

# Tema abierto



## De las “malas entradas” y las estrategias del “buen pasaje”: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690

### **Resumen**

El contrabando fue un componente importante en el sistema de monopolio económico que sostuvo España con las Indias durante los siglos XVI y XVII. En este comercio ilegal, el tráfico de seres humanos siguió el mismo patrón que el de las mercancías. Fueron dos las expresiones principales de contrabando de esclavos que tuvieron lugar en el Caribe neogranadino. Primero, el contrabando de cautivos efectuado por piratas, corsarios y extranjeros. Segundo, el fraude fiscal que ejercieron los comerciantes portugueses trayendo más esclavos de los permitidos en los contratos. Este tipo de comercio ilegal fue favorecido por la complacencia de las autoridades provinciales y los oficiales reales que sacaban pingües beneficios gracias a los sobornos.

**Palabras claves:** *Contrabando, esclavitud, comercio ilegal, fraude fiscal, trata negrera, tráfico de esclavos, monopolio, Caribe neogranadino, siglos XVI y XVII.*

## On *malas entradas* and Strategies of *buen pasaje*: the Illegal Slave Trade in the Caribbean Region of New Granada, 1550-1690

### **Abstract**

Contraband was an important component of the system of economic monopolies that Spain maintained with the Indies during the sixteenth and seventeenth centuries. In this illegal trade, the traffic of human beings followed the same pattern as that of merchandise. The illegal slave trade in the Caribbean region of New Granada had two main characteristics. First, the illegal trade of captives carried out by pirates, corsairs and foreigners. Second, the fiscal fraud conducted by Portuguese merchants who brought more slaves than permitted by their contracts. This type of illegal trade benefited from the complacency of provincial authorities and royal officials who profited enormously from the bribes.

**Keywords:** *Contraband, slavery, illegal trade, fiscal fraud, trata negrera, traffic in slaves, monopolies, Caribbean region of New Granada, sixteenth and seventeenth centuries.*

Artículo recibido el 1 de diciembre de 2006 y aprobado el 1 de febrero de 2007.

# De las “malas entradas” y las estrategias del “buen pasaje”: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690 <sup>∞</sup>

María Cristina Navarrete Peláez \*

## Introducción

El sistema de monopolio que España entabló para comerciar y abastecer a las Indias se realizaba por medio de las flotas de Nueva España y de Tierra Firme, es decir, convoyes que salían de Sevilla una vez al año, cargados de mercaderías y pasajeros. A su regreso acarreaban las riquezas americanas. Este sistema tan restringido e insuficiente invitó al contrabando por parte de naciones extranjeras favorecido por el beneplácito de los vecinos y las autoridades indianas. Se tiene la certeza de que por los mares controlados por España durante los siglos del Imperio colonial merodeaban piratas, corsarios y bucaneros, a cuenta propia o financiados por países enemigos, que atacaban los barcos de las flotas españolas, arremetían contra los puertos, arrasaban las ciudades y extraían el botín que les fuera posible. Otros, menos beligerantes, introducían mercaderías y esclavos para entablar comercio. Y así como se ejercía el contrabando de mercaderías también se realizaba el de esclavos africanos; en este comercio de esclavos el africano se convirtió en una mercancía con que podía traficarse y contrabandear<sup>1</sup>.

Las autoridades locales, en la mayoría de los casos, fueron receptivas a la presencia de barcos extranjeros para el contrabando de esclavos y mercaderías. Los gobernadores de provincia se encontraban entre ellas, a éstas se unió la gente del común. Precisamente estaban comprometidos en el contrabando, porque representaban ese otro poder

<sup>∞</sup> El presente artículo es resultado de la investigación sobre “Esclavitud en Colombia en los siglos XVI y XVII”. Para su realización la autora recibió la ayuda de una beca concedida a través de concurso por el Ministerio de Cultura de Colombia, y otra beca para consultar los archivos españoles, otorgada por la Agencia Española de Cooperación Internacional. La autora quiere expresar su agradecimiento a los historiadores María del Carmen Barcia, profesora de la Universidad de la Habana (Cuba), y a Alejandro de la Fuente, profesor de la Universidad de Pittsburg (Estados Unidos), por la lectura juiciosa y los comentarios a este artículo. Ello hizo posible aclarar algunos aspectos.

\* Master en Educación de City College en Nueva York (Estados Unidos) y Doctora en Historia de la Universidad Complutense de Madrid (España). Profesora Titular del Departamento de Historia de la Universidad del Valle, Cali, Colombia. [manavarr@emcali.net.co](mailto:manavarr@emcali.net.co)

1 VILA VILAR, Enriqueta, “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 30, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973, pp. 557-595.

opuesto al metropolitano. Las autoridades de la metrópoli y los miembros de la Real Audiencia demostraban consternación, pero sus agentes comisionados expresaban la imposibilidad de combatir el contrabando por la cantidad de individuos que participaban y los jugosos sobornos que recibían los representantes de la ley y del asiento<sup>2</sup>.

El presente artículo parte de la hipótesis de que el comercio de esclavos ejercido fuera de la ley puede interpretarse como un enfrentamiento de poderes. De una parte estarían los intereses de la metrópoli, representados por la Corona y, de otra, los intereses de la colonia, representando el “bien público”<sup>3</sup> colonial. Lo que era considerado legal para la metrópoli no tenía porqué ser aceptable para la colonia. Los comerciantes, las autoridades locales y los vecinos caribeños, supuestos violadores de la ley, representaban otra instancia de poder y sentían perturbados los intereses de la colonia. Si consentían la “mala entrada” de los esclavos, es decir, aquellos cautivos introducidos fuera del asiento, procedentes de navíos sin registrar o de comercio ilegal con extranjeros, era porque consideraban que la legislación afectaba el “bien público”. Estos juegos de poder dieron lugar a circunstancias que podrían explicarse en su conexión con las estructuras económicas, las cuales, a su vez, tenían que ver con las relaciones políticas<sup>4</sup>.

Así, el artículo pretende dar a conocer hallazgos interesantes relacionados con la “mala entrada” de esclavos y evidencia las estrategias de las personas comprometidas en este tráfico para lograr un “buen pasaje”, es decir, la aprobación concedida por las autoridades civiles para la entrada a puerto de un navío de esclavos sin registro, mediante sobornos. Aborda la llegada de esclavos a las costas del territorio neogranadino caribeño entre los años 1550 y 1690, fechas extremas de las fuentes utilizadas, período que coincide con el asentamiento de las colonias y el final del período de los Habsburgo y con la época en la que los portugueses y holandeses controlaban el tráfico negrero. Hubo dos expresiones fundamentales de tráfico ilegal de esclavos: el comercio con extranjeros de potencias no autorizadas por el monopolio español y el fraude a la hacienda pública en navíos permitidos de la “trata negrera”<sup>5</sup>.

El artículo tiene que ver con las prácticas de contrabando en el Caribe neogranadino de la segunda mitad del siglo XVI y durante el siglo XVII. En concepto de Horst

2 ‘Asiento’ era un término de derecho para designar el contrato firmado entre la Corona española y un particular o compañía para el tráfico de esclavos negros. NAVARRETE, María Cristina, *Historia social del negro en la Colonia Cartagena Siglo XVII*, Cali, Universidad del Valle, 1995, p. 126.

3 El “bien público” se entiende aquí como las condiciones que favorecían el bienestar de la colonia y que debían ser vigiladas y protegidas por los agentes oficiales, los que en muchas ocasiones infringían las normas.

4 Según Foucault las relaciones de poder han dado lugar a fenómenos que sólo pueden ser explicados si se los relaciona con las estructuras económicas, con las relaciones económicas de producción, que también tienen que ver con las relaciones políticas. FOUCAULT, Michel, “La verdad y las formas jurídicas”, en *Estrategias de poder*, Barcelona, Paidós, 1999, p. 186.

5 ‘Trata negrera’ era el término utilizado para el tráfico negrero o comercio de esclavos. Para ampliar las ideas sobre el significado de la trata véase PALACIOS PRECIADO, Jorge, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1973; VILA VILAR, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977.

Pietschmann, se trataba de una trasgresión a las normas por parte de los agentes oficiales, cuya función consistía justamente en velar por el “bien público”, en cuyo detrimento terminaban actuando<sup>6</sup>. Sirve también la noción de ilegalidad que, de acuerdo a Muriel Laurent, es “la contravención a las normas que establecen lo que es legal y aceptado en una sociedad dada”<sup>7</sup>. La legislación emitida por las autoridades reales fue el marco de referencia para definir la legalidad de las acciones. Por lo tanto, la ilegalidad sería el choque entre las normas producidas por quienes detentaban el poder y las dinámicas sociales, políticas y económicas de los grupos humanos sobre quienes recaían tales reglas. La actividad comercial participó de esta realidad. Se irrespetaron las leyes del comercio en una forma conocida como contrabando. Éste estuvo íntimamente ligado al mercantilismo, sistema que se basaba en el establecimiento del monopolio comercial y que establecía que los intercambios comerciales sólo podían llevarse a cabo entre la colonia y su metrópoli. Una colonia que comerciaba con países extranjeros realizaba una actividad que afectaba los intereses de la metrópoli. Era una acción ilegal porque beneficiaba económicamente a las potencias rivales. De allí que el contrabando fuera un comercio prohibido, un fraude contra el tesoro porque contravenía las reglas de juego de la importación y exportación, y no pagaba los aranceles exigidos frente a éstas<sup>8</sup>.

