

El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)

ILDEFONSO GUTIÉRREZ AZOPARDO
Universidad de los Andes-Bogotá

Descubierta con posterioridad a otros puertos americanos Cartagena de Indias estuvo unida, desde sus comienzos hasta la abolición de la esclavitud en Colombia, a la historia de la trata de negros en el Nuevo Continente y por su situación geográfica y condiciones económicas llegó a constituirse en el primer puerto de permisión para la introducción de negros esclavos en América.

El comercio y mercado de esclavos fue para Cartagena durante dos siglos una de las principales actividades que en algún momento absorbió la vida económica y social de la ciudad. La importancia y magnitud de este hecho lo demuestran los contratos con las Compañías Negreras, los informes y cartas de Gobernadores y Oficiales Rea-

NOTA.—Las investigaciones realizadas hasta la fecha sobre la trata de negros en Cartagena de Indias (*Jorge Palacios Preciado, Enriqueta Vila Villar y Nicolás del Castillo Mathieu*, cuyo libro llegó a mis manos ya finalizado este artículo) son trabajos históricos cuyo objetivo ha sido el estudio del desarrollo de las Compañías Negreras y la cuantificación del fenómeno esclavista: volumen de esclavos, proporción de sexos y edades, precios, compradores, pero que por el aporte de datos y fuentes documentales permiten también analizar el hecho de la esclavitud negra en Cartagena en su dimensión socio-antropológica.

El comercio de negros esclavos en el Nuevo Continente fue el principio de un proceso a través del cual se encontraron y relacionaron individuos y grupos de diferentes etnias y clases sociales, y a partir de él, mediante diversos mecanismos, surgió en América una nueva manera de vivir y de comprender el mundo distinta a la indígena y a la europea: la cultura afro-americana.

les, los datos fiscales, etc... que reposan en los Archivos General de Indias de Sevilla, Histórico Nacional y Simancas en España, así como los Libros de Protocolo de las Notarías de algunas ciudades colombianas, cuyos fondos han comenzado a estudiarse recientemente.

PERÍODOS DE LA TRATA NEGRERA Y SUS PECULIARIDADES EN CARTAGENA DE INDIAS

La trata de negros en Cartagena de Indias pasa por los mismos periodos que en el resto del continente: el de las «Licencias» (1533-1595), el de los «Asientos» (1595-1791) y el de «Libre Comercio» (1791-1812); desde esta última fecha, con motivo de la Independencia, queda prohibida la importación de esclavos en Cartagena, pero no su comercialización.

El nombre que reciben estos periodos lo toman del sistema comercial utilizado para la trata y predominante en cada uno de ellos. Las «Licencias, según Palacios Preciado, eran permisos o autorizaciones concedidos por el Monarca para que los favorecidos pudieran introducir un determinado número de negros esclavos en alguna región de las Indias, mediante el pago de los derechos correspondientes, salvo, naturalmente, tratándose de mercedes o concesiones gratuitas, sometiéndose en todo caso a ciertas normas de control y registro». A partir de 1595 y ante la demanda de esclavos por parte de las colonias americanas, la Corona española concentró su comercio en unas cuantas casas comerciales que permitieran abastecer el mercado y así surgió el sistema de «Asientos», que «eran convenios o acuerdos entre la Corona y un particular (individuo o constituyendo una compañía), mediante los que la primera arrendaba a favor del segundo una explotación comercial con carácter de monopolio. Dada la importancia de los contratos para proveer de mano de obra esclava a las Indias, la connotación del término quedó referida casi específicamente al Asiento de Negros».

El período de las «Licencias» presenta en Cartagena las siguientes características: Los primeros negros esclavos durante esta etapa entraron como auxiliares de conquista y como criados de servicio, más tarde fueron adquiridos también para el trabajo en las haciendas y estancias vecinas a la ciudad y para la construcción de edificios y fortificaciones. Las licencias fueron concedidas a conquistadores, funcionarios públicos y eclesiásticos, comunidades religiosas y a la misma ciudad como tal para ser distribuidas entre sus vecinos.

Las hubo gratuitas y también concedidas mediante el pago de ciertos derechos; unas y otras podían ser vendidas a terceros o solamente estar destinadas a ser utilizadas por los concesionarios. Así, las con-

cedidas a los conquistadores en las capitulaciones se consideraban como ayudas por parte de la Corona y eran utilizadas por los capitulantes para obtener cantidades no despreciables de los mercaderes a quienes se las vendían. La demanda de mano de obra para el interior de la Nueva Granada, en especial para las regiones mineras, aumentó la introducción de negros esclavos, cuyo comercio en Cartagena vino a quedar en manos de unos pocos y, por ello, el Lic. Cepeda (15), en nombre de la ciudad, pide al Rey «tome de su cuenta el abastecimiento de esclavos, quitándoselo a los cinco o seis mercaderes que lo tienen.

En el período de los «Asientos» la importación de negros esclavos es masiva. Cartagena fue elegida como principal puerto de permisión; la ciudad se convierte en una Gran Factoría de mano de obra esclava con sus depósitos donde se almacenan cientos de esclavos que serán distribuidos entre el interior del país, Quito, Perú, Panamá y Venezuela; y a la llegada de los navíos negreros o con ocasión de la arribada de la armada de Tierra Firme se establece el mercado o feria de negros. A partir de la segunda mitad del siglo XVII, aunque Cartagena sigue siendo el centro administrativo de la trata, en cuanto al comercio de esclavos ocupó un lugar relativamente secundario. Es la época de las grandes concentraciones de negros en la ciudad, de las huidas de los negros a los montes vecinos, de las guerras con los cimarrones y del temor constante de un levantamiento en masa de los esclavos. Es durante la primera mitad de este mismo siglo cuando los jesuitas Alonso de Sandoval y Pedro Claver desarrollan una labor asistencialista con los negros, realizando el primero un profundo estudio sociológico y etnográfico de la esclavitud.

Por Real Orden del 23 de febrero de 1571 se agregó el puerto de Cartagena a la lista de puertos por los cuales se podía efectuar el libre comercio negrero. Un poco después el puerto de Riohacha fue abierto también al tráfico. En esta etapa desaparecieron las operaciones practicadas anteriormente con los negros esclavos, la «marca», que garantizaba la legalidad de la compra y el «palmeo», operación de medición y tanteo por el cual se establecían las distintas calidades de esclavos.

A los tres períodos de la trata negrera hay que añadir para Cartagena un cuarto período que se extiende desde el mes de junio de 1812, en que la Constitución promulgada en Cartagena prohibió la importación de esclavos, hasta la total abolición de la esclavitud en la República de Colombia en 1851. Durante él los esclavos de la ciudad y provincia se siguieron enajenando. Los archivos notariales conservados casi en su totalidad nos han proporcionado más de setecientas escrituras de compra-venta de esclavos y merced a ellas podremos reconstruir el comercio negrero durante esos años.

ESCLAVOS INTRODUCIDOS POR CARTAGENA

Gracias a las investigaciones realizadas en el último decenio se ha ido ganando en precisión en cuanto al conocimiento del número de esclavos introducidos por Cartagena; quedan todavía algunas lagunas que rellenar y la cuestión del contrabando que por principio parece insoluble.

De cara a este artículo importan todos los esclavos introducidos, tanto los que sólo estuvieron de paso por Cartagena y después fueron remitidos a otros puertos, como los vendidos en la plaza a los mercaderes y vecinos de la ciudad para su servicio o trasladados al interior del Nuevo Reino o a otras regiones como el Perú.

