinos pues ellos servían de pajes y tenían otras ocupaciones y “con tan mala inclinación y mañas que siempre se han tenido inútiles y mal seguro y menos con los indios porque estos son ya muy pocos y no se cumplen [] las mitas ni pueden suplir ni igualar la ocupación y trabajo de los negros”. En consideración a todo lo anterior el procurador de Lima en nombre del cabildo pedía y suplicaba a las autoridades españolas atender los daños que padecía el reino y concurrir a su solución (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta del procurador de Lima a su majestad).

Por otra parte, la ciudad de Cartagena de Indias, vale decir sus vecinos, remitieron carta a su majestad en 1648 exponiendo, una vez más, la necesidad de esclavos negros para la labor de las minas y el beneficio de los metales recalcando lo que ello afectaba a los quintos reales y la conveniencia de los derechos que se pagaban por la importación de los esclavizados (AGI, Indiferente legajo 2796. Carta de los vecinos de Cartagena solicitando esclavos).

¹⁷ La mayoría de ellos eran judeoconversos.

Existen suficientes evidencias de cómo nacionales de Inglaterra seguidos por los de los estados holandeses aprovecharon esta situación de comercio irregular de esclavizados para participar activamente por vía de licencias excepcionales, por intermediarios o a través del mercado subrepticio en el tráfico de cautivos y mercaderías.

Como se expuso en el apartado anterior, en septiembre de 1650, Gilban Halbeecq, “maestro general de las monedas en los estados de Flandes y Borgoña”, representante de los comerciantes holandeses, ofrecía encargarse de la trata esclavista. Agrega en su propuesta que “llegando los dichos esclavos en las dichas Indias serán enseñados en la doctrina cristiana y por medio del bautismo agregados a la santa iglesia católica” (AGI, Indiferente legajo 2796. Carta de Gilban Halbeecq a su Majestad).

Otras de las proposiciones que los negociantes holandeses ofrecían para el cumplimiento del contrato consistían en tomar el asiento de esclavos por ocho años a partir de 1651; introducir doce mil esclavos a los puertos de Veracruz, Cartagena y Buenos Aires; detenerse en la isla Margarita o Punta de Araya para refrescar los cautivos y vender allí doscientos de ellos debido a las enfermedades y duración del viaje; buscar los esclavos en los dominios de Holanda, de sus aliados o quitarlos a los portugueses o enemigos de España y de las provincias de Holanda y Flandes; ninguna persona podría embarcar esclavos para las Indias; la gente de mar sería de Holanda y Flandes; Halbeecq y sus socios podrían traer las ganancias de venta en oro, plata, perlas y otro género de mercaderías en los navíos donde los llevaron, desembarcarlas en Holanda pagando los derechos correspondientes. A estas condiciones se sumaban otras más (AGI, Indiferente legajo 2796. Carta de Gilban Halbeecq a su Majestad)¹⁸.

Los avatares del tráfico esclavista tenían relación con las contiendas internacionales del Mundo Atlántico tanto en las posesiones europeas de las costas africanas como en el Caribe. El comercio de esclavizados convirtió el Atlántico en un espacio de despojos tanto de seres humanos arrancándolos del occidente africano como de territorios localizados a ambos lados del océano. Si bien los tres continentes se acercaron gracias a los intercambios éstos no estuvieron exentos de confrontaciones y luchas de poder.

Y aun cuando la cuenca del Atlántico era considerada una comunidad donde varias naciones compartían intereses y tendían sus redes comerciales, fue también el espacio geográfico donde se manifestaron tensiones, rivalidades y hostilidades entre los grandes de la época. En el Caribe, España perdió Curazao y San Eustaquio a favor de los holandeses en 1634 y en 1655 los ingleses tomaron posesión de Jamaica

¹⁸ Los documentos consultados no permiten tener certeza si tal contrato se llevó a cabo.

que se convirtieron en lugares de descargue, remozamiento y almacenamiento de esclavizados y mercancías.

El Consejo de Indias y el monarca español entendían la necesidad de suplir a sus posesiones americanas de esclavizados para reconquistar los beneficios económicos derivados de la trata, ejecutada por medios legales, y activar las labores mineras y agrícolas. Además les urgía que la Casa de Contratación de Sevilla recuperara el control sobre este tipo de comercio. En virtud de estas razones, en 1651, ordenaron al marqués de La Liceda, presidente de la Casa de Contratación, diligenciar los asientos necesarios para avivar la navegación de las armazones de esclavos, como antes se acostumbraba. Cada navío debería pagar por cada licencia treinta pesos de plata siendo de trescientas toneladas y por cada pieza¹⁹ de esclavos la mayor cantidad que se pudiere concertar. En cuanto a la tripulación, se preferiría que fuera castellana, pero en caso de no conseguir que el gobierno de la nave lo hiciese gente de este reino, se permitiría que fueran portugueses “por no haber otros tan prácticos”, con la garantía de volver a la península (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta del Consejo de Indias al marqués de La Liceda).