Zacarias Moutoukias, tomando el caso de Buenos Aires, explica el crecimiento del tráfico clandestino en el siglo XVII. Afirma que el comercio atlántico era una totalidad que no puede dividirse en clandestino y autorizado. Este comercio, desde el punto de vista local, era el trabajo de un núcleo que dominaba la vida de la ciudad. Mercaderes y propietarios de la tierra eran, a su vez, los miembros del cabildo, los militares o la estructura administrativa. En consecuencia, los representantes de la Corona no constituyeron un elemento separado del núcleo dominante de contrabandistas, cuyas actividades debían reprimir. Existieron fuertes lazos entre las oligarquías locales y la administración colonial. Para este autor, la corrupción en las Américas debe ser vista como un sistema y puede explicarse en términos de una tensión permanente entre el Estado español, la burocracia colonial y la sociedad colonial en relación con la distribución del poder y la riqueza<sup>9</sup>. Podría decirse que en Cartagena esta red de relaciones personales estuvo presente como la base de un fenómeno de enfrentamiento de poderes entre los intereses de la metrópoli y los de la colonia. Los lazos entre las

6 PIETSCHMANN, Horst, “Corrupción en las Indias españolas: revisión de un debate en la historiografía sobre Hispanoamérica colonial”, en *Instituciones y corrupción en la historia*, Valladolid, Instituto de Historia de Simancas, 1998, p. 34.

7 LAURENT, Muriel, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”, en *Historia Crítica*, No. 25, Bogotá, Departamento de Historia - Universidad de los Andes, 2003, p. 140.

8 *Ibid.*, pp. 140-14. Muriel Laurent dice que etimológicamente contrabando significa contra el bando, el acto legislativo.

9 MOUTOUKIAS, Zacarias, “Power, corruption, and commerce: The making of the local administrative structure in 17<sup>th</sup> century Buenos Aires”, en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 68, No. 4, Durham, Duke University Press, 1988, pp. 775-777. María del Carmen Barcia considera que corrupción no es un buen término para calificar este fenómeno. Para ella la corrupción es un término moderno. No es la corrupción la que debe verse como sistema, era una estrategia de poder que se enfrentaba a los intereses de la Corona. Ideas expresadas en comunicación personal, mayo de 2006. Para ampliar las ideas sobre corrupción en el período colonial, ver PIETSCHMANN, Horst, *op. cit.*, pp. 34-46.

oligarquías locales y la administración colonial muestran la necesidad de satisfacer los intereses de la colonia. En otras palabras era una estrategia de poder que asumieron estos sectores, resultado de la presión ejercida por los intereses metropolitanos sobre los coloniales.

El contrabando de mercaderías que ejercían holandeses e ingleses en las costas de Tierra Firme y el Caribe se comportaba como un alivio al monopolio metropolitano. Los precios eran mejores, la variedad era posible y se mitigaba la escasez. Igualmente, agilizaba el comercio de exportación, porque en los mismos barcos salían los productos de la tierra con dirección al extranjero. Dice Fernando Serrano Mangas que el propio sistema mercantil español, excluyente y cerrado, generó los medios para combatirlo<sup>10</sup>. Durante la época de la unión de las coronas de España y Portugal, cuando se establecieron los grandes asientos en manos portuguesas, el contrabando de esclavos fue de otra índole. Se trataba mejor de una evasión de impuestos. Los barcos se atiborraban de bozales<sup>11</sup> a los que no se registraba y con ello se dejaban de pagar derechos de aduana. Tampoco se pagaban sobre la carga de productos de la tierra que se introducía en los barcos negreros al retorno. En este contrabando participaban los asentistas, los factores, la tripulación de los navíos, los gobernadores provinciales, los oficiales reales y cualquiera conectado con el negocio<sup>12</sup>.

Los barcos para el tráfico negrero que utilizaban los portugueses eran pequeños, pero resistían una gran carga y un largo y penoso viaje. Las circunstancias en que los esclavos eran transportados fueron deplorables. Debajo de cubierta se los colocaba de seis en seis, con argollas en el cuello y grillos en los pies. El régimen alimenticio era severo, pero los portugueses supieron aprovechar el valor nutritivo de algunos alimentos baratos. Las condiciones de salubridad eran pésimas para una navegación que duraba dos meses; las enfermedades frecuentes, la ventilación inadecuada y el olor y el calor inaguantables. La situación empeoraba cuando el navío traía más esclavos de los permitidos. El exceso debía ser escondido en donde hubiera algún resquicio para ocultarlo de la vista de las autoridades, en momentos de la visita al navío al llegar al puerto de desembarque<sup>13</sup>.

Enriqueta Vila Vilar afirma que la trata de negros fue considerada como una de las vías para el contrabando en el período colonial. El contrabando más importante que se llevó a cabo fue el de los mismos esclavos. Desde los primeros años de funcionamiento de los asientos, se hizo evidente que el sistema favorecía todo tipo de actividades fraudulentas. Los contratos con los asentistas portugueses fueron un

10 SERRANO MANGAS, Fernando, *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Excelentísima Diputación Provincial de Badajoz, 1994, p. 67.

11 Por 'bozales' se entendían los cautivos recién llegados de África que todavía no conocían la lengua de Castilla. NAVARRETE, María Cristina, *op. cit.*, p. 126.

12 Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Fondo *Santa Fe*, Legajo 56A, No. 22.

13 NAVARRETE, María Cristina, *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia Siglos XVI y XVII*, Cali, Programa Editorial, Universidad del Valle, 2005, pp. 62-63.

medio del que se valieron para realizar el contrabando. Cualquier cláusula ventajosa utilizada en los contratos era aprovechada por los asentistas para introducir más esclavos de los permitidos. Al suspenderse los asientos, el contrabando aumentó considerablemente ya que la necesidad de esclavos en los reinos de Indias se hacía cada vez mayor y sus pobladores estaban dispuestos a conseguirlos de cualquier manera, así fuera ilegal<sup>14</sup>. Esta misma autora propone que la crisis que experimentó el sistema de asientos con los portugueses estuvo determinada por circunstancias “producidas por la descomposición de un sistema que no era respetado ni por la Corona, ni por los asentistas, ni por los cargadores, ni por las mismas autoridades indianas, que cada vez más se habían ido acostumbrando a encubrir fraudes de toda índole al amparo de la trata”<sup>15</sup>.

Varias reflexiones se agolpan cuando se investigan los documentos que hacen referencia al tráfico ilegal de esclavos durante el período comprendido entre 1550 y 1690. La más importante de ellas tiene que ver con el hecho de comprobar que será imposible saber a ciencia cierta el número de africanos que fueron forzosamente traídos al continente americano. Por una parte, existían los navíos de extranjeros, piratas y corsarios, que sigilosa o públicamente se adentraban en los puertos a descargar mercaderías y esclavos. Por otra, se encontraban los barcos del tráfico negrero, que portaban una sobrecarga de esclavos y entraban a puerto sin pagar derechos. La Corona permitía la introducción de un porcentaje de bozales para remplazar los que morían<sup>16</sup> en la travesía, pero los más eran los que venían fuera del registro oficial. Hubo un navío que registró 100 esclavos y su carga total fue de 400; otro que embarcó en África 580, 100 de ellos murieron y sólo 150 venían registrados. Otro más, sacó de Angola 552, de los cuales algunos murieron y 130 venían con registro<sup>17</sup>. Estos tres barcos llegaron a Cartagena entre 1634 y 1635.

Otra reflexión importante hace referencia a la innegable interrelación entre el contrabando y el sistema de monopolio establecido por España para comerciar con las Indias. El régimen de flotas y galeones anuales, el control de puertos en la metrópoli y en América, la participación restringida a sólo comerciantes españoles, excluyendo a los nacionales europeos, la inspección rigurosa ejercida por la Casa de Contratación, el poder del consulado sevillano y otros más invitaron a traficantes extranjeros y nacionales a buscar oportunidades y a indagar los resquicios que dejaba el sistema para sacar pingües beneficios del comercio con las Indias. La trata de esclavos, elemento importante en el comercio internacional, jugó un papel decisivo en esa relación contrabando-monopolio.

14 VILA VILAR, Enriqueta, “Los asientos portugueses ...”, *op. cit.*, pp. 557, 573, 576 y 595.

15 VILA VILAR, Enriqueta, “La sublevación de Portugal y la trata de negros”, en *Ibero-Amerikanisches Archiv*, JG 2 H3, Berlín, Ibero-Amerikanisches Institut, 1976, p. 181.

16 Esto se conocía como la “demasia” y era el porcentaje permitido para compensar la mortandad. Para ubicar esta idea en un contexto más general, consultar NAVARRETE, María Cristina, *Génesis y desarrollo... op. cit.* pp. 69-78.

17 Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Madrid, *Fondo Inquisición*, Legajo 4816, Expediente 22, ff. 14v, 39v y 49v.

Pietschman considera que los funcionarios reales de las Indias, incluyendo gobernadores y capitanes generales, eran en realidad agentes comerciales más que funcionarios reales en el sentido moderno. Ello era contrario a la legislación que perseguía la idea de un funcionario independiente e imparcial con la obligación de servir al Rey y al bien común. Los funcionarios en la América española, en el siglo XVII, compartían intereses comunes de avanzar social y económicamente y, para lograrlo, llegaban a acuerdos con la sociedad, aliándose con ella para afianzar su posición y lograr sus propósitos<sup>18</sup>. "La Corona se hacía partícipe de los procedimientos fraudulentos y toleró que por sus propios procedimientos aumentara la necesidad de trasgresión de sus propias normas que ella había impuesto a través de su propia legislación"<sup>19</sup>.

En cuanto al contrabando y al comercio fraudulento de esclavos, durante el período colonial, a pesar de su importancia, son pocos los autores que lo han profundizado. La mayoría menciona el problema del contrabando de esclavos como un elemento concomitante a la trata, pero sus investigaciones sobre el asunto son tangenciales<sup>20</sup>.