Nos limitamos a dar unos datos generales tal como nos lo proporciona en un serio análisis el historiador colombiano Germán Colmenares, utilizando cifras de investigadores especializados en el tema.

Periodo	Núm.	Periodo de la Trata	Fuente
1533-1584	?	Licencias	
1585-1590	6.884		W. Rodney cit. por Curtin
1591-1595	12.000		
1595-1601	23.371	Asientos Portugueses	E. Vila - 198
1603-1621	27.813	Asientos Portugueses	AGI. Contrt. L. 5763 Santafé L. 56 r. 4 E. Vila
1622-1631	12.518	Asientos Portugueses	E. Vila - 201
1633-1635	2.610		intrapolación
1636-1641	3.868	Asientos Portugueses	E. Vila - 201
1642-1662	11.000		G. Colmenares - 42
1663-1674	6.058	Grillo-Lomelin	J. Palacios - 29
1676-1679	600	Barroso	J. Palacios - 29
1682-1685	1.023	N. Porcio-B. Coymans	J. Palacios - 31
1687-1689	?	N. Porcio	
1698-1702	9.853	Cia. de Cacheu (Portugal)	J. Palacios - 70
1703-1713	4.251	Cia. de Guinea (Francia)	J. Palacios - 138
1714-1736	10.601	South Sea Comp (Inglaterra)	J. Palacios - 167 ss.
1744	200	Fco. Mayort	J. Palacios - 33
1743-1747	2.609	Mayor-Barbotau	H. Corredor
1746-1751	1.847	José Ruiz Noriega	J. Palacios - 32
1747-1756	10.348	José Ruiz Noriega	H. Corredor
1766-1770	987	Cia. Aguirre-Aristegui	J. Palacios - B. Torres
1759-1776	2.002	Cia. Aguirre-Aristegui	H. Corredor
1791-1792	217		H. Corredor
1752-1796	12.002	Licencias Virreinales	J. Palacios - 33
1796-1812	?	Libre comercio	

Se podrían contabilizar las licencias correspondientes al período de 1533-1595, pero es muy difícil establecer cifras para los esclavos introducidos por Cartagena, ya que muchas de las licencias concedidas o no se hicieron efectivas o fueron vendidas a terceros que transportaron los esclavos a otros puertos. Tampoco existen cifras para el período 1687-1689, ni para los años posteriores a 1796.

Las cifras correspondientes al contrabando siguen siendo punto de discusión entre los investigadores que al utilizar diversos criterios hacen variar los cálculos notablemente. Para E. Vila el contrabando duplicó y a veces triplicó el volumen de las importaciones legales; este cálculo no es aceptado por Colmenares, que estima que el contrabando como máximo sólo llegó al 50 por 100 del número de esclavos introducidos legalmente.

El movimiento de los navíos negreros en el puerto de Cartagena nos permite completar el cuadro del comercio de esclavos. Existe sólo cierta proporción entre el número de negros esclavos transportados y el número de navíos llegados al puerto debido a la diferencia de tonelaje de los barcos utilizados y a las conveniencias de los asentistas que transportaban mayor o menor número de esclavos en cada barco de acuerdo con sus intereses. Ofrecemos a continuación datos de los siguientes períodos:

<i>Período</i>	<i>Núm. de navíos</i>	<i>Núm. de esclavos</i>	<i>Período de la Trata</i>
1595-1601	196	23.317	Asientos Portugueses
1622-1631	88	12.518	Asientos Portugueses
1698-1702	57	9.853	Cia. de Cacheu
1714-1736	65	10.601	South Sea Company

Dentro de cada período no existió ninguna regularidad en la llegada de navíos. Así, durante los citados períodos hubo meses en los que no llegó ningún navío, mientras que hubo cuarenta y siete meses en los que llegaron dos, catorce meses de tres, nueve meses de cuatro, cinco meses de cinco y un mes en que llegaron seis navíos y otro ocho. Si a esto añadimos los navíos con esclavos que llegaron sin registro tendremos una idea de lo que pudo ser el puerto de Cartagena en esos años. Los Jesuitas de Cartagena, pendientes de los navíos negreros por su misión pastoral, nos hablan de 12 a 14 navíos anuales y de tres a cuatro mil esclavos los que entraban por aquel puerto durante los asientos portugueses. La irregularidad en el transporte ocasionó en muchas ocasiones una gran concentración de es-

clavos en Cartagena, pues a los ya citados en la ciudad se agregaban los recién llegados en los navíos y los que permanecían en los depósitos por no haber sido vendidos. No son exageradas para esta época las afirmaciones de que había en la provincia seis esclavos por cada vecino y que en la ciudad el número de negros duplicaba en ocasiones el número de sus habitantes.

SEXO, EDAD Y PROCEDENCIA DE LOS NEGROS ESCLAVOS

Fue norma de la Corona en los contratos y licencias para la introducción de negros esclavos establecer la proporción de sexos que había de existir entre ellos y aunque en las capitulaciones firmadas con don Pedro de Heredia se le impone que la mitad sean hombres y la mitad hembras lo más usual fue que el número de mujeres fuera un tercio. Esta disposición se mantuvo en Cartagena con ligeras alteraciones durante todos los períodos de la trata a excepción del período inglés, en el que predominó la tendencia a aumentar el número de mujeres, con un 37,18 por 100 entre 1714-1718 y un 33 por 100 entre 1722-1736.

La edad fue un factor más importante que el sexo en el mercado de esclavos. Un individuo de cuarenta años era considerado viejo. A través de la trata la práctica del comercio fue estableciendo rangos de edades, a los que se dio una denominación de acuerdo con una medida —la cuarta fracción de la unidad—: «pieza de Indias» (siete cuartas), que con el tiempo se estableció como patrón. Crías o bambos fueron llamados los que apenas tenían unos meses y dependían de su madre, para el sustento, y muleques hasta que cumplían quince o dieciséis años, llamando mulequillos a los que se calculaban no habían cumplido los diez años, y mulecones a los que se encontraban entre esta edad y los quince años. De ahí en adelante, hasta los treinta, si estaban en buen estado de salud y medían las siete cuartas, se consideraban como «pieza de Indias». En cuanto a la edad, sin estar nada establecido, se mantuvo la misma proporción que entre los sexos, es decir: dos terceras partes de adultos por un tercio de muleques en cada cargazón de esclavos. Hacia el año 1700 el porcentaje de muleques y mulecas ascendió al 35 por 100, para ir bajando, en 1714-1718, al 31,58 por 100 de muleques comprendidos entre los siete y diecisiete años, y en 1722-1727, al 12 por 100, cuyas edades oscilaban entre los diez y dieciséis años. En los primeros años de la conquista los negros esclavos introducidos por Cartagena procedían de Guinea y Cabo Verde, pero los enclaves de las costas africanas que proveieron de esclavos durante toda la trata se extendían desde las costas de

Senegambia hasta las de Angola. Entre 1550-1640, cuando la trata estuvo en manos de los portugueses, las tres cuartas partes de los esclavos fueron sacados de Guinea y de Angola. Al intervenir en el tráfico otras potencias europeas se introdujeron cambios en los lugares de procedencia.