En relación con esta nueva normatividad resaltan dos aspectos. Si bien en la década de 1640 se empezó a mencionar en las licencias y contratos el término de pieza de Indias o de esclavo y la capacidad de los navíos en toneladas, en la de 1650 estos dos conceptos se hicieron más constantes. Aunque el tonelaje de los asentistas portugueses en tiempos de la unión ibérica era escasamente de doscientas toneladas éstas fueron aumentando posteriormente y se hicieron explícitas en las licencias. El de pieza se estipuló en un nuevo sentido, el mismo que en adelante sería utilizado. No fue en 1662 cuando se utilizó por primera vez en el tráfico esclavista.

Bartolomé de Salinas, vecino de Cartagena y natural de los reinos españoles, replicaba en el contrato que se le concedió en 1650 que era “imposible hacer rescate de negros sin que entren muchachos”. Estos se tasarían de acuerdo con el cómputo de las piezas de Indias como se acostumbraba en Guinea “pues no es de razón en que paguen tanto dellos como de las piezas grandes” (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta dirigida a su majestad y contrato de Bartolomé Salinas).

Durante estos años se prefirió otorgar licencias a naturales o residentes en los reinos de España, se favorecía tripulación española pero se accedió la inclusión de portugueses y la navegación en barcos de fabricación extranjera. Los puertos de arribo seguían siendo Cartagena y Veracruz, Buenos Aires continuaba prohibido. Se les permitió llevar más piezas de las estipuladas siempre y cuando pagaran los derechos convenidos (AGI, Indiferente, legajo 2796. Asiento de negros: cartas, órdenes de 1622 a 1656).

¹⁹ Por pieza de Indias o pieza de esclavos se entendía un cautivo con una medida de siete cuartas de altura (180cms), sano y sin defectos. (Vega, 1984, p. 30) Si alguno no alcanzaba esas características se ajustaba la pieza con otro.

Gran parte de las licencias que muestra el cuadro 2²⁰ refleja las características mencionadas, no obstante algunos documentos presentan cuestiones particulares relacionadas con los sucesos que tenían lugar en el Mundo Atlántico. Los encuentros desafortunados con navíos enemigos, los ataques de piratas y corsarios y las estrategias para evadir la astucia que emplearon los africanos frente al forzoso cautiverio que los conducía a la América española.

En 1653 don Juan Bautista Sáez de Navarrete, secretario del Consejo de Indias, remitió a la Casa de Contratación una carta escrita por don Alonso Venegas y Córdoba a su Majestad. Decía en la misiva que navegando de regreso a España, el príncipe Roberto²¹ de Inglaterra lo despojó de su nao y de la hacienda que traía perdiendo más de setenta mil pesos. Por el odio que le manifestó quiso sacarle los ojos y echarlo al mar. Lo hizo desnudar, le robó gran cantidad de doblones más otros diez mil pesos, una cadena de oro y perlas preciosas. Desnudo y descalzo lo abandonó en Portugal donde padeció infinitos trabajos. Sus hijos se encontraban en Sevilla pereciendo sin alimentos y sin tener donde permanecer. Suplicó a su majestad atender su causa y concederle la merced de una licencia para navegar y rescatar en un navío trescientas piezas de esclavos durante diez años. La Casa de Contratación averiguó si eran ciertos los sucesos narrados por Venegas comprobando que traía de su cuenta cueros y otros géneros quedando en la pobreza. La licencia le fue concedida junto con una ayuda para los gastos (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta de Alonso Venegas y Córdoba a su majestad).

Enriqueta Vila Vilar afirma que la mayoría de las licencias de mediados del siglo XVII no fueron ejecutadas por los propios concesionarios sino que las enajenaban, posibilitando fraudes y engaños. Este sería el caso de la licencia otorgada a Alonso Venegas que traspasó a Manuel Grande de los Cobos en asocio con Pablo García Santallana, vecinos de Cádiz. Estos aprovecharon la ocasión para utilizar un navío de mayor tonelaje, nombrado la Susana y otro sin registro llamado Santa Catalina. Los esclavizados, además de gran cantidad de mercaderías, fueron adquiridos en la isla de Curazao y llevados a Portobelo, Panamá y Lima. En la capital del virreinato se abrió proceso contra los maestros por conducir mercancías y pasajeros extranjeros (Vila Vilar, 1973: 191).