## 1. De corsarios, piratas y extranjeros

Desde muy temprano en los tiempos coloniales el Caribe se vio infestado de corsarios y piratas buscando la forma de apropiarse de los barcos españoles cargados del oro y la plata americanos<sup>21</sup>. Si bien ésta es la imagen romántica y tradicional de corsarios y piratas, conocidos como asaltantes y saqueadores, a mediados del siglo XVI y durante el siglo XVII alternaron estas actividades con el contrabando, amparados en el beneplácito de sus respectivas Coronas. Piratas, corsarios y otros comerciantes extranjeros se involucraron en estas épocas en el contrabando. Se convirtieron en

18 PIETSCHMANN, Horst, *op. cit.*, pp. 43-44.

19 *Ibid.*, p. 46.

20 Las siguientes son algunas de las obras que, de manera específica o tangencial, han estudiado el tema del contrabando de esclavos africanos: MANNIX, Daniel y COWLEY, Malcolm, *Historia de la trata de negros*, Madrid, Alianza Editorial, 1962; BOWSER, Frederick, *El esclavo africano en el Perú colonial 1560-1650*, México, Siglo XXI Editores, 1977; DEL CASTILLO MATHIEU, Nicolás, *Esclavos negros en Cartagena y sus aportes léxicos*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1982; PALACIOS PRECIADO, Jorge, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica, 1973; VILA VILAR, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977, y "Los asientos portugueses y el contrabando de negros", en *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 30, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973; SERRANO MANGAS, Fernando, *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Excelentísima Diputación Provincial de Badajoz, 1994; RUIZ RIVERA, Julián B, "Los portugueses y la trata negrera en Cartagena de Indias", en *Temas Americanistas*, No. 15, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002; VIDAL ORTEGA, Antonino, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2002.

21 Kris Lane explica que la piratería, desde tiempos antiguos, ha sido definida como el robo cometido en el mar o por su gente al bajar a tierra. De allí que los piratas serían bandidos independientes que viajaban por agua, algunas veces con el propósito de atacar objetivos terrestres. Sus motivos eran ante todo pecuniarios. Un corsario podría ser un pirata por vocación, pero se diferenciaba de un bandido de mar en que poseía una licencia, otorgada por un soberano, un gobernador u otra entidad para saquear los barcos de una nación enemiga. LANE, Kris, "Corsairs, pirates and the defense of Cartagena de Indias in the sixteenth century", en *La Ciudad en el Siglo XVI*, Cartagena, Simposio sobre Historia de Cartagena, 2006, pp. 1-2, (inédito).



mercaderes y comerciantes de esclavos en un tráfico fraudulento, aprovechando la incompetencia del comercio español, como a continuación podrá comprobarse. Las flotas españolas apenas llegaban una vez al año a los puertos americanos estipulados y las mercaderías ofrecidas resultaban más caras que las que traían los barcos de contrabando. Por ello, los vecinos y las autoridades recibían con beneplácito el arribo de estos navíos. Estas naves clandestinas llegaban, unas veces con sigilo a las costas o a los puertos prohibidos, otras, abiertamente si conocían las posibilidades de éxito. Sobornar a las autoridades no era difícil si los beneficios del contrabando podían compartirse. Ésta fue otra muestra del enfrentamiento de poderes entre los intereses de la metrópoli y los intereses coloniales. Los gobernadores, sus subalternos, los comerciantes y los vecinos violaban las normas establecidas porque éstas perjudicaban los intereses de la Colonia en general.

Hacia finales del siglo XVI y en la primera mitad del siglo XVII, franceses, holandeses, alemanes e ingleses se fueron asentando en las Antillas. Para facilitar sus fines comerciales crearon depósitos, especies de factorías, que recibían los productos europeos, los cuales reexportaban por el área circuncaribe. Estos espacios servían de base y refugio para los piratas y corsarios de estas naciones<sup>22</sup>. Por esta época, Santa Marta se convirtió en presa codiciada por corsarios y piratas extranjeros. De allí, que uno de los más graves problemas que aquejó a esta provincia fue el contrabando que se desarrolló en estos siglos, especialmente de esclavos, los que empezaron a entrar por este puerto hacia 1556, hecho que persistió en los siglos siguientes<sup>23</sup>. El contrabando fue abundante, tanto de los esclavos que entraban por el puerto, de los que sólo se declaraba una parte, como de los que eran introducidos por naves extranjeras y sobre los cuales no recaía el pago de impuestos. La provincia de Santa Marta y Río de la Hacha fue presa constante de las incursiones de piratas y corsarios. Por una parte, estos puertos no recibían la visita de las flotas autorizadas y mantenían escasez de todo tipo de mercaderías, además, el control de las autoridades no era tan efectivo en Santa Marta como lo era en Cartagena. Por otra parte, el negocio de las perlas era un atractivo para los corsarios y piratas extranjeros<sup>24</sup>.

Algunos ingleses percibieron el beneficio que tendrían supliendo con esclavos a los españoles del Nuevo Mundo, a pesar de las restricciones establecidas por la Corona española para los mercaderes extranjeros. De acuerdo con Georges Francis Dow, el primer inglés en intervenir en el tráfico de esclavos entre la costa de Guinea y el

22 La creación de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales en 1621 impulsó el comercio holandés en las Antillas y conectó el área con los mercados internacionales. Entre 1655 y 1660, los ingleses se apropiaron de Jamaica y los bucaneros franceses se fueron estableciendo en la parte occidental de la isla La Española. PEREZ HERRERO, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, pp. 185-186.

23 MIRANDA VÁZQUEZ, Trinidad, *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, p. 51.

24 Archivo General de Indias (en adelante AGI), Sevilla, *Fondo Santa Fe*, Expediente 210, Carta del Obispo de Santa Marta en el expediente de cargos contra Vicente Sebastián Mestre. En 1675, el Gobernador de la provincia de Santa Marta, Vicente Sebastián Mestre fue acusado de haber autorizado la entrada de un navío holandés cargado de esclavos y ropa.

continente americano fue el capitán John Hawkins. Nacido en 1532, hizo varios viajes a las islas Canarias en donde estableció lazos comerciales con un mercader español. Éste le sugirió las posibilidades que tendría con el tráfico de esclavos obtenidos en el golfo de Guinea y vendidos posteriormente en las Indias. De esta manera Hawkins se propuso romper el monopolio establecido por España en la trata negrera<sup>25</sup>.

En el otoño de 1562, con tres barcos y un cargamento de productos ingleses zarpó con dirección a Tenerife y después a Sierra Leona. El éxito de este viaje fue tan grande que resolvió repetir la aventura en un segundo y tercer viaje. En el segundo, en 1565, arribó a una isla llamada Santa Dominica, a la isla Margarita, a Burborata, en la costa de Venezuela -cerca de la actual ciudad de la Guaira-, a Curazao y a Río de la Hacha. Las autoridades le negaron licencia para comerciar; en respuesta atacó a la ciudad desde los navíos con cien hombres armados. Bajó a tierra e hizo que los españoles le sacaran sus tesoros para “comerciar”<sup>26</sup>. En el tercer viaje emprendido en 1567 obtuvo en las costas africanas entre 400 y 500 esclavos. Con ellos se dirigió al continente americano. Con su poderosa armada llegó a las costas de tierra firme. Una de sus paradas fue en Río de la Hacha en donde causó estragos y ejerció un comercio obligado. Al parecer este fue su último viaje al África porque después, en San Juan de Ulúa, los españoles atacaron sus barcos, se apoderaron de ellos y entregaron sus hombres a la Inquisición<sup>27</sup>.

En 1570, el portugués Baltasar Noble, residente en Mariquita fue denunciado por Bartolomé González de la Peña ante el gobernador de Santa Marta por realizar comercio de esclavos con los ingleses y de haberlos introducido por Salamanca de la Ramada, en la provincia de Santa Marta. Se decía que los había adquirido del inglés Joanes Quin, cuando éste pisó tierra firme<sup>28</sup>. El caso fue llevado hasta la Real Audiencia del Nuevo Reino, en el cual el fiscal siguió causa en contra de Baltasar Noble. Este había salido por el camino que conducía hacia Burborata<sup>29</sup> para embarcarse a Santo Domingo; llevaba consigo dos mil quinientos pesos de oro. Fue cuando salieron a su encuentro seis o siete ingleses armados de arcabuces y le aprehendieron. Después de tenerlo en su poder, junto con su oro, acordaron enviarlo, acompañado de diez o doce hombres, ante su general Juan Anquines. Fue llevado a los navíos ingleses, de donde no se le permitió

25 Kris Lane dice que el comerciante de esclavos John Hawkins y su primo Francis Drake comenzaron sus viajes de contrabando por el Caribe español en los primeros años de la década de 1560. El viaje de 1568 fue parcialmente auspiciado por la reina Isabel de Inglaterra. La humillación que sufrieron en el puerto de San Juan de Ulúa, Veracruz, los convenció de regresar al Caribe como verdaderos piratas, aunque se hacían pasar como corsarios. Ambos continuaron en este negocio hasta su muerte en 1596. LANE, Kris, *op. cit.*, p. 6.

26 DOW, Georges Francis, *Slave Ships and Slavery*, Cambridge, Cornell Maritime Press, 1968, pp. 22-23 y 25.

27 JORDAN, Winthrop D, *White over Black. American Attitudes toward the Negro, 1550-1812*, Nueva York, WW Norton and Company, 1968, pp. 58-59.

28 En el documento del Archivo General de la Nación de Bogotá (en adelante AGNB), sección Colonia, *Fondo Negros y Esclavos de Cundinamarca*, Tomo IV, de 1572, ff. 1-242, aparece también como Joanes Quin o Juan Anquines. Es muy probable que se trate de John Hawkins, sir para la Corona inglesa y pirata para la española; los datos del documento comprueban esta deducción.