A lo largo de toda la trata aparecen acompañando generalmente el nombre de los esclavos una serie de denominaciones —las «castas»—, cuyo valor etnológico ha sido muy discutido. Sin duda estas denominaciones tenían un origen africano, pero al ser aplicadas por europeos y bajo su perspectiva, su contenido ofrecía poca garantía, pues lo mismo podían indicar un grupo lingüístico, una región geográfica más o menos extensa o una categoría política. El esfuerzo por descifrar este cúmulo de denominaciones ha dado resultados positivos en trabajos realizados por Curtin y Aguirre Beltrán y para la Nueva Granada por Germán Colmenares. Este, utilizando los documentos comerciales —las patentes— que las factorías de Cartagena entregaban a los comerciantes y en las que se consignaba la denominación o casta de cada esclavo, ha logrado establecer para algunos períodos el origen africano de los esclavos vendidos en Cartagena.

Así, para los años 1705-1748 ha encontrado las siguientes regiones y grupos: SENEGAMBIA — Mandingas, Babara. Costa de LA PIMIEN-TA — Cetres, Canga. Costa del ORO — Minas, Caramanti. Golfo de BENIN — Ararás, Fon Lucumies, Popo, Aya, Camba, Cotocolí. Golfo de BIAFRA — Carabali, Ibo, Bibi. AFRICA CENTRAL — Congos, Luangos.

Para este período, Costa del Oro y el Golfo de Benin proporcionaron más de la mitad de los esclavos. A partir de 1730 el Golfo de Biafra y Africa Central comenzaron a desplazar esta fuente de aprovisionamiento. El mayor número de esclavos en este período era «minas», procedentes de la fortaleza de Elmina, levantada por los portugueses frente a la costa del Oro. Le siguieron en importancia los «araras», designación genérica para los embarcados en el golfo de Benin. Otras denominaciones son los «fon», probablemente del sur de Dahomey; los «lucumies», de habla yoruba del delta del Níger; los «carabalies», que podían proceder del puerto de Kalabari y serían grupos «Ibo» o «Ijo» o del viejo Calabar y se trataría de grupos «Efik» o «Ibi bio»; los «congos», muy numerosos en Cartagena procedentes de pueblos de habla Bantú; los «mandinga», nombre con que se designaba a los procedentes de la región entre Gambia, norte de Gahana y Alto Volta. Otras muchas denominaciones como los angalo, mozambique, etc., aparecen también entre los esclavos vendidos en el puerto de Cartagena durante esos años.

No todos los negros esclavos procedentes de Africa tuvieron libre acceso a las colonias de América. Cuando la Corona empezó a autorizar la importación de negros impuso entre otras condiciones que los negros fueran cristianos, nacidos en España o Portugal o al menos bautizados, para preservar de su idolatría y supersticiones a los indios recién convertidos. Por la misma razón fue prohibida la importación de esclavos musulmanes o moriscos. Por su propensión a la insubordinación y tendencias musulmanas en 1532 se prohibió la importación de negros «gelofes» (Wolof) de Guinea, exclusión que en la práctica no se llevó a efecto. En cambio, durante todo el siglo XVII existió una preferencia por los llamados «negros de Guinea», procedentes de la región situada entre los ríos Níger y Senegal, estimados por su laboriosidad, alegría y adaptabilidad. Los negros «mina» y «cabo verde» fueron la causa de un enfrentamiento entre las autoridades del puerto de Cartagena y el Asiento de Francia. Los compradores los preferían por ser muy buenos trabajadores y apropiados para el clima y ambiente de Cartagena, pero el Consejo de Indias quería prohibirlos por haber adquirido fama de revoltosos, propiciado numerosas fugas y mantenerse en los palenques enfrentándose a cualquier intento de sometimiento. Todavía en el contrato realizado con José Ruiz de Noriega se establecía que entre los negros que debía introducir «haya ninguno de los que llaman congos y araraes».

FACTORÍAS, NEGREROS Y MERCADERES DE ESCLAVOS

El comercio negrero en Cartagena generó una serie de personajes a su alrededor que de una u otra forma dependían y vivían de él: Representantes de los asentistas, empleados de las factorías, negreros, grandes y pequeños comerciantes, intermediarios, almacenistas y depositarios, capataces, transportistas, etc. Desde los años de la Conquista aparecen en Cartagena mercaderes de esclavos que con licencias adquiridas directamente o compradas a terceros encontraron en la ciudad un excelente mercado con precios muy por encima de lo normal debido a la abundancia de oro sacado del Cenu. Cuando las necesidades de la ciudad, de las haciendas vecinas y de las minas del interior aumentaron la demanda de esclavos, un grupo de mercaderes se apoderó del mercado abusando de los precios y provocando la queja de los vecinos. Algunos de ellos sólo eran representantes de los verdaderos dueños de esclavos.

El sistema de Asientos trajo consigo el establecimiento de las factorías, que eran centros comerciales con su personal, casas, almacenes y depósitos destinados al comercio de esclavos. El personal solía estar

formado por un factor mayor presidente de la factoría, escribano, contable, guardas, a veces un médico o cirujano y otros auxiliares. Las funciones del factor consistían en representar con plenos poderes a los asentistas, velar por los intereses del Asiento evitando el contrabando y llevar los libros de registro que ordenaba la ley, dando cuenta de todo ello al Consejo de Indias cada dos años. Eran los factores personas de absoluta confianza de los asentistas y muchas veces allegadas a ellos. Por las amplias facultades que tenían y por los negocios que realizaban con la cobertura del comercio de esclavos se vieron enfrentados continuamente con las autoridades y cuando no envueltos con ellas en denuncias, por soborno, corrupción y contrabando.

En Cartagena, durante los Asientos Portugueses encontramos como factores a Manuel Sossa de Coutiño, hermano de asentista, y a Jorge Fernández Delvás, hijo de asentista. En el Asiento de la Compañía de Cacheu se presentaron serios conflictos entre el Gobernador Díaz Pimienta y el factor de la Compañía Gaspar de Andrede. La factoría mejor organizada fue la de la South Sea Company, pero no por eso dejó de ser acusada por sus actividades ilícitas. Las factorías tuvieron sus casas en la ciudad, así la de la Compañía de Inglaterra estuvo situada en el callejón de Santo Domingo, en propiedades de los religiosos de esa Orden, y la de la Marquesa de Valdehoyos, que en los años de 1763 introdujo unos 1.052 esclavos, en la calle que por ese motivo se llama hoy de la Factoría.

Durante los Asientos Portugueses y al amparo de los navíos negreros llegaron a Cartagena, como marinos o cargadores, numerosos portugueses que se quedaron en la ciudad y valiéndose de su paisanaje con los empleados de las factorías se establecieron, dedicándose por su cuenta al comercio de esclavos. A estos negreros les unía también entre sí su simpatía o pertenencia a la religión judía, por lo que muchos de ellos fueron acusados y enjuiciados por el Tribunal de la Inquisición. Por la cuantía de sus negocios y actividades comerciales han sido considerados como los impulsores de la economía cartagenera en las primeras décadas del siglo XVII. Prototipo y caudillo de este grupo de negreros portugueses judaizantes fue Jorge Fernández Gramaxo, factor también del asentista Reinel. Además del negocio de esclavos poseía finca y haciendas y aunque se le acusaba de fraude y de contrabando de esclavos llegó a tener un gran prestigio en la ciudad, siendo amigo del Presidente de la Real Audiencia, del obispo de Cartagena y sobrestante de las fortificaciones de la plaza.