Aunque la presencia actuante de los esclavizados africanos no se ha manifestado concretamente en este estudio, que ha sido dedicado a exponer la trata de la que fueron objeto comerciable, algunos documentos dejan constancia que para mediados del siglo XVII la gente de la costa occidental africana sabía lo que les esperaba a quienes eran conducidos como esclavizados a territorios de españoles.

20 Ver cuadro anexo 2.

21 También llamado Ruperto.

Cuando Ricardo Vespuche y Thomas Chalonen, extranjeros residentes en Málaga ofrecieron encargarse del asiento aceptaron con poco gusto llevar entre la tripulación una cuarta parte de españoles porque lo consideraban un inconveniente.

Objetaban que no sabían la lengua inglesa y eran de poca utilidad para la navegación, porque hay noticia de la Guinea que la malicia de algunos portugueses y otros que navegan y tienen comercio en las partes della que en viendo los españoles les parece que los llevan a las Indias donde entre ellos suena la esclavitud muy miserable y por esta causa habrá mayor dificultad en la introducción del comercio.

Como el viaje se afectaba con gente española solicitaron a cambio llevar ropa para compensar el “defecto” y para la compra y rescate de los negros. A su vez pedían emplear el procedido de la venta de los cautivos en los reinos de Indias en frutos de la tierra, plata, oro, perlas y otros géneros que convinieran (AGI, Indiferente, legajo 2796. Carta de Ricardo Vespuche y Thomas Chalonen a su majestad).

De cómo los herejes holandeses se apoderaron de la trata (1662-1680)

El proceso histórico del Mundo Atlántico fue testigo de la aparición de redes comerciales que conectaban África con América para el tráfico esclavista, con extensiones a Europa donde los navíos cargaban mercaderías para el comercio de los reinos españoles y la trata de esclavos. Las redes se ampliaron hasta el oriente donde se conseguían mercancías de la India para negociar en los puertos atlánticos de occidente.

La política entre las monarquías de esta cuenca era cambiante y dependía de las guerras, los tratados, las alianzas y el contrabando. El Caribe se convirtió en espacio violento al trasladarse allí las confrontaciones europeas. Los países enemigos apresaban navíos mercantes y armazones de esclavos de sus rivales con barcos nacionales, de piratas o con patentes de corso.

Los comerciantes ingleses y holandeses aprovecharon el caos del tráfico negrero de mediados del siglo XVII. Se valieron de patentes de corso para aprehender barcos portugueses y franceses. Así lo hicieron los holandeses razonando que su carga procedía del ataque a navíos portugueses. De regreso de las Indias cargaban cochinilla, azúcar y plata causando perjuicio a la economía española (Vila Vilar, 1973: 185).

Desde principios del siglo XVII los estados holandeses arrebataron a los portugueses puestos importantes en las costas de África occidental. Tomaron la fortaleza de San Jorge de Mina en 1637 y allí establecieron una factoría que se convirtió en el centro de sus operaciones. Se posesionaron de la isla española de Curazao en 1634, transformándola en el centro clave para su comercio, lugar de

acopio de mercancías, especialmente esclavos. También les sirvió de punto de observación estratégica desde donde desplegaron un flujo continuo de mercaderías a precios más bajos que los ofrecidos por el imperio español (Aguirre Beltrán, 1940: 45-46) (Marley, 1985: II-III) (Postma, 1990: 26-27).

La rebelión de los estados holandeses contra los Hapsburgos de España y la consiguiente secesión de las provincias del norte tuvieron impacto en la geopolítica mundial. Los comerciantes holandeses renunciaron a ser meros distribuidores y expandieron su actividad; navegaron y cruzaron el cabo de la Buena Esperanza para establecer contactos con Asia y África desafiando a los portugueses. Invadieron las capitanías del noreste de Brasil donde permanecieron varios años (Emmer, 1991: 81-82).

Las agresiones de Holanda a las posesiones portuguesas en tierras continentales y en el océano cambiaron los patrones del tráfico esclavista y obligaron a España y sus territorios a tolerar las actividades de los holandeses. Los mercaderes holandeses de Curazao se habían convertido en un problema para la Corona porque no sólo vendían esclavos a los colonos españoles sino diversidad de manufacturas que competían con las despachadas en las flotas desde Sevilla (Marley, 1985: IV).

No obstante, la corona española temerosa de que la importación ilícita de esclavizados se convirtiera en una práctica permanente restableció el sistema oficial de asientos en 1662. Firmó el contrato con dos ricos genoveses, Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín²², quienes se comprometieron a suplir a las Indias de veinticuatro mil cautivos durante siete años. Desprovistos de fuentes de acopio tuvieron que depender de la Compañía Real Inglesa y de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales; pronto cayeron bajo el influjo exclusivo de la Compañía Holandesa. En realidad quien administraba el asiento era el banquero Baltasar Coymans que tenía una sucursal bancaria en Sevilla a donde se había trasladado (Aguirre Beltrán, 1940: 48-49) (Marley, 1985: III) (Postma, 1990: 33-34) (Vega, 1984: 26-32).