29 El documento mencionado anteriormente, f. 41v, cita el lugar como Burborata.

bajar a tierra por mucho que le rogó a Anquines. Éste le decía que cuando viniera su gente lo soltaría. A pesar de lo prometido se lo llevó costa abajo hasta el Cabo de la Vela. Cuando Anquines arribó con sus hombres a tomarse el pueblo de Río de la Hacha echó a tierra a Baltasar Noble. Una vez retornado, Baltasar se presentó ante Miguel de Castellanos, tesorero de su Majestad, para contarle lo que le había pasado y el robo que el inglés le había hecho. Como los ingleses seguían acosando, decidió participar en la defensa, y bajo la bandera del tesorero sirvió a su Majestad en un fuerte desde donde se defendían los españoles. Los ingleses se tomaron el pueblo de Río de la Hacha, allí permanecieron alojados hasta el momento en que decidieron quemarlo. Ante el ataque de los ingleses los españoles tuvieron que emprender la retirada. Ya cuando el inglés estaba por abandonar la tierra le dijo a Baltasar Noble que el oro no se lo devolvería, pero que le daría a cambio un número de esclavos que valiera esa cantidad. A pesar de que Baltasar Noble le replicó que de nada le valdrían los esclavos porque las autoridades se los “tomarían por perdidos”<sup>30</sup> porque no podía hacer negocios con él, el inglés le dejó veinte “piezas” de esclavos en la playa, junto al río de la Hacha. En vista de lo acontecido, Baltasar Noble tomó los esclavos y se los llevó al pueblo de la Ramada, que se encontraba con mejores abastecimientos porque Río de la Hacha se hallaba en ruinas. Allí avisó a la justicia de lo que pasaba.

El 19 de mayo de 1570, los señores presidente y oidores de la Real Audiencia, habiendo visto el proceso y autos del pleito entre el licenciado Alonso de la Torre, fiscal de su Majestad, con Baltasar Noble, sobre los esclavos negros que adquirió de los ingleses, resolvieron devolver el caso a la justicia ordinaria de la gobernación de Santa Marta. Se le ordenó a Pedro Fernández de Busto, gobernador de la provincia trasladarse al pueblo de la Ramada para que en éste proveyera justicia en concordancia con las cédulas y provisiones reales<sup>31</sup>. El 12 de noviembre de 1570 el gobernador de Santa Marta falló a favor de Baltasar Noble por cuanto el fiscal no pudo probar su acusación. Sin embargo, lo condenó a pagar a la Real Hacienda y a los oficiales reales de la gobernación de Santa Marta treinta ducados por cada esclavo de aquéllos que Juan de Anquines le dio en pago del oro. Se tomó esta decisión en conformidad con el derecho y las reales cédulas que hacían referencia a que nadie podía introducir esclavos sin licencia de su Majestad y sin antes haber pagado los derechos. Ordenó que le fueran restituidos los esclavos. En virtud de esta sentencia, Baltasar Noble pagó 600 ducados, por las licencias<sup>32</sup> de veinte esclavos. A pesar del fallo del gobernador, el fiscal de su majestad, Alonso de la Torre, apeló ante la Real Audiencia la cual revocó la sentencia proferida por el gobernador y condenó a Baltasar Noble a la pérdida de todos los esclavos que había adquirido de corsarios ingleses<sup>33</sup>.

30 ‘Tomar por perdido’ o ‘dar por perdido’ quería decir expropiar los esclavos de aquél que los tenía en su poder y entregarlos al real fisco.

31 AGNB, *Fondo Negros y Esclavos*, Cundinamarca, ff. 36, 37-37v.

32 Las licencias eran permisos concedidos por la Corona para la introducción de esclavos al Nuevo Mundo.

33 AGNB, *Fondo Negros y Esclavos*, Cundinamarca, ff. 41-41v, 50-50v.

Para efectos del presente artículo lo que más interesa de este proceso judicial es constatar la presencia de corsarios extranjeros violando un territorio y obligando a los vecinos, por la razón o la fuerza, a ejercer un comercio. No es posible demostrar si Baltasar Noble fue prendido, robado por los ingleses, obligado a negociar o si él adquirió con su dinero, por voluntad propia o de manera consensuada, los tales esclavos para revenderlos posteriormente. Lo que más preocupaba a la Corona eran las pérdidas que por este efecto tenía la Hacienda Real. No se pagaban derechos por las mercancías de contrabando y las que venían en las flotas dejaban de comprarse. Los ejemplos citados por Trinidad Miranda y el documento del Archivo General de la Nación evidencian que los corsarios y piratas repetían aventura. Conocedores de las debilidades, intereses y posibilidades de las regiones asediaban las costas por años consecutivos. Estos textos prueban que John Hawkins estuvo en la provincia de Santa Marta en 1564, 1568 y 1570<sup>34</sup>.

El comercio legal español no pudo cumplir con el propósito de suministrar las necesidades de abastecimiento sus colonias americanas. Los barcos que arribaban a los puertos del Caribe eran pocos e irregulares. La cercanía de Jamaica y Curazao ofreció la posibilidad de conseguir manufacturas europeas a mejores precios y calidades. Paralelamente, garantizaba la exportación segura y rentable de productos de la tierra. De allí que el comercio ilícito no tardó en realizarse por las costas del Caribe neogranadino. Holandeses e ingleses tomaron posesión de este mercado favorecidos por sus bases en el Caribe insular. Los comerciantes, los administradores, los oficiales reales y la población en general participaron ya fuera organizando las negociaciones, invirtiendo en ellas, haciéndose de la vista gorda, desembarcando o adquiriendo los productos<sup>35</sup>.

Ante la escasez de bienes de importación legal y la posibilidad de conseguir mercancías de contrabando, los representantes de la administración, los comerciantes y los militares de Cartagena fomentaron el comercio ilegal. Ésta era una manera de proteger el bien común y enfrentar el poder de la metrópoli. "Todos los sectores de la sociedad cartagenera -la burocracia, las fuerzas militares, el clero, los comerciantes y los pobres- participaron en el comercio ilícito del siglo XVIII"<sup>36</sup>. Aunque estas observaciones hayan sido hechas para describir el siglo XVIII, en esta ciudad son válidas también para el siglo XVII. Esto quiere decir que el problema de la ilegalidad en el comercio, como expresión de un enfrentamiento de poderes, tuvo sus inicios previamente y también caracterizó al siglo anterior. Alfonso Múnera al referirse al predominio de otras potencias europeas diferentes a España y Portugal, en el siglo XVII, dice que

34 Fue significativo el trato comercial efectuado en 1564, en Río de la Hacha, entre Miguel de Castellanos y John Hawkins, y de este mismo con el gobernador de Santa Marta en 1568. En esta ocasión fueron introducidos 144 esclavos negros, telas y paños. MIRANDA, Trinidad, *op. cit.*, pp. 78-79.

35 LAURENT, Muriel, *op. cit.*, pp. 144 y 153.

36 GRAHN, Lance, "Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII", en CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo, *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Bogotá, Banco de la República, 2005, p. 27.

“En el breve período de cuarenta años -de 1620 a 1660- los holandeses se apoderan de Curazao, los franceses de Haití y los ingleses de Jamaica. Las transformaciones que provoca este simple cambio de manos alteran, en profundidad, el escenario del Caribe y de la América española. Estas islas de intenso verdor se convierten súbitamente en centros de la más alta tecnología y productividad capitalista; pero también de la más terrible y masiva de las migraciones humanas: la de los esclavos negros. [...] la vastedad del tráfico ilegal que caracteriza la economía colonial de las provincias de Santa Marta y Cartagena tiene su origen en la inevitabilidad de las relaciones con Jamaica y Curazao”<sup>37</sup>.

En 1676, el licenciado don Álvaro Bernardo de Quirós fue delegado por su Majestad para averiguar la entrada clandestina de esclavos por el puerto de Cartagena y su costa vecina. En cumplimiento de su comisión hizo relación de los “excesos” cometidos por el gobernador don Joseph Daza quien permitió la entrada de varios navíos extranjeros cargados de esclavos y “mercaderías”. Pudo constatar que éste era un delito en que estaba involucrada toda la ciudad. En uno de sus informes explicó que en junio de 1676 frente al torreón de Santo Domingo en Cartagena hizo fondo un navío cuyo capitán se llamaba Nicolás [Esmist]<sup>38</sup>, vecino de Jamaica, descargando en tierra toda la ropa que traía y más de cien esclavos negros. En julio de ese mismo año hizo fondo, en esa playa, otro navío cargado de ropa y con quinientos esclavos negros; todo fue llevado a tierra con permiso del gobernador. Los esclavos sin marcar ni pagar derechos se vendieron públicamente. A finales del mes volvió este mismo navío con más esclavos y ropa. En ese mes llegaron otros tres navíos con el mismo cargamento que se vendió en las estancias de varios vecinos que pagaron “tributo” al gobernador en cuantía de veinte pesos por “pieza”. De la misma forma, se cargaban canoas y barcos en Getsemaní con cacao y corambre<sup>39</sup> y se llevaban a los navíos. El cacao que valía originalmente catorce reales el millar se subió a dieciocho y veinte. Durante las noches del mes de agosto de 1676 salieron más de siete canoas cargadas con estos frutos<sup>40</sup>.

Posteriormente, el 30 de octubre de 1676, a las 4 de la tarde hizo fondo en la playa de Santo Domingo un navío holandés del cual bajaron en lancha varias personas para hablar con el gobernador. Este saludó efusivamente al principal de los holandeses que abrazó al gobernador y le entregó un pliego de cartas. Posteriormente, el holandés le envió “un regalo de doce quesos de Flandes y unos perniles y fresquerías de mistela y otros géneros...”<sup>41</sup>. Se supo que los esclavos y demás géneros que traía el barco

37 MÚNERA, Alfonso, “Ilegalidad y frontera, 1700-1800”, en *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte - Ecoe, 1994, pp. 111-112.