El comercio de esclavos también pasaba por las manos de los grandes comerciantes al por mayor; considerándose como tales los que compraban partidas de más de veinte esclavos para después dis-

tribuirlos entre los minoristas o enviarlos a otros mercados del interior, v. g., Popayán. En los años 1698-1700 aparecen en las cuentas de la Compañía de Cacheu diecisiete de estos comerciantes, comprando más de 20 esclavos, siete adquiriendo más de 50 y dos más de 100. Entre 1715-1718 su número se redujo a doce, disminuyendo hasta 1738, en que progresivamente el comercio de esclavos se concentró en muy pocas manos. Muchos de ellos eran vecinos de Cartagena, como el capitán Alonso López de Ayala, don Martín José de Sanz, Diego Gómez Hidalgo; destacándose como los más grandes comerciantes de este ramo el conde de Santa Cruz y su mujer y el capitán Alonso Gil, vinculado este último a los negocios del Asiento Inglés.

Otro tipo de comerciantes de esclavos eran los llamados «mercaderes de la carrera» o «comerciantes en ropas de Castilla», quienes viajaban con algunos esclavos comprados en Cartagena y los revendían, menudeándolos por dondequiera que iban vendiendo sus mercancías.

También vivían del negocio de esclavos los «Depositarios». Se adquiría este cargo mediante el pago de una fuerte suma de dinero y tenía bajo su custodia los esclavos pendientes de algún pleito o en situación irregular hasta que se entregaban a su dueño o se ponían al servicio de la Corona. Por alimentación y cuidados cobraban una retribución por cada esclavo, obteniendo mediante este medio buenas ganancias.

LA LLEGADA DE LOS NAVÍOS NEGREROS

Después de unos dos meses de viaje, si el navío procedía de las costas africanas, y de ocho a quince días, si provenía de las islas del Caribe arribaban los barcos negreros a la bahía de Cartagena. Llegaban sólo; pues el intento de que siguieran el ritmo y las rutas de las flotas no fue posible realizarlo por la irregularidad de la carga y salida de los barcos de los puertos africanos.

Una vez anclados en la bahía, inmediatamente se enviaban guardas para que no pudiese entrar ni salir nadie de ellos hasta que se hiciera la visita oficial. Esta visita, antes de desembarcar los negros; estaba ordenada por las autoridades del puerto para evitar fraudes; en ella se contaban los esclavos, separando los varones de las hembras y se inspeccionaba el barco. Oficiales reales y funcionarios de la factoría competían en llegar al barco primero, pues los factores pretendían recibir el registro sellado del navío antes que las autoridades realizaran la visita y aprovechar el tiempo para ocultarlo o disimular el contrabando.

El estado en que venían los negros procedentes de Africa era sumamente deplorable, según relata el P. Alonso de Sandoval: «Vienen de seis en seis con argollas por los cuellos en las cadenas y estos mismos de dos en dos con grillo en los pies de modo que de pies a cabeza vienen aprisionados, debajo de cubierta cerrado por fuera... que no hay español que se atreva a poner la cabeza sin almadiarse.»

A fines del siglo XVI, un traficante de esclavos lo describe así: «Los machos venían bajo cubierta, tan juntos en aquel lugar tan angosto que cuando querían cambiar de postura apenas podían hacerlo. Las hembras estaban sobre cubierta y se echaban donde querían. Todos hombres y mujeres completamente desnudos. No fue mejor el estado de los esclavos en las armazones transportadas por los ingleses a finales del siglo XVIII.» El negrero Falconbrige explicó ante el parlamento inglés que el espacio de un esclavo era el de un cadáver en su ataúd, ni más largo ni más ancho que éste. Este tipo de economía espacial y de abultamiento en el número de negros embarcados correspondía a la tendencia de los llamados «fardos prietos» en posición a la de los «fardos flojos». Los capitanes que preferían la primera argumentaban que la pérdida de vidas causadas por las apreturas y mala alimentación se compensaba con el aumento de los ingresos netos al ser mayor el cargamento. Los partidarios de la segunda tendencia consideraban que dando a los esclavos más espacio y mejor trato reducían la mortalidad y obtenían mejores precios. «Después de sacar a los negros de las bodegas y dejarlos en los lanchones fuera del buque, dos alguaciles recorrían hasta los más recónditos rincones con el objeto de inspeccionar que no se hubiera ocultado alguno. Posteriormente se procedía a desembarcar a los esclavos, uno a uno, en presencia de las autoridades que efectuaban el recuento.»

La situación en que venían las cargazones se agravaba con las enfermedades de que eran portadores los esclavos. Las más comunes eran: cámaras, dolor de costado, calenturas, tabardillo, sarampión y el «mal de Loanda» con que se les incha todo el cuerpo y pudren las encías). Durante el período de la Compañía de Guinea los médicos informan de las siguientes enfermedades y defectos: ébicos, hidrópicos tísicos, encancerados de llagas, cámaras en la sangre, flema, hernias, tiña, empeynes. Con la Compañía de Inglaterra parece que el estado de salud de los esclavos mejoró notablemente y no se formularon quejas sobre epidemia pero también aparecen con «defectos en los ojos, faltos de dientes, llagas en las piernas, flema, quebradura de ombligo, mal de Loanda, manchas en la piel, quebradura de vientre y de pecho y culebrilla. Como resultado del viaje y de las enfer-

medades muchos de los esclavos llegaban a Cartagena moribundos; cuando no se declaraba una epidemia dieztaba el cargamento durante el viaje. El continuado encierro de los esclavos hacía que muchos sufrieran una enfermedad que en esa época se denominaba «melancolía fija» por lo que casi en todas las cargazonés se detectaba un esclavo loco.

El diagnóstico de las enfermedades y defectos era realizado por los médicos y los esclavos enfermos se denominaban «macarrones». Como la presencia de éstos rebajaba el valor de la carga y en consecuencia el pago de impuestos, la apreciación de la enfermedad para efectos fiscales dependía de los oficiales reales, por lo que se originaban serios enfrentamientos y costantes roces entre éstos y los representantes del Asiento al tener que establecer el cálculo. Otras veces el diagnóstico era ocasión de fraude y una de las vías del contrabando cuando los factores sobornando a los oficiales reales hacían pasar por moribundos a enfermos graves a esclavos que no lo estaban.

REGULACIÓN Y MARCAS DE LOS ESCLAVOS

Organizando la Corona, el comercio de esclavos descubrió que podía obtener grandes ganancias cobrando algún impuesto por las licencias que concedía. Durante el primero y segundo período de la trata los impuestos se cobraban por licencia o por cabeza de esclavo, pero como no todos los esclavos eran iguales —hombres, mujeres, niños— ni todos se encontraban en las mismas condiciones se fue imponiendo la costumbre de hacer un «avaluo» antes de tasarlos en orden al pago de los derechos. Así, paulatinamente, se fueron introduciendo formas arbitrarias de cálculo, hasta que en el año 1663, en el Asiento de Grillo y Lomelin se estableció por primera vez de forma oficial, «que la dicha cantidad de negros han de ser» pieza de Indias «de a siete cuartas de alto cada una...». La «pieza de Indias» equivalía a un hombre o mujer de entre dieciocho y treinta años de edad y por lo menos siete palmos de altura. Diversas fracciones de la «pieza» correspondían a quienes por edad, salud o físico no alcanzara al mínimo. Esta operación se denominó «palmeo», por la unidad —palmo o cuarta— utilizada como base para medir la altura de los esclavos. Así, por ejemplo, la regulación del navío «El Defensor» hecha en noviembre de 1700 dio los siguientes resultados: De las 562 cabezas desembarcadas, 493 eran «piezas», 12 muleconas y mulecones de «tres por dos» (tres cabezas hacían dos piezas), y muleques de

«dos por uno» (dos cabezas una pieza), 48 macarrones, 9 «bambos» (niños que hacían una pieza con la madre) y 4 moribundos.