El asiento de los “Grillos recibió prerrogativas excepcionales. Se le permitió gozar de un juez conservador que podía ejercer justicia en causas, civiles y criminales, relacionadas con los factores, agentes del asiento, capitanes, maestros, pilotos, marineros, artilleros e intérpretes. Para evitar los fraudes los factores fueron autorizados a visitar las armazones que entraran a los puertos de Indias ya fuera por separado o en compañía del gobernador o los oficiales reales (AGNB, Negros y Esclavos, Panamá, Tomo III, folios 84-86v, Sobre el monopolio concedido a Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin).

Esclavizados procedentes de este contrato llegaron a los confines de la Audiencia de Santa Fe y de la gobernación de Popayán. En 1675 el factor de los Grillos se

²² Ambos pertenecían a ricas familias judías. El asiento fue conocido como de “los Grillos”. Ver cuadro anexo 3.

trasladó a las provincias del interior para vender personalmente los cautivos. El obispo de Popayán, don Cristóbal Bernardo de Quirós, adquirió uno de ellos llamado Antonio Taguá, de nación mina y unos veintidós años, ladino en castellano, soltero y con la marca del asiento en el hombro derecho. Además tenía labradas en su cara las escarificaciones propias de su grupo de origen (ACC, Notaría 1ª. Tomo 14, folio 28).

Con la firma del contrato con los Grillos, el tribunal de la Inquisición de Cartagena de Indias entró en pánico. Los inquisidores escribieron, en abril de 1672, al Consejo de Indias solicitando aclaración de cómo proceder con los ingleses y holandeses que entraban al puerto a raíz del asiento. En tal carta afirmaban que debido al tráfico de esclavos que tenían los Grillos en la isla de Curazao, posesión holandesa, llegaban a Cartagena diferentes bajeles. Los capitanes argumentaban diversos pretextos, entre ellos, que eran parte de la armada real española. De allí que se encontraba en esa ciudad gente de varias naciones y religiones, principalmente holandeses e ingleses, que profesaban “sectas contrarias a la santa fe católica romana”.

Algunos permanecían en la ciudad y otros se internaban tierra adentro con la excusa de ayudar a personas que ocupaban cargos al servicio de su Majestad. Ante tal circunstancia los inquisidores advertían que si esto era permitido “se pueden seguir considerables inconvenientes contra la pureza de la religión y el servicio de vuestra majestad” (AHNM, Inquisición, Libro 305, folio 474).

Los inquisidores de Cartagena se quejaban de que los súbditos holandeses e ingleses no cumplían los tratados que les impedían el comercio en las Indias españolas, arribaban al puerto de la ciudad y seguían tierra adentro. No se les había prohibido acompañar a los Grillos a comerciar los esclavos al interior y sólo se podía proceder contra ellos en caso de que hicieran escándalo. Pero “dicha limitación es odiosa y en materia tan grave como la de la religión” necesitaban saber cómo actuar (AHNM, Inquisición, Libro 305, folio 476v).

Su Majestad envió copia de los capítulos de los tratados de paz al Consejo y se escribió a los tribunales del Santo Oficio que en lo tocante a los comerciantes actuaran en concordancia. En el capítulo ocho del tratado de paz ajustado con Inglaterra en 1667 se acordó que los súbditos de Inglaterra podían llevar a los dominios españoles frutos y mercancías de la India Oriental de la misma forma como se había permitido a los vasallos de las Provincias Unidas de los Países Bajos por cédula real emitida en 1663 y por el tratado de Munster en 1648 (AHNM, Inquisición, Libro 305, folio 475v).

En cuanto a la religión, en el capítulo veintiocho del tratado de paz con Inglaterra de 1667 se resolvió que los súbditos de la Gran Bretaña, cuando fueran, vinieran

o se quedaran en los dominios españoles debido al comercio y a sus negocios, tanto por tierra como por mar, no serían agraviados ni molestados en su religión mientras no dieran escándalo u ofensa públicos. Esta decisión se tomó para que “las leyes del comercio no quedaran infructuosas” (AHNM, Inquisición, Libro 305, folio 475v).

Por su parte, el obispo de Plasencia, inquisidor general del tribunal supremo junto con el Consejo de la Inquisición, eran del parecer que los inquisidores de Cartagena de Indias podían y debían proceder contra los súbditos de la Gran Bretaña y de las Provincias Unidas en lo que delinquieren contra la fe, sin limitación alguna tal como lo hacían con los vasallos españoles, “con mucha mayor razón por entender son herejes” (AHNM, Inquisición, Libro 305, folio 476v).