38 Por la semejanza en la pronunciación podría ser de apellido Smith.

39 ‘Corambre’ era la expresión de la época para los cueros de animales. GARCÍA-PELAYO, Ramón, *Pequeño Larousse Ilustrado*, Buenos Aires, Ediciones Larousse, 1985, p. 274.

40 AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo 205, Cartas y expedientes vistos por el Consejo de su Majestad sobre la introducción de esclavos negros y mercaderías a Cartagena. El documento está sin foliar.

41 *Ibid.*

fueron descargados donde los esperaban algunos vecinos de Cartagena. Lo propio sucedió con tres embarcaciones inglesas que arribaron al puerto de Cartagena con esclavos y mercaderías cuyo capitán envió sendos regalos al gobernador por haberle facilitado su entrada<sup>42</sup>. Continúa el delegado su informe diciendo que en 1677, se tuvo conocimiento, y así lo explicó el gobernador de la provincia de Cartagena, de que los holandeses de la isla de Curazao se encontraban con gran número de esclavos, que tenían para entregar a Antonio García, propietario del asiento oficial de esclavos. Éste había ajustado la provisión de esclavos para su asiento con las factorías holandesas. Pero debido a que García había quebrado y no había acudido a reclamarlos, los holandeses intentaban introducirlos a las costas de Cartagena y a otras de las Indias. El problema radicaba en el excesivo número de esclavos que tenían los holandeses en Curazao y que no podían sostener por la reducida extensión de la isla. Por ello procuraban comercializarlos por las costas de las Indias; lo hacían en navíos de gran calado, que se metían en los puertos, ensenadas y caletas sin ser vistos ni sentidos<sup>43</sup>.

El anterior documento es de una gran riqueza. Presenta un informe detallado de todos los barcos de contrabando que arribaron a Cartagena entre finales de 1675 y todo el año de 1676, cuya entrada presencié el subdelegado de su Majestad. Los hechos indican que se efectuaba contrabando tanto de géneros como de esclavos, y se aprovechaban los barcos de regreso para cargarlos de mercaderías de la tierra. Uno puede imaginar un comercio clandestino más activo de aquél que se realizaba con las flotas. Como pudo observarse, las mercaderías y los esclavos se bajaban a tierra libremente y los barcos se cargaban con productos de la tierra. Por los esclavos entrados de contrabando el gobernador recibía su estipendio y por todos los favores aceptaba presentes. Los grupos involucrados incluían, por una parte, a los capitanes de las naves de contrabando con su tripulación, y por otra, al gobernador, su teniente, los oficiales reales, los comerciantes y los vecinos de Cartagena. Hasta los canoeros, los cargadores y las personas al cuidado de los esclavos aprovechaban este tipo de negocios. Salta a la vista la complicidad del gobernador de la provincia y de los oficiales reales. Éstos y los vecinos de la costa y del interior resultaron beneficiados: el gobernador y la gente del gobierno, gracias a los sobornos que recibían en especies y los vecinos, por las posibilidades de adquisición que se acrecentaban con precios más favorables. Los quesos, jamones, pernils, aguardientes, mistelas y fresquerías de Flandes y de Inglaterra satisfacían plenamente los gustos del gobernador. Intercambio de abrazos había en los encuentros entre el gobernador y los capitanes de los navíos de contrabando.

Por esos años era intenso el tráfico ilegal de holandeses e ingleses. Los primeros desde Curazao y los segundos desde Jamaica. Este período coincidió con la inestabilidad de los asientos y licencias concedidos por la Casa de Contratación en las décadas posteriores a la terminación de los nexos con Portugal. A partir de la revuelta de independencia de Portugal, los ingleses y holandeses aparecieron con mayor ímpetu

---

42 *Ibid.*

43 *Ibid.*

en el panorama como contrabandistas. Es también el período de expansión de la presencia de los holandeses en África y su preponderancia en el tráfico de esclavos y de la presencia de los ingleses en Jamaica<sup>44</sup>. El contrabando en manos de extranjeros fue un fenómeno que se presentó a todo lo largo del siglo XVII; se recrudeció al perder los portugueses el monopolio en el tráfico de esclavos negros, y la Corona española fue incapaz de sostener el flujo permanente de cautivos al Nuevo Mundo. Este último adquirió inusitada vitalidad a mediados de siglo con el contrabando, fundamentalmente por parte de los holandeses<sup>45</sup>.

## 2. De los fraudes a la Corona y los esclavos de “mala entrada”

Desde los primeros años de funcionamiento de los asientos portugueses se hizo evidente que el sistema favorecía todo tipo de actividades fraudulentas. Se aprovechaban los mismos navíos del tráfico para el transporte ilegal de esclavos, pasajeros y mercaderías. Este contrabando era más bien una evasión fiscal de dos tipos: de los derechos de los esclavos que navegaban sin ser registrados y de los impuestos sobre la carga que los navíos llevaban al retorno y cuyo destino no era precisamente Sevilla. En este contrabando no sólo participaban los asentistas, sino también gobernadores provinciales, oficiales reales, maestros<sup>46</sup> de los navíos y todos los que de alguna forma estuvieran conectados con el asunto. Este engranaje de funcionarios y de comerciantes constituyó una fuerza de poder que se enfrentó a la potestad de la Corona. En otros términos, se hizo evidente un juego de poderes en el que las partes en cotejo utilizaron diversas estrategias para defender sus intereses. Sin duda los asentistas ayudados por sus agentes, los factores, fueron quienes tuvieron mejores posibilidades para evadir los impuestos y entrar más esclavos de los autorizados<sup>47</sup>. Uno de los recursos con que contaron los asentistas para evadir el control fue la “cédula de manifestaciones”. Ésta era una disposición real por la cual se autorizaba al asentista a embarcar más cantidad de bozales de los consignados en el registro, con la condición de manifestarlos al llegar a puerto y pagar los derechos sobre ellos.

La fórmula más generalizada de contrabando de esclavos fue el sobrecargo de navíos con esclavos fuera de registro. Para el pago de derechos los maestros o cargadores

44 NAVARRETE, María Cristina, *Génesis y desarrollo...*, *op. cit.* pp. 69-70.

45 Lo propio sucedió en el puerto de Buenos Aires. En la década de 1650 la actividad portuaria se recuperó gracias al gran número de barcos holandeses que hacían uso del derecho legal de buscar refugio a causa del mal tiempo o por daños en el navío. En el período comprendido entre 1650 y 1680, la entrada de grandes barcos europeos, especialmente holandeses, activaron el comercio de Buenos Aires. No menos de diez mil esclavos fueron introducidos por este puerto. MOUTOUKIAS, Zacarías, *op. cit.*, p. 772.

46 Maestre era el individuo que mandaba el navío después del capitán. A veces era propietario y capitán a la vez. Para completar esta noción, ver VILA VILAR, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio...* *op. cit.*, pp. 134-137.

47 El doctor Luis Tello de Erazo, Oidor de la Real Audiencia de Santa Fe, comisionado para averiguar los fraudes en el comercio de esclavos, en Cartagena, escribió al Consejo de Indias, en 1594, diciendo que se sabía que los dueños de los contratos de asiento sacaban ventaja de las licencias enviando esclavos sin registro, aprovechando la complicidad de los factores. AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo 56A, No. 22, Carta al Consejo de Indias de Luis Tello de Erazo, Oidor comisionado para averiguar fraudes de esclavos negros.

declaraban menos esclavos de los transportados. En las factorías africanas se abarrotaban los barcos y durante las visitas en los puertos de desembarque se los escondía bajo cubierta. Los navíos de esta época eran pequeños y su bodega era reducida. Después de las visitas, los esclavos que se hallaban escondidos salían a cubierta y desembarcaban con los otros<sup>48</sup>. Se transportaban más de los autorizados, unas veces, en previsión de los que fallecían en el viaje, y otras, persiguiendo el mayor usufructo. Julián Ruiz Rivera menciona el caso del capitán portugués Blas de Herrera, quien en época tan temprana como 1573 introdujo 350 “piezas” de esclavos, pero sólo tenía 145 licencias autorizadas. Para ello contó con el apoyo del gobernador de Cartagena y de su teniente después de transferirles 40 o 50 de las “piezas”<sup>49</sup>. A pesar de que la Corona, por medio de sus representantes, trató de controlar los fraudes, antes de llegar al puerto de Cartagena, existían prácticas para evadir esos controles. En ocasiones se buscaba desembarcar esclavos o mercaderías en zonas de la costa más bien alejadas de la ciudad; por allí descargaban y escondían los esclavos, en la mayoría de los casos con la complicidad de autoridades o vecinos<sup>50</sup>.

En julio de 1594, en cumplimiento de su misión, el oidor Luis Tello de Erazo, nombrado por el Rey como juez para investigar los fraudes en el comercio de esclavos, informó a su Majestad sobre las pesquisas que había realizado acerca del descamino<sup>51</sup> de los esclavos que entraban sin registro a la provincia de Cartagena. Su intención era acabar con los fraudes que se estaban cometiendo a la Real Hacienda. El oidor explicó en su misiva que, desde 1587 hasta la fecha presente, habían llegado al puerto de Cartagena y a la costa de Tierra Firme gran cantidad de esclavos sin licencia de su Majestad, procedentes de Guinea, Cabo Verde y Angola. Este hecho se había presentado en gran medida por negligencia o por culpa de las autoridades y oficiales reales, debido a sus intereses particulares. Explicaba el oidor que muchas personas se valían de las fees<sup>52</sup> entregadas por los contadores certificando el pago de derechos, las cuales muchas veces correspondían a esclavos que habían muerto o procedían de otros individuos que se las vendían, porque ya no las necesitaban. Se había dado el caso de que una sola fe había servido a tres o cuatro esclavos, engañando de esta manera a los oficiales y ministros del rey. Por otra parte, los moradores de la provincia eran dueños de estancias en las que se podían ocultar esclavos; por ello era muy difícil, casi imposible averiguar los descaminos de los esclavos<sup>53</sup>.