La medida se realizaba con la ayuda de una vara de madera, dividida en palmos o cuartas, y sus fracciones.

El palmeo se complementaba con la «marca» o «marquilla real», que se imponía a cada uno de los esclavos como señal de su introducción legal. Una primera marca se les habían impuesto en los puertos de embarque de Africa por parte del dueño de los esclavos de un negrero en la isla de Santo Tomé, años de 1594: «... luego cada dueño marca el cuerpo de sus esclavos, o para ser más exactos, marca a cada uno de ellos con un signo que es de plata y se calienta a la llama de una vela de sebo; el sebo se usa para ungir la piel quemada y la marca, que suele estar en el pecho, o en un brazo, o en la espalda, a fin de que cada esclavo pueda ser identificado.»

La marcación con la «marquilla real» se hacía en Cartagena y debía realizarse en presencia de los oficiales reales, a fin de evitar el contrabando de esclavos. Sólo se libraban de esta operación los moribundos, pues parece que a los niños también se les marcaba por ser la marquilla un requisito indispensable para efectuar transacciones posteriores y demostrar la legalidad del esclavo. Generalmente, la «coronilla real» se colocaba en el pecho y la marca del Asiento en la espalda izquierda. Según Miramón, al ser adquirido el esclavo en el mercado de Cartagena se le imponía una nueva marca con la señal escogida por el dueño. Unas y otras marcas se hacían figurar en la escritura de venta para identificación del esclavo.

LOS DEPÓSITOS

Los negros esclavos, una vez desembarcados, eran alojados en los patios de las casas de sus dueños o también en corrales acondicionados para ese efecto dentro y fuera de la ciudad. El P. Alonso de Sandoval hace una viva descripción de estos lugares en diversas partes de su obra: «Sacarlos luego a tierra en carnes vivas, ponelos en un gran patio o corral.» Por la noche, divididos por sexos, se les guardaba en húmedas estructuras de viejos muros, sin duda construidos de adobe, en las que se habían erigido con tablas toscas filas de plataformas para dormir. La única entrada, una pequeña puerta, tenía cerrojo. Una ventana, pequeña y alta, proporcionaba la única ventilación, y las instalaciones sanitarias, si las había, consistían simplemente en tinajas. Los enfermos incurables pasaban sus últimas horas en esas fétidas cabañas y todo esto en el terrible calor de Cartagena».

«Si en este lugar los sanos no enferman, continúa Sandoval, todavía es de algún refrigerio la vida del tiempo que están en él por ordenarse a engordarlos para poderlos vender con más ventaja, mas como los pobres han padecido tanto nada basta para que no enfermen muchos en llegando; antes la mesma abundancia, que cualquiera es grande después de tan larga hambre, ayuda al mal que en breve como si fuera peste se enciende por toda la armazón, que tienen bien en que ejercitar la paciencia sus amos si son pobres porque estos los suelen curar y regalar, y si son ricos... su grande inhumanidad, entregándolos a impíos y crueles mayordomos, a causa de sus graves negocios y ocupaciones.

En cuanto al trato que los negros esclavos recibían en los depósitos de las Factorías se encuentran frecuentes acusaciones. De la Compañía de Cacheu, dicen los oficiales reales: «Nada de lo que llevaba con excusa de los esclavos se estaba destinado a estos, pues si de una parte se conducían, permanecían y se vendían desnudos, de otra la alimentación no era a base de harinas de Castilla..., sino de cazabe que allí se adquiría», y más adelante añaden: «es notorio el mal tratamiento que tienen dichos negros en esta ciudad en la Factoría por ser su corta manutención maíz cocido con sal y agua y a los enfermos... teniendo a unos y a otros desnudos durmiendo sobre cueros y tarimas, lo cual es bastante para destruir la mayor porción de ellos». Desde luego, los factores rechazaron los cargos, sin embargo la Compañía a pesar del crecido número que decía tener en la Factoría —en ciertos momentos, 2.000 esclavos— no aceptó que el precio de los negros adquiridos por la ciudad se cancelara en carnes para el sustento de las armazones como en principio se acordó —por no necesitar de ella—.

Igual afirmación hacen de la South Sea Company: «Ni los negros usan harinas, carnes ni géneros que llevan porque son alimentados con lo que da el país y se venden y reciben sin vestuario». Con lo cual la casa y armazón, prosigue Sandoval, a los días está hecha un hospital, de donde se puebla el cementerio de muertos.

Estos lugares tenían diputados sin remedio alguno para los desahuciados; allí los arrojaban y allí finalmente comidos de moscas, unos encima de los tablados y otros debajo de ellos, morían... y si me admiré de verlos así muertos con tanta inhumanidad, no me la causó ver el modo que tuvieron de amortajarlos, que es común en todos: buscaron la estera que más había servido y en esta envolvieron y arrojaron a un rincón los cuerpos hasta que vinieron a enterrarlos.»

Son numerosos los testimonios encontrados en los procesos, de navíos de arribada sobre esclavos muertos en los depósitos «por los pocos cuidados que tienen con ellos». Las muertes en los depósitos ocurrieron en todos los Asientos. Durante el período de la Compañía de Cacheu en el término de tres meses murieron 425 esclavos en sus depósitos de Cartagena y durante los años 1713- murieron en poder de la Compañía Inglesa 82 de los 1.475 que habían introducido.

Los depósitos tenían un cuidador o capataz con sus correspondientes auxiliares para la atención de los esclavos. A cargo del de Juan Rodríguez Mesa en 1636 encontramos al negro ladino Alejandro Biafara, quien se hacía ayudar de seis esclavos para hacer la comida de los que estaban bajo su cuidado. El cuidador de negros de la South Sea Company en su primer período fue Juan Bautista Rivetria, que cobraba por sus servicios un peso diario y disponía de cocinero y ayudantes con veinte pesos de sueldo al mes.

Además de las Factorías tenían depósitos los mercaderes, negros y aun los mismos factores quienes los ponían a nombre de terceros por estarles prohibidos al negocio de esclavos mientras fuera su cargo.

Los mercaderes tenían los depósitos junto a sus casas, como Manuel de Fonseca, en la calle del Tejadillo, o también en alguna casa arrendada: Juan Rodríguez Mesa en la casa de tablas de Marcela de Helis, junto a la plaza. La Compañía de Cacheu situó el depósito en la llamada tierra de Gracia, entre los fuertes de Manzanillo y San Felipe de Brajas. La South Sea Company parece que al comienzo de sus operaciones colocó los depósitos «en una zona inmediata al desembarcadero principal del puerto, cerca de las murallas, y en todo caso en sitio visible para los funcionarios españoles.