El anterior documento muestra las complejidades que se suscitaban en el mundo colonial atlántico tanto entre las naciones como internamente en cada una de ellas. En este caso España enfrenta luchas de poder entre las instituciones rectoras del imperio. El tribunal de la Inquisición defiende el derecho supremo a actuar en casos de peligro religioso y el Consejo de Indias y la Corona protegen las leyes del comercio para evitar el contrabando y la fuga de rentas de las cajas reales. Por su parte, los vecinos prefieren adquirir esclavizados y mercancías provenientes del tráfico clandestino aprovechando mejores precios teniendo a su favor la complacencia del gobernador provincial y los oficiales reales.

También en nombre de la religión se agitaba la cuenca del Atlántico. El monarca y su Consejo veían con espanto la intervención de herejes anglicanos y calvinistas a través del comercio esclavista y el contrabando de mercaderías. Temían que los cautivos y la gente que los traía se quedaran en sus colonias para contagiar la herejía a indígenas y pobladores. De allí que Gilban Halbecq, representante de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, ofreciera que si le otorgaban el asiento al arribar los esclavizados a los reinos españoles se les enseñaría la doctrina católica y serían bautizados.

Pero en el Atlántico y debido a la diáspora judía circulaban otros infieles y apóstatas, desde la perspectiva española. Los judíos que habitaban en Amberes y Ámsterdam encargados de tejer las redes comerciales y los judeoconvertos, sus parientes, establecidos en las costas africanas y en el Nuevo Mundo. La mayoría eran portugueses obligados a emigrar, especialmente, en tiempos de la monarquía española. Gracias a su experiencia mercantil se unieron a los holandeses y con ellos circunnavegaron el Atlántico²³.

La “trata negrera” además trajo consigo la evangelización de otros infieles. Los capuchinos aprovecharon sus navíos para trasladarse a África, a Congo y a Benín,

23 Ver nota 16.

para expandir la fe católica. Por su parte los cautivos de la diáspora portaron consigo el bagaje de sus creencias que al llegar a territorios neogranadinos difícilmente conservaron.

La Inquisición procuraba que todos los anteriores cayeran en sus manos para evitar la expansión de las sectas perniciosas y para secuestrar sus bienes, dada la necesidad de autofinanciarse según las pragmáticas reales. De allí las intervenciones y las luchas de poder entre los inquisidores del Santo Oficio de Cartagena y el gobernador provincial acompañado de los oficiales reales. La llegada de barcos de armazón y de mercaderías de naciones extranjeras sus actividades y sus emociones.

Volviendo al problema del tráfico, el asiento de los genoveses cayó en dificultades financieras, cumplió con el tiempo estipulado pero no fue renovado. En 1674 se firmó un nuevo contrato con el mercader portugués Antonio García, vecino de Madrid quien tenía como garante a Sebastián Siliceo. El asiento le fue concedido por cinco años para proveer de piezas de esclavos a Portobelo, Cartagena, Veracruz, Honduras, Campeche, La Habana, las islas y puertos de Barlovento, Puerto Rico, Trinidad, Margarita, Cumaná, La Guaira, Caracas, Maracaybo, Río de la Hacha, Santa Marta y Santo Domingo. En los puertos pagaría los derechos como se había estipulado (AGI, Contratación legajo 5758. Testimonio del asiento de esclavos negros con Antonio García).

Como puede observarse, la gama de puertos permitidos a donde arribarían las armazones de esclavos aumentó sustancialmente. Antonio García era natural de Portugal, lo que demuestra el acercamiento que las autoridades españolas estaban intentando con esta Corona. Sin embargo, a García se le permitió establecer negocios con los holandeses y fue en el lapso de este asiento cuando los comerciantes de las Provincias Unidas monopolizaron el abastecimiento de cautivos a los reinos de Indias.

Después de un período transitorio de administración de las licencias por el Consulado de Sevilla (1676), que no tuvo éxito, la corona hispana firmó el último contrato del cual se hará mención en este artículo. En 1678 suscribió asiento con los comerciantes sevillanos Juan Barroso del Pozo y su yerno Nicolás Porcio quienes eran simples intermediarios financiados por el banquero holandés Baltasar Coymans quien en últimas se quedó con los beneficios del negocio y el contrato. Los esclavos serían extraídos de la isla de Curazao (Aguirre Beltrán, 1940: 51-53) (Marley, 1985: III-IV) (Postma, 1990: 41-42).