48 VILA VILAR, Enriqueta, “Los asientos portugueses...” *op. cit.*, pp. 557-558 y 576-577.

49 RUIZ RIVERA, Julián B., *op. cit.*, p. 12.

50 *Ibid.*, p. 14.

51 Esclavos ‘descaminados’ eran los esclavos que llegaban de contrabando y no pagaban derechos de entrada. Podían llegar descaminados porque un buque extranjero -holandés o inglés- los llevara a algún puerto o porque de un buque negrero se vendieran más de los que pagaban derechos. Se decía que éstos eran descaminados, es decir de contrabando. Explicación amablemente concedida por Enriqueta Vila Vilar. Sevilla, 2005.

52 La ‘fe’ era un documento expedido por las autoridades que garantizaba que el esclavo había entrado a puerto legalmente.

53 AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo 56A, No. 22, Carta al Consejo de Indias de Luis Tello de Erazo, oidor comisionado para averiguar fraudes de esclavos negros.



Erazo sugería como solución que todas las personas que en el plazo de cierto tiempo manifestaran los esclavos que traían sin registro ni licencia pagaran diez ducados por cada pieza. Al momento de manifestarlos serían marcados con la coronilla de las armas reales, al hierro candente (ver Figura No. 1). Aquellos esclavos que de allí en adelante no tuvieran la marquilla real se los consideraría de contrabando. Esto sería válido para los esclavos venidos de Guinea, Angola y Cabo Verde y para los “criollos de esta tierra”, mayores de cinco años. Así, una vez puesta la marquilla, el esclavo podría pasar al Perú o a cualquier parte sin esperar una nueva fe del contador de la Real Hacienda. Recalcaba el oidor que los esclavos que vinieran con registro y los que no lo tuvieran, se marcarían en el otro brazo, además de la marca que traían<sup>54</sup>, lo cual serviría como certificación de que se habían pagado los derechos reales. Si un esclavo fuera hallado sin la marca se lo daría por perdido y sería aplicado al real fisco<sup>55</sup>.

Figura No. 1: Coronilla de las armas reales con la que se marcaba a los esclavos



Fuente: NAVARRETE, María Cristina *et. al.*, *La memoria de los Griots*, Cali, Feriva, 2003, p. 20.

Los esclavos de “mala entrada” que llegaban en los barcos negreros por los puertos no autorizados y que no correspondían a los asientos firmados entre la Corona y los asentistas fueron considerados como productos del contrabando y su entrada era ilegal. Se daba el caso de barcos negreros que, con razón o sin ella, argumentaban encontrarse averiados, sin agua ni vituallas, con tripulación enferma y arribaban a puertos no autorizados. Esto se conocía como las “arribadas”<sup>56</sup>. Puede decirse que las arribadas fueron una de las estrategias de los contrabandistas para vender esclavos en los puertos sin autorización real. El contrabando ejercido a través de las arribadas se constituyó en una de las formas de ejercitar el poder desde la colonia y

54 Generalmente los esclavos eran marcados en África antes de ser embarcados con el hierro del mercader o de la compañía que los traía. Una vez llegados al Nuevo Mundo debían ser marcados de nuevo con la coronilla real, como lo planteaba Erazo. Esto garantizaba que el esclavo no había entrado de contrabando.

55 AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo 56A, No. 22, *op. cit.*

56 NAVARRETE, María Cristina, *Génesis y desarrollo...*, *op. cit.*, p. 71. En marzo de 1619, el Rey se dirigió por carta al licenciado Alonso Espino de Cáceres, Oidor de la Real Audiencia de Panamá para encargarle el juicio de residencia de don Diego de Acuña, gobernador y capitán general de la provincia de Cartagena, por los graves excesos que allí se estaban cometiendo en relación con arribadas de navíos portando esclavos negros. Se tenía conocimiento que los navíos se daban por perdidos y se realizaban avalúos de los esclavos a muy bajos precios para rematarlos en las mismas personas que cometían los ilícitos. Posteriormente, los volvían a vender por su verdadero valor, defraudando las arcas reales. En estos delitos participaban los oficiales reales y otros representantes de la Corona. AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo No. 34, Carta del Rey al licenciado Alonso Espino de Cáceres encargándole la residencia del gobernador Diego de Acuña.

de evadir el cumplimiento de las normas de control que impedían el libre comercio. La introducción de esclavos de contrabando hacia el interior fue una práctica común. Los compradores poco reparaban si se trataba de esclavos procedentes de buena o mala entrada. No era difícil que un representante de la autoridad certificara su procedencia legal.

Los capitanes y maestros de los navíos replicaban la necesidad de la arribada para tomar agua y bastimentos. Era posible que esta circunstancia se presentara en un viaje tan largo y con tantas dificultades, pero las autoridades estaban facultadas para dudar de la veracidad de la situación ante la frecuencia con que se presentaba, pues se sabía que las arribadas a puertos no permitidos eran una estrategia de contrabando. Gran cantidad de navíos negreros zarpaban hacia puertos del Caribe y de Tierra Firme, y dejaban en ellos su carga. Estas arribadas tenían doble objetivo: la venta de unos cuantos esclavos, con la cual tener el dinero suficiente para reparar las averías del navío e inspeccionar la factibilidad de una venta mayor para evitar el pago de derechos<sup>57</sup>. Dice Serrano Mangas que las arribadas representaban una bofetada al monopolio establecido por la Corona española; constituían el deseo del imperio del libre comercio, “de partir de cualquier puerto transportando los géneros sin tasas y de recalar donde más conviniera... Especial irritación producirá en la oligarquía sevillana el auge del sistema, que era una puerta abierta a la iniciativa y al riesgo”<sup>58</sup>. Las arribadas ratificaban el fracaso del monopolio ejercido por Sevilla. Esta forma de comerciar revitalizó las zonas costeras y, en algunos casos, solucionó problemas de abastecimiento.

El 23 de noviembre de 1619, Bartolomé Castillejo formuló una denuncia ante Francisco Martínez de Rivamontán y Santander, caballero de la Orden de Santiago, gobernador y capitán general de la provincia de Santa Marta y Río de la Hacha, contra Juan de Santiago, capitán y maestro de la nao Nuestra Señora de las Nieves. Argumentó el denunciante que Juan de Santiago llegó con 180 “piezas” de esclavos, entre hombres y mujeres, al puerto de Santa Marta “so color de refrescar su armazón” para luego proceder el viaje hasta Cartagena o San Juan de Ulúa. En su demanda solicitó contar los esclavos para saber si se habían ocultado algunos y hacer el inventario del navío. Además, que se le exigiera a de Santiago, mostrar el registro en el plazo de un día. En caso de que no pudiera demostrarlo se le debía dar el navío por perdido<sup>59</sup>. El gobernador decretó la elaboración del inventario de los esclavos, del navío y sus aparejos y mandó ponerlos en depósito; el 26 de noviembre de 1619 dio la orden de que

“Todos los esclavos inventariados fueran contramarcados con la contramarca señalada en la margen [ver Figura No. 2], hecha con fuego en los brazos derechos de cada uno porque con esta señal se asegura a

57 NAVARRETE, María Cristina, *Génesis y desarrollo...*, *op. cit.*, p. 71.

58 SERRANO MANGAS, Fernando, *op. cit.*, p. 31.

59 AGNB, Sección Colonia, *Fondo Negros y Esclavos*, Bolívar, t. XV, ff. 306-306v. (Todo el caso se encuentra en ff. 231-473).

no poderse esconder ni ocultar y así se podrán hallar si algunos hubiere ocultos con las diligencias que su merced mandará hacer y así lo proveyó, mandó y firmó, Francisco Martínez de Rivamontán Santander<sup>60</sup>.

Figura No. 2: Marca para legitimar los esclavos del navío Nuestra Señora de las Nieves



Fuente: AGNB, Sección Colonia, *Fondo Negros y Esclavos*, Bolívar, t. XV.

El inventario de los esclavos dejó en claro que un buen número de ellos era adolescente, pues se trataba de mulecas y muleques, cuyas edades no superaban los quince años. Sobrecoge pensar la crueldad de las medidas tomadas en ese período histórico, cuando el gobernador de la provincia propone como forma de control marcar con hierro candente, como en el caso anterior, el brazo derecho de 180 niños, jóvenes, mujeres y hombres adultos.

Esclavos de mala entrada eran introducidos a las provincias del interior aprovechando las vías fluviales, especialmente el río Magdalena, pero también otros ríos que en ese entonces eran navegables y se aprovechaban para el transporte de mercancías, pasajeros y esclavos. Testigos de la época aseguraban que “tropas de negros” de “mala entrada” subían directamente con destino al Nuevo Reino sin necesidad de desembarcar en Cartagena<sup>61</sup>. La existencia de esclavos entrados ilegalmente se presentó con frecuencia. Esto hacía que las autoridades dudaran de la posesión “legítima” de algunos esclavos bozales cuyo origen era incierto. Por esta razón ciertos propietarios se vieron envueltos en juicios de contrabando por la adquisición ilegal de sus esclavos. En estas circunstancias y para defensa de su caso, los dueños tenían que acudir ante los representantes de la hacienda pública, por ejemplo, el contador general, juez oficial de su Majestad para que certificara el buen origen del esclavo y su legal adquisición. Este emitía un documento por el cual daba fe y verdadero testimonio de que los esclavos estaban libres de derechos y habían llegado registrados desde los Ríos de Guinea o Angola y correspondían a una licencia otorgada oficialmente<sup>62</sup>.