Hacia 1630, con el aumento de las transacciones, se hizo necesario un paraje mayor y más adecuado. A este efecto solicitó licencia para instalar los esclavos en la llamada tierra de Gracia (según los mapas de la época se encontraba en lo que hoy es el barrio de El Bosque, a la entrada hacia Manzanillo)», pero al parecer, de lo que se trataba era de situar la dependencia en lugar apropiado para el contrabando por la cercanía de las vías de comunicación con la Tierra Adentro, pues quedaba alejado de la vigilancia de las autoridades quienes para trasladarse al lugar debían de utilizar pequeñas embarcaciones. Sin embargo, no se le debió autorizar el traslado, puesto que se ordenó al factor desocupar el terreno en el que se había establecido el depósito. La Compañía Gaditana de Negros (Aguirre y Aristegui) volvió a instalar los depósitos en el mencionado tejadar de Gracia, a donde se acudía por medio de embarcaciones.

El contrabando de esclavos también se hizo, aprovechando los depósitos clandestinos en lugares no muy lejanos de Catagena y comunicados con la costa. Jorge Fernández Gramaxo fue acusado de tener tal clase de depósitos en sus haciendas cercanas a la bahía. La mayor concentración de negros esclavos en los depósitos de Cartagena se dio, sin duda, en los años de los Asientos Portugueses. Si nos atenemos a las cifras del trabajo de E. Vila se dieron promedios de 398-352 esclavos mensuales (1599-1600) y topes de 1.273 esclavos en un mes (febrero 1601), por lo que no parecen exageradas las cifras del P. Alonso de Sandoval y de otros jesuitas que fueron testigos presenciales de esa realidad. Los funcionarios de la Compañía de Cacheu afirmaron que en un momento tuvieron en sus depósitos 2.000 esclavos; nada extraño, si encontramos en el mes de enero de 1700 una importación de 1.043 esclavos, a los que habría que añadir 484 del mes anterior. La Compañía Real de Guinea llegó a contabilizar 800 esclavos ingresados en sólo el mes de febrero de 1703; aunque los promedios mensuales fueron mucho más bajo. La que logró evitar el hacinamiento con una organización más racional en las importaciones fue la Compañía Inglesa. Merced a una comunicación constante con Jamaica, que era el puerto de distribución, y la regularidad en el envío de sus navíos no excedió de los 400 esclavos en ningún mes. Hay que tener en cuenta los esclavos capturados en los navíos de contrabando o que llegaban sin registro, los no vendidos de las importaciones anteriores y los enfermos que tardaban en recuperarse o venderse, para establecer el volumen aproximado de los esclavos que permanecían en los depósitos. Encontramos también años en que por no haber llegado navíos o estar suspendidos los contratos o existir mucha demanda de esclavos los depósitos estuvieron vacíos.

El tiempo de permanencia de los esclavos en los depósitos es difícil de precisar; normalmente las cargazonas no se vendían de manera inmediata: veintidós meses tardaron en venderse los primeros esclavos que introdujo la Compañía Inglesa. A parte de la falta de demanda en el mercado surgían también problemas a causa de la regulación, por lo que se suspendía la venta y los esclavos tenían que permanecer en los depósitos. También surgieron pleitos por contrabando esperando los esclavos en poder del Depositario de la ciudad hasta que se daba una sentencia. Enfermos y moribundos permanecían hasta recuperarse o morir; sin embargo, no se puede generalizar esta norma, pues en todos los períodos hubo compradores que adquirirían estos «despojos» para después de curarlos venderlos a mejores precios.

MERCADO Y FERIA DE NEGROS

Desde que los portugueses se hicieron cargo de la trata, la venta de negros esclavos en Cartagena fue continúa. A excepción de aquellos años en que las guerras, los asaltos de piratas o la suspensión de los Asientos no permitieron la arribada de barcos negreros siempre hubo en la ciudad de Cartagena esclavos para la venta.

La venta de los esclavos recién llegados —bozales— revestía distinta forma a la de los nacidos en el país —criollos— y ladinos. Descargados los esclavos en el depósito o corral «acuden a él, dice el P. Sandoval, innumerables gentes, unos llevados de su codicia, otros de curiosidad y otros de compasión». Una parte de estos esclavos podía estar ya comprometida a mercaderes, dueños de minas y terratenientes del interior del país; el resto era puesto inmediatamente en venta, que se efectuaba en el mismo depósito o en la plaza pública.

A este mercado acudían compradores no sólo de Cartagena, sino también de Santa Fe y Popayán, de otras provincias del interior y hasta de Quito y Perú. Si coincidían con la llegada de la Flota de Galeones o con el navío de permisión —que transportaba ropas y mercancías— la concurrencia era mucho mayor y el mercado de esclavos formaba parte de la llamada «Feria de Galeones». En el período de la South Sea Company los años de mayor restransacciones negreras, lo mismo que los meses de mayor actividad en la Factoría, coincidían con estas ferias.

Miramón nos hace esta descripción del mercado: «las transacciones se hacen a campo raso, al pie de las murallas en un espacio rodeado de barracones y dividido por empalizadas... se hacía trotar, bailar, cantar, hablar y reír a los negros, rapados, desnudos y untados de aceite... el contramayoral de la factoría hacía sonar una vocina y pregonaba la excelencia de cada pieza... entre los compradores había frailes, curas y oficiales de uniforme. A veces eran damas de rango y señoras de calidad... comenzaban a examinar a los negros minuciosamente tentando sus músculos, llevando a la lengua el dedo impregnado de sudor (pues en el sabor del sudor se conocía la salud del negro) y llegando sin rubor hasta la inspección de lo más secreto».

Si el tiempo urgía o por otras conveniencias algunos lotes o piezas se sacaban a pública subasta, siendo antes pregonada por las calles y plazas más céntricas de la ciudad y realizándose en la plaza, según Navarrete, «empezaban las posturas, que subían de cinco en cinco o de diez en diez pesos anunciadas al igual que los pregones,

generalmente por un negro de oficio pregronero. Los interesados en la compra ponían las condiciones que creían necesarias.

LAS VENTAS

Las ventas de esclavos se hacían por «cabezas», por «piezas» y por «lotes». En algunas ocasiones se vendieron partidas de cincuenta y hasta de cien esclavos, pero normalmente las partidas eran más pequeñas, cinco, diez, veinte esclavos, abundando mucho más las ventas de individuos y de parejas. Estas partidas podían ser mixtas, de varones y hembras, o de adultos y muleques, y también de madres con sus crías.

Los enfermos, rezagos y moribundos también se vendieron en todos los períodos de la trata y hubo en Cartágena compradores que se dedicaron a esa especialidad, v. gr., Blas de Pinto, el capitán Alonso Gil y el Conde de Santa Cruz. Comprados en estas condiciones a muy bajos precios y después de un tiempo de cuidado, ya restablecidos, los revendían, sacando en el negocio jugosas ganancias. En las ventas se utilizaron tanto el sistema de dinero al contado como el de plazos, abundando más este último.

La venta de negros bozales estuvo supeditada durante los Asientos portugueses a los intermediarios. Los Asientos no podían vender esclavos al fiado y esperar a cobrarlos, ni los compradores tenían dinero suficiente para comprar al contado. Los clientes directos eran los mercaderes que actuaban por cuenta propia o como simples agentes de comerciantes, terratenientes y mineros del interior. En Asientos posteriores las Factorías corrieron también el riesgo de las ventas a plazos, quedando hipotecados los esclavos vendidos. Los compradores mayoristas eran en su mayoría los mismos comerciantes, dedicados al tráfico de mercancías. Seguían después como compradores, los funcionarios de la administración local: gobernadores, oficiales, alguaciles, escribanos, etc., también las órdenes religiosas, en especial los jesuitas, y siguiendo en importancia los agricultores y artesanos.