En 1685 Baltasar Coymans solicitó hacerse cargo personalmente del asiento de Barroso y Porcio, en virtud a que sus acreedores le debían grandes sumas de dinero y habían sido incapaces de cumplir con sus obligaciones. Ese año su Majestad aceptó el traspaso del contrato a nombre de Coymans prorrogándolo por

dos años más. Además, se le otorgó la merced de escoger jueces conservadores tanto en los puertos como en ciudades del interior. Este privilegio significó la inhabilitación de las justicias ordinarias en casos tocantes al asiento. En 1686 continuaban llegando esclavizados provenientes de las armazones de Coymans a las provincias de Antioquia y Popayán, conducidos por sus dueños o los factores (AGNB, Colonia, Negros y Esclavos, Bolívar, Tomo IV, folios: 249-255) (ACC, Notaría 1ª. Tomo 15, folio 18).

Posteriormente se inicia una serie de asientos para el tráfico esclavista gracias a acuerdos internacionales con Portugal, Francia e Inglaterra que empezaron a circular con anuencia española por la cuenca del Atlántico sin exceptuar la presencia de navíos de contrabando, corso y piratería.

Para concluir

Durante la unión de las coronas ibéricas el mercado esclavista estuvo monopolizado por los vasallos portugueses. El dominio que ejercían en la costa occidental africana y posteriormente en el sur de América les facilitó el establecimiento de redes comerciales en el Mundo Atlántico. Con la sublevación lusitana, España suspendió la alianza comercial con su vecino y al no poder abastecer a sus colonias de mercaderías básicas y mano de obra esclava enfrentó años turbulentos.

La cuenca del Atlántico y el Caribe adquirieron nuevos movimientos de confrontación, alianzas, rapiña, piratería y patentes de corso. Los navíos extranjeros arribaban a los puertos africanos para rescatar cautivos, conducirlos fraudulentamente a las Indias españolas y retornar a Europa cargados de frutos, perlas y metales de la tierra americana adquiridos con el producto de la venta de los esclavizados.

No obstante la actividad confusa de los mares y de la pérdida del tráfico esclavista con los portugueses, el comercio de ébano a los reinos de Indias no se suspendió. Es posible que hubiera disminuido en medio del caos y la ilegalidad. Adquirió nueva dinámica que entorpeció los beneficios de las cajas reales españolas y enriqueció a las potencias europeas que emergían. Mientras tanto la costa occidental africana se desangraba con la pérdida de su gente.

La actitud de la corona española y el Consejo de Indias en relación con la concesión de licencias y asientos para el “comercio negrero” fue vacilante y tuvo posiciones incoherentes. Dudaba de las naciones vecinas y de los enemigos herejes. Ante la encrucijada y el temor al contrabando cedía frente a buenas ofertas que aumentarían los ingresos reales. Fue transigiendo en el uso de embarcaciones y tripulación extranjera y en la posibilidad de extraer los cautivos de Jamaica y Curazao.

A diferencia de la tesis tradicional de que el término “pieza de Indias” comenzó a utilizarse en 1662, con el asiento de los Grillos, las fuentes primarias estudiadas dan cuenta de que en 1650 ya se hablaba de pieza de Indias como una persona de siete “palmas” (cuartas). También se hizo común la mención del tonelaje en los barcos.

Aún antes de 1640 el actuar de los holandeses en la cuenca del Atlántico los posicionaba como agentes históricos preponderantes en el mundo mercantil y esclavista. En este último aspecto pasaron de intermediarios a dominar el tráfico. Las Repúblicas Holandesas se vieron favorecidas por la diáspora de judíos y judeoconversos que convirtieron a Ámsterdam en la Jerusalén de Occidente. Compartieron con los estados de acogida la experiencia mercantil y las conexiones con sus correligionarios en África.

Si bien es cierto que los titulares de los asientos firmados de 1662 a 1676 no eran holandeses, fueron éstos quienes tuvieron en sus manos la trata. El banquero holandés Baltasar Coymans era el verdadero “empresario” del tráfico esclavista.

El paradigma de la historia Atlántica me ayudó a comprender cómo la cuenca de este océano estrechó redes económicas, sociales e incluso culturales entre los tres continentes creando así un entramado en el Mundo Atlántico. Si bien es cierto que los documentos investigados no se prestaron para escudriñar aspectos culturales, sí pude entender que los comerciantes de los tres continentes llámense asentistas, factores, banqueros, líderes africanos e intermediarios tenían una buena comprensión de los tipos de moneda y sus equivalencias que no les fueron impedimento para sus transacciones.

Las diferentes lenguas, europeas y africanas, tampoco les causaron problemas para el tráfico. Había muchos que dominaban varias ya fueran factores, negociantes, líderes africanos y su gente, o en los navíos y factorías había traductores. Sin embargo el manejo de una determinada lengua podía ser una excusa para no llevar tripulación de esa nación.