60 *Ibid.*

61 AGN, Sección Colonia, *Fondo Negros y esclavos*, Santander, T. II, ff. 120-545.

62 Fue así como Gonzalo Fernández le solicitó a Alonso de Tapia, Contador General y Juez Oficial de la provincia de Cartagena diera testimonio sobre la legalidad de dos esclavos bozales que tenía en su poder. El 12 de junio de 1585, el Contador expidió una fe certificando que los dos esclavos aludidos estaban libres de derechos por haber venido registrados desde España en el navío San Pedro. El maestre era Alonso Pabón, quien salió de los Ríos de Guinea y entró en Cartagena el 10 de abril de 1585. Los dos esclavos eran parte de una licencia de 2.400 que su Majestad otorgó a Juan de Espinosa,

En 1621, el contador don Pedro Guiral proponía como solución a los fraudes que sufría la hacienda que todo aquel que quisiera ir a los reinos de Angola, Cabo Verde y Ríos de Guinea a rescatar esclavos lo pudiera hacer, con licencia de su Majestad. Pagaría los derechos de las “mercaderías” que llevara para el rescate en los puertos donde arribara y podría embarcar las “piezas” que a bien tuviera para trasladarlas a cualquier puerto. Una vez arribadas a puerto de las Indias, los armadores estarían obligados a pagar por cada navío que portara “piezas” de Angola, quince mil ducados y por “piezas” de los Ríos de Guinea, veinte mil ducados, limitando la cantidad de “piezas” a 400. Si el armador no manifestaba las “piezas” que había traído de más, cuando desembarcaba podía perder la armazón, el navío y se le podía decretar pena de muerte<sup>63</sup>. Como puede advertirse, lo que el contador estaba proponiendo no era otra cosa que romper con el monopolio y abrir una especie de comercio libre para controlar el contrabando o fraude al fisco real. Es una idea que evidencia los problemas que traía consigo este sistema económico. La solución sólo aparecerá en el siglo XIX con la libertad de la trata. Las propuestas del contador, sin embargo, tenían condiciones: el pago de derechos de las mercancías para el intercambio de esclavos y el de las “piezas” de esclavos sin que éstas excedieran un número fijado. La contravención tendría graves consecuencias<sup>64</sup>.

En 1634, el Presidente de la Audiencia del Nuevo Reino, don Martín de Saavedra y Guzmán, estando en Cartagena de paso para Santa Fe, se dio cuenta de los negocios ilícitos que suscitaba el tráfico de esclavos. A raíz del arribo de un navío a puerto, ordenó al sargento mayor que proclamara un bando prohibiendo la compra de esclavos que vinieran sin registro so pena de declararlos perdidos. El sargento replicó que esa no era la costumbre, que la ciudad se amotinaría. Los oficiales reales fueron de la misma opinión. Concluía el Presidente que el remedio era casi imposible porque “los interesados son todos los ministros de vuestra majestad”<sup>65</sup>.

Además de los representantes de la Audiencia Real, la Corona disponía de otro mecanismo de control sobre las actividades de la gente de mar, especialmente si sospechaba que en los barcos venían herejes u objetos heréticos. El Tribunal del Santo Oficio fue instalado en Cartagena en el siglo XVII. Una de las responsabilidades del tribunal de la Inquisición, en esta época era la de examinar los pasajeros y los objetos que entraban a las Indias en relación con asuntos de la fe. Representantes del Santo Oficio tenían el poder de visitar los barcos negreros buscando pasajeros infieles, libros y parafernalia sospechosos de que sus portadores practicaran la herejía, principalmente judaizante. Es por ello que los documentos que dan cuenta de las visitas realizadas por

---

por cédula fechada en Madrid el 13 de enero de 1572. AHN, Sección Colonia, *Fondo Negros y Esclavos*, Antioquia, t. IV, ff. 736-737.

63 AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo 73, No. 106, Carta al rey del contador Pedro Guiral.

64 *Ibid.*

65 AGI, *Fondo Santa Fe*, Legajo 197, Carta de don Martín de Saavedra y Guzmán, Presidente de la Audiencia de Santa Fe a su majestad.

representantes del Santo Oficio a los navíos del tráfico de esclavos son de una riqueza inigualable. En el conflicto de intereses entre los poderes civiles y eclesiásticos que caracterizó la época hispánica, quedó reflejada la pugna existente entre las autoridades civiles de la provincia de Cartagena y los miembros del Tribunal de la Inquisición.

Entre 1634 y 1635 tuvo lugar en Cartagena un pleito fiscal emprendido por el Santo Oficio contra el gobernador de la provincia y capitán general don Francisco de Murga en el que estaban implicados, su teniente general, los oficiales reales y los ministros de justicia de Cartagena, por defraudar la Real Hacienda<sup>66</sup>. A raíz de este proceso, el Alguacil Mayor, don Joseph de Bolívar y de la Torre y el Secretario del Secreto don Juan de Uriarte Araoz, representantes del Santo Oficio realizaron la visita a ocho navíos del tráfico de esclavos llegados de África en el período comprendido entre julio de 1634 y julio de 1635. Cinco de ellos procedían de Angola y tres de los Ríos de Guinea. Son sobrecogedores los hallazgos que realizaron en relación con la sobrecarga de los navíos para evadir el pago de derechos y sacar la mayor ganancia posible.

En la visita que realizaron al navío *Nuestra Señora de la Natividad*, llegado de Angola cargado con esclavos negros, el Alguacil Mayor del Santo Oficio hizo llamar a Antonio Rodríguez de Figueredo, natural de Lisboa y morador en ella de unos 25 años de edad. Declaró que era el dueño del navío que vino cargado de esclavos. Salió del puerto de Angola hacía unos 87 días; no hizo escala en ningún puerto ni se topó en la travesía con navíos o bajeles amigos o enemigos, hasta llegar al río Grande de la Magdalena, cerca del cual se encontraron con tres o cuatro fragatas sin hacer contacto con ellas. Descubrieron la costa de las sierras nevadas, pero no llegaron a puerto hasta arribar a Punta de la Canoa, donde él saltó a tierra para entrar en Cartagena a “tratar del despacho de su navío”. Como dueño y maestre de la embarcación le tocaba solicitar la visita; por ello vino a pedirla y habló con el gobernador, su teniente general, los oficiales reales y el factor Fernando López de Acosta, con quienes trató sobre el despacho. De esta manera entró el navío a puerto hasta el lugar donde se estaba haciendo la visita. No venían fardos, cajas, pipas, cajones, baúles de mercaderías prohibidas por la Inquisición, porque su principal carga era la de esclavos negros del reino de Angola, de donde sacaron 300 “piezas” de las cuales algunas, que no sabía su número, murieron en el camino. Traían 90 “piezas” de esclavos de registro y las demás fuera de registro<sup>67</sup>.

A continuación, el Secretario del Secreto y el Alguacil Mayor bajaron a la cubierta del navío, mandaron quitar las esteras que había cerca del árbol mayor junto a la boca de la escotilla y al quitarlas quedaron al descubierto cantidad de esclavos negros, varones y hembras, que estaban escondidos y venían fuera de registro. Las “piezas” que habían declarado al Teniente General para cumplir con la obligación del registro ya estaban en barcas y canoas, fuera del navío. “Así todos los que están escondidos

66 AHN, *Fondo Inquisición*, Legajo 4816, Expediente 22, Pleito fiscal contra Francisco de Murga. ff. 1-100.

67 *Ibid.*, ff. 11v-14.

son los que vienen fuera de registro y son tantos y están tan apiñados y juntos unos con otros que es imposible contarlos. Y queriendo yo el dicho secretario pasar por entre ellos para visitar el dicho navío no pude aunque hice mucha diligencia, por estar tan juntos y amontonados”<sup>68</sup>. Al solicitarle a Antonio Rodríguez de Figueredo, dueño del navío que ordenara subir a los esclavos a cubierta para dar paso a la visita dijo que eso sería arruinarlo a él y a todos los interesados en la armazón. Si lo hacía, las autoridades reales se los tomarían por perdidos viendo que la diligencia se hacía a instancia de los ministros del Santo Oficio. Por tal razón el Alguacil Mayor y el Secretario no visitaron lo que estaba debajo de la cubierta. Dijo el Secretario que a su parecer serían más de 400 esclavos los que estaban escondidos<sup>69</sup>.

En ese mismo año los dos representantes del Santo Oficio realizaron la visita al navío Nuestra Señora de la Piedad procedente de Angola. Fueron llamados a declarar el propietario, el contramaestre y el piloto. Este último dijo en su declaración que habían salido de Angola hacía dos meses y medio. En el barco traían unos libros de comedias con los que se venían entreteniéndose y unos libros de las “horas de Nuestra Señora”. Venían cinco o seis pasajeros. Al llegar a la costa fueron a parar a las islas de San Bernardo por el mal tiempo. Allí saltó a tierra el maestre y Bartolomé Melo, quienes fueron a tratar el “buen pasaje” con los oficiales reales, el gobernador y el factor. Al preguntarles cómo se conseguía con los navíos que venían de Angola dijeron que el “buen pasaje” “es dar un tanto por los negros que traen fuera del registro, a los cuales le dan la cantidad en que se concertan en reales o en negros”<sup>70</sup>. Cuando se le preguntó la cantidad que se había concertado con el gobernador y los oficiales reales contestaron que esto no se sabía sino hasta el reparto. De Angola se habían sacado 580 “piezas” de esclavos, varones, hembras y muleques, de las cuales murieron como 100 “piezas” y quedaron 480, más o menos. El navío traía de registro 150 “piezas” de las que se debían pagar derechos a su Majestad “y el buen pasaje de los demás que vienen fuera de registro los lleva el gobernador, oficiales reales, el factor del contrato y otras personas”<sup>71</sup>.