Es interesante constatar el sexo de los compradores: en 1698 el 63,78 por 100 de ellos eran varones y el 35,04 por 100 mujeres. El hecho de que también durante los años de la South Sea Company buena parte de los compradores fuesen mujeres que adquirían uno o dos esclavos permiten suponer que éstos estaban destinados al servicio doméstico, pero dada la cantidad no resulta demasiado arbitrario pensar que la mayoría de esos negros eran revendidos poste-

riormente, haciendo del comercio de esclavos una operación financiera.

LOS PRECIOS

El precio de los esclavos, como dice Colmenares, representa una mercancía *sui generis*. Al mismo tiempo que un dato económico son un dato social inmediato... los precios de los esclavos reflejaban no sólo las condiciones de un mercado o las preferencias subjetivas de los compradores, sino también las condiciones individuales de cada miembro del sector social. El precio calificaba el origen de los esclavos, si habían venido directamente de Africa o si habían nacido allí (en el país), el sexo, la edad, las condiciones físicas y las habilidades excepcionales. Aunque la Corona reguló en muchas ocasiones el precio de los esclavos bozales, quedó éste a merced de la ley de oferta y demanda con fluctuaciones que podían ser muy grandes, influyendo la abundancia o escasez de metales —oro, plata—, la irregularidad de los navíos negreros u otros factores, como la disponibilidad de la población libre que se fue incorporando al trabajo de minas y haciendas.

Más que aportar promedios de precios es interesante cotejar los precios de los esclavos con los que tenían otras mercancías o servicios en esos momentos. En los primeros años de la conquista y a raíz de los tesoros sacados de las sepulturas del Zenu, cercano a Cartagena, el precio de los esclavos subió exorbitantemente; así, un negro que normalmente valía 180 pesos llegó a valer 500 pesos, al igual que los caballos que se hacían imprescindibles para las entradas y nuevos descubrimientos. En 1540 el precio de un esclavo estuvo regulado por la Corona en 140 pesos para la Nueva Granada y Popayán, y en 1564 un navío negrero llegado a Cartagena los vendió a razón de 162 pesos; por ese entonces, el Cabildo de la ciudad había tasado la botija de manteca de puerco en un peso y medio. En 1618 un negro valía 180 pesos y el arancel eclesiástico para los vecinos de Cartagena establecía el estipendio de dos pesos por el entierro de un esclavo. De 1631 a 1637 encontramos los siguientes precios: 222, 390, 332 pesos por un esclavo, y 328, 330 pesos por muleques y mulequillos, una madre con su cría 255 pesos y una esclava bozal loca 60. El valor de un vestido en esos años para un negro era de cuatro pesos y el Gobernador de Cartagena cobraba de sueldo anual 2.000.

Durante los años de la Compañía de Cacheu el precio de los esclavos osciló entre los 375-300 pesos y el de los muleques entre 350-250. En el avalúo de una hacienda cartagenera realizado por esos

años cuatro mulas se cotizaron por 130 pesos. El precio de los esclavos enfermos, dementes llegó a bajar hasta un 60 por 100. El importe de los esclavos durante ese período se recibió en metales preciosos, dinero y frutos de la tierra entre los que se encontraban cueros y palo brasil. La Compañía Real de Francia en los primeros años tendió al alza —350 pesos por un esclavo—, pero al final experimentó una baja hasta del 30 por 100, valorándose los esclavos en 240-290 pesos. En el primer período de la South Sea Company la compañía compraba los esclavos en Jamaica a 60 pesos, en las factorías africanas su valor oscilaba entre 4 y 10 pesos —y los vendía en Cartagena entre 220-250 pesos y los muleques y mulecas entre 180-220. En 1726 el precio de un negro llegó a 300 pesos y el de un muleque a 270. Al finalizar las operaciones la Compañía Inglesa los precios oscilaron entre 200 y 300 pesos para los adultos y 200-250 para los muleques. En el avaluo de otra hacienda cercana a Cartagena en 1724 encontramos que el valor de ocho caballos fue de 100 pesetas y el de once mulas 275. La South Sea Company percibió el importe de los esclavos casi exclusivamente en metales —oro en barras y plata— y en dinero pero también recibió como pago: palo brasil, aceite de María, palo moral, cueros y esterillas de Mompox. Esta misma Compañía abonaba como salario al cuidador del depósito de negros de la Factoría un peso diario por sus servicios. La Cía. Aguirre y Aristegui vendió sus esclavos en 1772 a razón de 225 pesos y un quintal de hierro valía por esa época 50 pesos. El factor de la citada compañía percibía como sueldo 6.000 pesos anuales.

EL MERCADO DE ESCLAVOS LADINOS Y CRIOLLOS

Junto al comercio de negros bozales existió también el de negros esclavos ladinos y criollos. Llamábanse ladino al esclavo que alguna manera se había integrado a las costumbres españolas y hablaba el castellano, y criollo al nacido en España, Portugal o en América Española. Ladinos y criollos predominaban en los servicios domésticos y oficios artesanales, así como en puestos de responsabilidad de las casas, haciendas y minas, aunque también trabajaban a la par de los bozales en todas las demás actividades reservadas a los esclavos. Estos dos grupos fueron también objeto de enajenación a medida que fue aumentando su número, bien por la adaptación paulatina de los bozales, bien por el crecimiento vegetativo dentro de los mismos grupos o como resultado del mestizaje. El comercio de ellos fue más abundante cuando hubo escasez de bozales. Sabemos además que para muchas personas de Cartagena la compra de negros recién

importados se convirtió en una inversión rentable, a que una vez que el negro adquiría la categoría de ladino y alguna otra habilidad era vendido a mejor precio. Otras causas del comercio fueron la descomposición de las haciendas cuyas cuadrillas de esclavos eran revendidas al por menor y las mortuorias cuyos esclavos habían de venderse para pagar deudas o repartir herencias. Otra causa de enajenación fueron los esclavos huidos y los reducidos de los palenques; por ley debían de venderse a dueños que los trasladaran a otras regiones. Las quejas presentadas por malos tratos por los mismos esclavos y la unión de esposos ambos esclavos eran también motivo para que el amo se desprendiese de ellos, vendiéndolos a otro amo más humano o al dueño del otro cónyuge. Otros motivos de la venta de esclavos ladinos y criollos fueron las confiscaciones de bienes de los que los esclavos formaban parte muchas de estas confiscaciones eran resultado de penas impuestas, especialmente a los reos de la Inquisición.

Las ventas se hacían directamente entre las personas interesadas y en ocasiones por medio de subasta, generalmente en lotes pequeños, dos o tres esclavos o madre e hijos aunque lo habitual era venderlos individualmente, ya que al tratarse de esclavos con ciertas cualidades la evaluación y el precio eran peculiares en cada caso.

Aparecida la prensa escrita era frecuente ver anunciado en los periódicos la venta de esclavos ladinos y criollos.