Como expuse en el artículo, cuando Vespuche y Chalonen solicitaron la concesión del asiento consideraron inconveniente llevar tripulación española porque no hablaban la lengua inglesa y si al arribar a las costas africanas la gente de Guinea se percataba de su origen presentía que el capitán y los marineros de la armazón venían a someterlos a cautiverio.

Este último aspecto permite estimar una de tantas formas de resistencia que crearon los habitantes del África costera para evadir la opresión extranjera. Es probable que, para esta época, a través de la tripulación que hacía el viaje circular, de mercaderes y otros mediadores los habitantes de África occidental conocieran el tipo de esclavitud que les esperaba en el Nuevo Mundo.

Anexos

CUADRO 1
MUESTREO DE LICENCIAS PARA EL TRÁFICO ESCLAVISTA 1641-1649

NOMBRE DEL SOLICITANTE	NACIONALIDAD O VECINDAD	FECHA DE SOLICITUD	FECHA DE CONCESIÓN	TIPO DE BARCO	NOMBRE DEL BARCO	CAPACIDAD	Nº DE ESCLAVIZADOS
Simón Cormans Osorio	Extranjero	1641	1642	Nao con 16 piezas de artillería			
Guillermo Bushell, Nicolas Philips	Ingleses de Barbados	1642	rechazada				2000
Bartolomé Febo	Portugués ?	1644		Diferentes embarcaciones			2000
Isidro Benítez	Español	1644		Navío extranjero		80 Toneladas	50 piezas
[Manuel] de Segura	Español	1644		Pingüe o Filibote fabricación flamenca	Santiago	207 toneladas	170 esclavos
Juan de Castro	Castellano, vecino de Sevilla	1644	1645	Nao con 40 piezas de artillería	El César	500 toneladas	600 piezas
				Patache 24 piezas de artillería	Santo Tomé	600 toneladas	
				Mastelero defendido			
Simón Garcés	Portugués, vecino de Sevilla	1645		Nao extranjera artillada		300 toneladas	
Manuel Garciano	Vecino de Amberes	1647		3 o 4 fragatas			600 esclavos
Juan de Mantilla Espinosa	Vecino, natural de Sevilla	1648		Urca extranjera	San Miguel	300 toneladas	
Francisco Ruiz de Cartagena	Portugués ?	1649	1650	Nao	San Salvador y Ntra Sra del Rosario		85 piezas
Juan de León Chiscarte	Portugués ?	1649	1650	Urca	Ntra Sra del Populo y San Antonio = La Buena Fortuna Dorada		102 piezas

Fuentes: AGI, Indiferente 2796. Asiento de negros: Cartas, ordenes de 1622 a 1656 AGI, Contratación 5758. Asiento de negros, contratos y diligencias de factores y apoderados de la Casa de Contratación de Sevilla.

CUADRO 2
MUESTREO DE LICENCIAS PARA EL TRAFICO ESCLAVISTA 1650-1660

NOMBRE DEL SOLICITANTE	NACIONALIDAD O VECINDAD	FECHADE SOLICITUD	FECHADE CONCEPCIÓN	TIPO DE BARCO	NOMBRE DEL BARCO	CAPACIDAD	Nº DE ESCLAVIZADOS
Gilban Halbecq	Holandés	1650		Navío holandés			1000 esclavos
Bartolomé Salinas	Natural de los reinos, Vecino de Cartagena de Indias		1650	Cinco navíos extranjeros o españoles			5000 piezas
Jacinto Núñez de Loarca	Español ?		1652	Nao fabricación holandesa		200 toneladas	150 piezas
Juan Rodrigo Calderón	Vecino del puerto de Santa María		1652	Urca extranjera	Ntra Sra de la Victoria	200 toneladas	150 piezas
Juan de Salcedo y Silva	Español ?		1652	Nao holandesa		200 toneladas	120 piezas
Juan Leygrave	Vecino de Cartagena de Indias		1652	Navío fabricado en Jamaica	San Francisco y San Diego	200 toneladas	100 piezas
Juan de Yztueta	Español ?		1653	Fragata de fabricación extranjera	Ntra Sra de Aranzazu	90 a 100 toneladas	80 piezas
Pedro de Velasco	Vecino del Puerto de Santa María		1654	Nao fabricada en Vizcaya	Ntra Sra del Buen Suceso y Santo Cristo de Lezo	91 toneladas	50 piezas
Juan Bautista Pluma Campo Donego			1654	Nao		250 toneladas	150 piezas
Alonso Venegas y Córdoba	Español ?		1654	Navío de fabrica extranjera		270 toneladas	150 piezas
José Álvarez	Español ?		1656	Navío de fabrica extranjera	Jesús, María y José	276 toneladas	100 piezas
Juan Enriquez de Aponte	Español ?		1656	Fragata de fabrica extranjera	Ntra Sra de la Popa	317 toneladas	100 piezas
			1656	Patache de fábrica extranjera	Ntra Sra de Regla	138 toneladas	70 piezas