Juan Rodríguez de Olmedo, un pasajero del barco Nuestra Señora del Rosario, explicó en su declaración ante los representantes del Tribunal de la Inquisición, el 26 de mayo de 1635, la forma de pago y las cantidades que fueron entregadas a diferentes personas influyentes y representantes de la autoridad por permitir el “buen pasaje” de los esclavos del navío. El gobernador Francisco de Murga recibió cuatro “piezas” de esclavos, dos varones y dos mujeres. El teniente general, el contador, el tesorero, el escribano de registro, su oficial mayor, el escribano real y el sargento mayor del presidio, recibieron cada uno un esclavo negro. El guarda mayor del factor recibió 600 pesos, el guarda mayor de los oficiales reales, 400 y el guarda mayor del contador, 200 pesos. Todo esto, más trece mil pesos que se pagaron a los jueces superiores que eran el gobernador, el

---

68 *Ibid.*, f. 22.

69 *Ibid.*, ff. 11v-14.

70 *Ibid.*, ff. 37-39v.

71 *Ibid.*, f. 39v.

teniente general, los oficiales reales y el factor. El negocio se había realizado por manos de Bernabé González, procurador general de Cartagena, y del cirujano Blas de Paz Pinto, encomendero de negocios y de navíos de negros de la ciudad<sup>72</sup>.

El proceso llevado a cabo contra el gobernador Murga ejemplifica los hechos que acontecían en el puerto de Cartagena en lo que respecta al tráfico de esclavos. Ofrece información importante sobre la duración de la navegación procedente de Guinea y de Angola y algunos aspectos culturales sobre la vida en el navío, como lo eran la práctica de la fe cristiana y la lectura como entretenimiento. Así mismo, en este proceso se señala el hecho de que en algunos barcos negreros venían pasajeros, cuya única misión era traer esclavos de su cuenta para venderlos; los tenían bajo su cuidado y pretendían realizar personalmente la transacción de venta. Sorprende constatar la realidad de la sobrecarga de los barcos que portaban más esclavos de los permitidos, más de los registrados, más de los que el barco podía acomodar, con el afán de hacer el negocio más lucrativo. De este lucro se beneficiaban los agentes del tráfico negrero, los representantes de la autoridad civil y quienes venían en el navío como tripulación o pasajeros trayendo cautivos para comerciar. El proceso destaca el significado del “buen pasaje” y las personas que debían aprobarlo y a quiénes los miembros de la tripulación tenían que plantear el “negocio”. Es difícil creer la proporción que acostumbraban traer los barcos entre “piezas” registradas y “piezas” sin registrar en las que éstas últimas multiplicaban su número por tres o cuatro. Llamen la atención los ardides utilizados para esconder los esclavos que venían fuera de registro para no ponerlos en evidencia frente a las autoridades civiles y evitar, así, la confrontación con los representantes de la Inquisición. Se suponía que ésta realizaba su visita después de la justicia civil y ya cuando la cubierta del barco estaba libre. De allí su sorpresa cuando descubría la cantidad de bozales escondidos. Si los miembros del Santo Oficio advertían la presencia de esclavos no registrados, las autoridades civiles se veían obligadas a declararlos por perdidos, y se arruinaba el negocio fraudulento.

## Conclusión

El presente artículo analizó las prácticas, artificios y maquinaciones de los comerciantes de esclavos africanos y las reacciones de las autoridades locales y de los vecinos caribeños. Estos ejercieron diversas estrategias que, según los principios del mercantilismo español, eran ilegales. Ello ocurría ante los intentos del monopolio sevillano y de la Corona española por controlar el abastecimiento de esclavos. Las irregularidades en el tráfico de esclavos se iniciaban en Sevilla cuando se registraba el navío ante la Casa de Contratación, continuaban en África con negocios clandestinos entre la tripulación y los comerciantes del lugar, proseguían en África donde se abarrotaban los barcos de bozales y si quedaba algún espacio se incluían mercaderías, lo que no era permitido en los navíos de la trata. Por la sobrecarga de esclavos sin registrar y por las mercaderías

---

72 *Ibid.*, ff. 98-100.

no se pagaban impuestos al llegar a los puertos de Indias. Ya en el barco, se colocaban esclavos negros en los puestos de marineros y grumetes para después venderlos en América. Adelantado el viaje y a punto de llegar, en las islas y costas del Caribe se simulaban escalas argumentando averías y falta de agua y alimentos, con la intención de hacer comercio ilícito. El proceso de ilegalidad continuaba en el puerto de arribo, cuando desembarcaba un porcentaje inferior de esclavos como registrados y un alto porcentaje fuera de registro. Aquí el ilícito se expresaba en forma de evasión fiscal.

Cuesta trabajo imaginar desde el presente ciertas características de la época colonial en lo referente al comercio de esclavos. La Corona se preocupaba por controlar el tráfico y el fraude que sufría el fisco real, los asentistas intentaban monopolizar la trata y sacar el mayor provecho posible, los funcionarios reales no perdían la oportunidad de sacar beneficios del contrabando a través de los sobornos y los factores, y la tripulación quería obtener sus ventajas en el comercio de esclavos. Nadie involucrado en este comercio se ocupó de los esclavos como seres humanos con sentimientos, necesidades y sufrimientos. En este asunto del tráfico eran objetos de comercio transportados desde sus lugares de origen en condiciones infrahumanas, sólo aptas para sobrevivir la travesía si eran lo suficientemente fuertes para soportar los traumas morales y las enfermedades. Los verdaderos perjudicados en este tráfico ilegal fueron los hombres y mujeres esclavizados víctimas de las contradicciones del sistema monopolista. El sufrimiento de estos seres fue el precio absurdo de una política económica errática. También, fue notorio constatar las estrategias entretejidas entre los tripulantes de los barcos, los factores del comercio negrero y las autoridades provinciales para burlar los controles establecidos por la Corona e introducir esclavos evadiendo el pago de impuestos. Lo propio sucedía entre los piratas y corsarios extranjeros con los gobernadores y demás representantes de la ley. Pareciera que las tensiones entre el gobierno metropolitano y el "bien público" colonial hubieran sido permanentes durante el período estudiado.

## Bibliografía

### *Fuentes primarias*

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla-España, *Fondo Indiferente General* y *Fondo Santa Fe*.  
 Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia, Sección Colonia, *Fondo Negros y Esclavos*.  
 Archivo Histórico Nacional (AHN), Madrid-España, *Fondo Inquisición*.

### *Fuentes secundarias*

BOWSER, Frederick, *El esclavo africano en el Perú colonial 1560-1650*, México, Siglo XXI Editores, 1977.  
 DEL CASTILLO MATHIEU, Nicolás, *Esclavos negros en Cartagena y sus aportes léxicos*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1982.



- DOW, Georges Francis, *Slave Ships and Slavery*, Cambridge, Cornell Maritime Press, 1968.
- FOUCAULT, Michel, “La verdad y las formas jurídicas”, en *Estrategias de poder*, Barcelona, Paidós, 1999.
- GRAHN, Lance, “Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII”, en CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Bogotá, Banco de la República, 2005, pp. 19-53.
- JORDAN, Winthrop D, *White over Black. American Attitudes toward the Negro, 1550-1812*, Nueva York, WW Norton and Company, 1968.
- LANE, Kris, “Corsairs, pirates and the defense of Cartagena de Indias in the sixteenth century”, en *La Ciudad en el Siglo XVI*, Cartagena, Simposio sobre Historia de Cartagena, 2006, pp. 1-2 (inédito).
- LAURENT, Muriel, “Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial”, en *Historia Crítica*, No. 25, Bogotá, Departamento de Historia - Universidad de los Andes, 2003, pp. 137-163.
- MANNIX, Daniel y COWLEY, Malcolm, *Historia de la trata de negros*, Madrid, Alianza EDITORIAL, 1962.
- MIRANDA VÁZQUEZ, Trinidad, *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.
- MOUTOUKIAS, Zacarias, “Power, corruption, and commerce: The making of the local administrative structure in 17<sup>th</sup>-century Buenos Aires”, en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 68, No. 4, Duke University Press, 1988, pp. 771-799.
- MÚNERA, Alfonso, “Ilegalidad y frontera, 1700-1800”, en *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Bogotá, Ediciones Uninorte-Ecoe Ediciones, 1994, pp. 111-155.
- NAVARRETE, María Cristina, *Historia social del negro en la colonia Cartagena Siglo XVII*, Cali, Universidad del Valle, 1995.
- \_\_\_\_\_, *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia Siglos XVI y XVII*, Cali, Programa Editorial, Universidad del Valle, 2005.
- PALACIOS PRECIADO, Jorge, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica, 1973.
- PÉREZ HERRERO, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- PIETSCHMANN, Horst, “Corrupción en las Indias españolas: revisión de un debate en la historiografía sobre Hispanoamérica colonial”, en *Instituciones y corrupción en la historia*, Valladolid, Instituto de Historia de Simancas, 1998, pp. 31-52.
- RUIZ RIVERA, Julián B, “Los portugueses y la trata negrera en Cartagena de Indias”, en *Temas Americanistas*, No. 15, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2002, pp. 8-18.
- SERRANO MANGAS, Fernando, *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Excelentísima Diputación Provincial de Badajoz, 1994.
- VIDAL ORTEGA, Antonino, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2002.
- VILA VILAR, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977.
- \_\_\_\_\_, “La sublevación de Portugal y la trata de negros”, en *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Berlín, Ibero-Amerikanisches Institut, 1976.
- \_\_\_\_\_, “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 30, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.