Para el siglo XIII contamos con datos sacados de los archivos de la Inquisición de negros confiscados y vendidos por el Tribunal. Según Navarrete el precio medio para los varones fue de 378 pesos y siete reales y el de las hembras 518. Aunque superior el precio de las mujeres no se pueden establecer generalizaciones, pues hay casos en que el precio de un esclavo fue muy superior al de las esclavas, v. gr., uno de oficio albañil evaluado en setecientos pesos y otro que sabía leer y escribir en mil. Las esclavas si estaban embarazadas o con crías y tenían conocimientos de cocina y atención del hogar adquirían precios elevados por ser muy estimadas. Así como otras ciudades de Colombia, Cali, Popayán cuentan con abundante material en las notarías para poder estudiar el comercio de ladinos y criollos Cartagena sólo ha conservado sus archivos notariales a partir de 1814, correspondientes, por lo tanto, a la época republicana.

En investigaciones realizadas en los libros de protocolo de 1824-1850 de la Notaría Primera de Cartagena pude hallar un total de 744 escrituras de compra-venta, de las que 260 corresponden a varones y 484 a mujeres. Duplican en estos años que anteceden a la manumisión total las ventas de esclavas a las de esclavos.

Tomado al azar el año 1831 encontramos los siguientes datos: fueron vendidas 34 esclavas y 9 esclavos. Los precios oscilan entre 100 y 190 pesos, sin apreciar diferencias en cuanto al sexo. Una de las esclavas se vende con su hijo de pecho que ya es libre por la ley de manumisión —libertad de partos—. En cuanto al sexo de los vendedores encontramos que 19 son mujeres y 14 hombres y el de los compradores, 12 son mujeres y 21 hombres. Entre vendedores y compradores encontramos amas de casa, militares, clérigos, comerciantes y terratenientes.

FORMALIDADES EN LA VENTA DE ESCLAVOS

Al ser considerado el esclavo como un bien semoviente objeto de enajenación su comercialización se sometió a las mismas costumbres y formalidades que se realizaban en el traspaso de cualquier mercancía de su género. De los archivos de la Inquisición sacamos un pregón para la venta de esclavos en la plaza de Cartagena en febrero de 1695 que en nada se distingue de la forma en que en las subastas públicas eran rematados los animales en un mercado: por estos nueve esclavos, chicos y grandes, varón y hembras, de la forma en que están dan dos mil cien pesos a pagar al contado, pues no hay quien puje ni quien dé más, a la una, a las dos, a la tercera, que buena, que buena, que buena prole haga a quien los tiene puestos... En el comercio de esclavos los trámites de las transacciones siempre se realizaban por medio de títulos públicos ante escribano y testigos que garantizaran la propiedad y por ser mercadería de importación quedaron sujetos a las formalidades de registro de los libros de la aduana. La Casa de Contratación y la Junta de Negros legislaron minuciosamente sobre los requisitos que en este sentido había que cumplir.

En todas las ventas, según Palacios Preciados, además de quedar registrados en los libros respectivos y ante escribano era necesario la expedición por parte de la Factoría o vendedor de una escritura o título de propiedad —instrumento éste que junto con las marcas Real y de la Compañía (negrera) servían para identificar las piezas legítimamente introducidas. Colmenares nos habla de las patentes —documentos que acreditaban el traspaso original de los factores de los Asientos en Cartagena a los comerciantes. Estas patentes cubrían la misma función de las actuales guías de aduana en el traslado de las mercancías del puerto de desembarco —Cartagena— al lugar de destino y quedaban en las notarías como documento original al cual des-

pués se refería la documentación que se formalizara en ventas posteriores.

Los miles de escrituras que actualmente se conservan en las notarías de muchas ciudades colombianas podrían constituirse en materia de un estudio jurídico por la cantidad de formas y cláusulas que presentan según los años y las circunstancias y leyes bajo las que se realizaron.

En ellas se hacían constar además de las características generales de sexo, edad, casta, otras circunstanciales como escarificaciones corporales, habilidades y por supuesto tachas y defectos, etc., que permitiesen fácilmente la identificación del esclavo y siempre al margen el dibujo de las marquillas Real y del Asiento a las que muchas veces se añadía otras que le habían sido puestas por sus dueños. Los datos generales, pero no las marquillas aparecen en todas las escrituras de la Notaría Primera de Cartagena. Y cuando va corriendo los años de la independencia un nuevo calificativo sustituye al de esclavo que es denominado «criado» en los documentos notariales. Los vientos de la libertad pretendían borrar de alguna manera tan ignominioso título.

BIBLIOGRAFIA

- ARRAZOLA, ROBERTO
1970 *Palenque Primer pueblo libre de América*.
Edt. Hernández. Cartagena de Indias.
- BOWSER, FREDERICK P.
1977 *El esclavo africano en el Perú colonial, 1524-1650*.
Siglo XXI Editores México.
- COLMENARES, GERMÁN
1973 *Historia económica y social de Colombia, 1537-1719*, tomo I. Editorial La Carreta. Bogotá.
1979 *Historia económica y social de Colombia*, tomo II. Popayán: una sociedad esclavista, 1680-1800. Edt. La Carreta. Bogotá.
- DEL CASTILLO MATHIEU, NICOLÁS
1981 *La llave de Indias*.
Ediciones El Tiempo. Bogotá.
- ESCALANTE, AQUILES
1964 *El negro en Colombia*.
Universidad Nacional. Bogotá.
- ESTEBAN DEIVE, CARLOS
1980 *La esclavitud del negro en Santo Domingo, 1492-1844*.
Museo del Hombre Dominicano. Santo Domingo.
- FRIEDE, JUAN
1955 *Documentos inéditos para la Historia de Colombia*. Tomos I-X.
Academia Colombiana de Historia. Bogotá.

- 1975 *Fuentes documentales para la Historia de Colombia*. Tomos I-VIII. Biblioteca del Banco Popular. Bogotá.
- MATTHEWS (J.)
1942 *Viaje a Sierra Leona en la Costa de Africa*. Espasa-Calpe, S. A. Madrid.
- MIRAMÓN, ALBERTO
1944 *Los negreros del Caribe*. «Boletín de Historia y Antigüedades», núm. 351-352, Vol. XXXI. Bogotá.
- NAVARRETE, CRISTINA
1972 *El negro en Colombia a través de los archivos de la Inquisición*. Tesis Doctoral inédita dirigida por la doctora Vicenta Alonso. Universidad Complutense. Madrid.
- PÁLACIOS PRECIADOS, JORGE
1973 *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja.
1975 *Cartagena de Indias, gran factoría de mano de obra esclava*. Ediciones Pato Marino, Tunja.
- PARDO, JESÚS
1982 *Cargamento de ébano*. «Historia 16». Año VI. Núm. 60. Madrid.
- RAMOS, DEMETRIO
1969 *Funcionamiento socioeconómico de una hueste de conquista, la de don Pedro de Heredia en Cartagena de Indias*. Separata de la Revista de Indias. Año XXIX. Núms. 115-118. Madrid.
- SANDOVAL, ALONSO DE S. J.
1956 *De instauranda Aethiopia salute*. Biblioteca de la Presidencia de la República. Bogotá.
- TORRES RAMÍREZ, BIBIANO
1973 *La Compañía Gaditana de Negros*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- VILA VILLAR, ENRIQUETA
1977 *Hispanoamérica y el Comercio de esclavos. Los Asientos Portugueses*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Sevilla.
- Notaría Primera de Cartagena de Indias*
Libros de Protocolo. Años 1814 a 1850.