Ricardo Vespu- che y Thomas Cha- lonen	Extranjero ? Inglés ? Residentes en Málaga	1656					5000 escla- vos
---	---	------	--	--	--	--	-----------------------

Fuentes: AGI, Contratación, 5758. AGI Indiferente 2796

CUADRO 3

ASIENTOS PARA EL TRAFICO ESCLAVISTA 1661-1680

NOMBRE DEL SOLICITANTE	NACIONALI- -DAD O VE- CINDAD	FECHA DESOLI- CIDUD	FECHA DECON- CESIÓN	TIPO DE BARCO	NOMBRE DEL BARCO	CAPACI- DAD	Nº DE ESCLA- VI- ZADOS
Domingo Gri- llo y Ambrosio Lo- melin	Genoveses		1662	Armazones Holandesas e Inglesas		500 tonela- das	24.000 piezas
Antonio García	Portugués , vecino de Madrid		1674	Dos navíos Dos navíos	250 toneladas 500 toneladas		20.000 piezas
Consulado de Sevilla	Mercaderes de Sevilla		1676			10.000 tonela- das de escla- vos	30.000 piezas
Juan Barroso del Pozo Nicolás Porcio	Sevillanos		1678	Armazones y navíos armados			6.500 escla- vos

Fuentes: AGI, Contratación, 5758. Asiento de negros, contratos y diligencias de factores y apoderados de la Casa de Contratación de Sevilla.

AGI, Santa Fe, 989, L 10 Comisión dada al Juez del Asiento con Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin.
AHNM, Inquisición, Libro 305 Consulta a su Majestad sobre cómo proceder con ingleses y holandeses.

Referencias bibliográficas

Fuentes primarias

Archivo Central del Cauca (ACC) Popayán
 Archivo General de Indias (AGI) Sevilla
 Archivo General de la Nación Bogotá (AGNB)
 Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHNM)

Fuentes bibliográficas

AGUIRRE Beltrán, Gonzalo. (1940). *La población negra de México, 1519-1810*. México: Ediciones Fuente Cultural.

- ALTIS, David. (1999). Atlantic History in Global Perspective. *Itinerario*, 23, (3). 141-161. BAILYN, Bernard. (2005) *Atlantic History. Concept and Contours*. Cambridge: Harvard University Press.
- DONNAN, Elizabeth. (1939). *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*. Vol. I, 1441-1700. Washington, D.C: Carnegie Institution.
- EMMER, P.C. (1991). The Dutch and the Making of the Second Atlantic System. En *Slavery and the Rise of the Atlantic System*. (75-96). Cambridge: Cambridge University Press. LOVEJOY, Paul E. (2009) Identifying Enslaved Africans in the African Diaspora. En *Identity in the Shadow of Slavery* (1-29). Nueva York: Continuum.
- MANN, Kristin. (2001). Shifting Paradigms in the Study of the African Diaspora and of Atlantic History and Culture. *Slavery and Abolition*. 22 (1). 3-21.
- MARLEY, David. (1985) Editor. *Reales asientos y licencias para la introducción de esclavos negros a la América española*. (Edición facsimilar). Windson-México: Rolston-Bain. MENDES, Antonio de Almeida. (2008). The Foundations of the System: A reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the 16th and 17th Centuries. En *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. (63-94) Cincinnati.
- NAVARRETE, María Cristina. (2005). *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia siglos XVI y XVII*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle.
- _____. (2010). *La diáspora judeoconversa en Colombia siglos XVI y XVII. Incertidumbres de su arribo, establecimiento y persecución*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle.
- PALACIOS Preciado, Jorge. (1973). *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- POSTMA, Johannes Menne. (1990) *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press.
- SCELLE, George. (1910). The Slave-Trade in the Spanish Colonies of America: The Asiento. *American Journal of International Law*. 4(3), 612-661.
- SOLOW, Barbara L. (1991) *Slavery and the Rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press.
- VEGA Franco, Marisa. (1984) *El tráfico de esclavos con América. (Asientos Grillo y Lomelin, 1663-1674)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos.
- VILA Vilar, Enriqueta. (1973) Los asientos portugueses y el contrabando de negros. *Anuario de Estudios Americanos* (30), 557-609.
- _____. (1976) La sublevación de Portugal y la trata de negros. *Ibero-Americanasches Archiv Jg2* (H3), 171-192.

Fecha de recibido: 12 de marzo del 2015

Fecha de aprobado: 28 de agosto del 2015