



Trashumante. Revista Americana de Historia Social

ISSN: 2322-9381

ISSN: 2322-9675

Universidad de Antioquia

Castillo Palma, Norma Angélica
La trata negrera, sus redes mercantiles portuguesas y estrategias de
negocios en Nueva España durante el siglo XVII: una visión comparada
Trashumante. Revista Americana de Historia
Social, núm. 10, 2017, Julio-Diciembre, pp. 126-147
Universidad de Antioquia

DOI: 10.17533/udea.trahs.n10a07

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=455656700007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UDEM  redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

La trata negrera, sus redes mercantiles portuguesas y estrategias de negocios en Nueva España durante el siglo XVII: una visión comparada

Resumen: En este artículo se estudia la trata esclavista con una perspectiva atlántica y comparativa, mediante los expedientes de arribadas de navíos negreros a Veracruz y otros puertos durante el periodo de los asientos portugueses. Se definen las funciones de los miembros de una red de tratantes negreros, la naturaleza de sus vínculos y sus estrategias de negocios.

Palabras clave: esclavitud, asientos portugueses, redes mercantiles, niños.

The slave trade, Portuguese networks and commercial strategies in New Spain in the seventeenth century: a comparison

Abstract: In this article we approach the slave trade with an Atlantic and comparative perspective by tracking slave ship arrivals during the Portuguese monopoly. We analyze the working of traffickers' networks, the nature of their ties and their business strategies.

Keywords: slavery, Portuguese monopoly, mercantile networks, children.

O comércio de escravos, suas redes mercantis portuguesas e estratégias de negócios na Nova Espanha no século XVII: uma visão comparada

Resumo: Neste artigo trata-se do comércio de escravos em uma perspectiva atlântica e comparativa, através da pesquisa dos registros de chegada das embarcações negreiras ao Porto de Veracruz e a outros portos durante o período do monopólio português. Além disso, determinam-se as funções sociais dos membros de uma rede de traficantes negreiros, a natureza de seus vínculos e suas estratégias de negócios.

Palavras-chave: escravidão, asientos portugueses, redes mercantis, crianças.

Cómo citar este artículo: Norma Angélica Castillo Palma, "La trata negrera, sus redes mercantiles portuguesas y estrategias de negocios en Nueva España durante el siglo XVII: una visión comparada", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social* 10 [2017]: 126-147.

DOI: [dx.doi.org/10.17533/udea.trahs.n10a07](https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n10a07)

Fecha de recepción: 11 de noviembre de 2016

Fecha de aprobación: 22 de mayo de 2017



Norma Angélica Castillo Palma: Doctora en Historia y Civilizaciones por la École des Hautes Études en Sciences Sociales [Francia]. Profesora investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa [México]

Correo electrónico: kikamex58@gmail.com

La trata negrera, sus redes mercantiles portuguesas y estrategias de negocios en Nueva España durante el siglo XVII: una visión comparada

Norma Angélica Castillo Palma

Introducción

Este trabajo se concentra en las prácticas ilícitas de la trata de esclavos a través del seguimiento de las “arribadas maliciosas”. Con los casos de contrabando se hacen visibles las maniobras para maximizar las ganancias por parte de la red de asentistas, factores, pilotos y demás actores vinculados con la trata en Nueva España. Los procesos judiciales manifiestan los lazos entre los agentes de la trata esclavista que ligaban sus intereses entre Luanda, Lisboa, Sevilla, Cartagena y Veracruz.

Se ha recurrido al método comparativo usando los datos sobre “arribadas” a Veracruz para contrastarlos con los que ofrecen algunos casos del Pacífico novohispano, los trabajos sobre Centroamérica, algunos sobre las Antillas y de Cartagena.¹

La estrategia comparativa permite mostrar que los mercaderes de esclavos utilizaron las mismas redes de comerciantes y barcos negreros para Veracruz, que para otros territorios, así como las mismas estrategias de comercio ilícito, como la sobrecarga o demasía, las arribadas, etc.

Algunos casos permiten descubrir que los pilotos realizaban arribadas repetidamente en el mismo viaje en diferentes puertos hispanoamericanos; aquellas piezas que no se lograban vender en un puerto eran las comercializadas en otro.² Se

1. La autora agradece el financiamiento otorgado por el Programa para el Desarrollo Profesional Docente, para el Tipo Superior (PRODEP) al cuerpo académico “Historia social y cultural de México” de la UAM Iztapalapa, a través de la Red de Cuerpos Académicos en el proyecto: “México a través de la comparación entre distintas regiones”. Dichos fondos permitieron la investigación en el Archivo de Indias donde se localizaron expedientes que ilustran casos singulares de arribadas. El trabajo se nutrió de documentos del AGN que muestran la forma en que se realizaba el ingreso y distribución de los esclavos hacia el interior de Nueva España.
2. David Wheat, “García Mendes Castelo Branco, fidalgo de Angola y mercader de esclavos en Veracruz y el Caribe a principios del siglo XVII”, *Debates históricos contemporáneos: africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica*, coord. María Elisa Velásquez (México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos / Instituto Nacional de Antropología e Historia / Institut de Recherche pour le Développement / Universidad Nacional Autónoma de México, 2011) 92-100.

plantea entonces la necesidad de analizar el contrabando esclavista como una actividad mundial realizada principalmente en el Atlántico. Es por ello que se utilizará ese enfoque, desde una mirada “americanista” y no europea en la cual se toma en cuenta la existencia de una relación de interacción de sus elites.

En el siglo XX la trata negrera en Nueva España ha sido abordada por el trabajo clásico de Aguirre Beltrán, así como por los de Enriqueta Vila Vilar y Marisa Franco.³ Otra obra es el trabajo de síntesis de Germán Peralta.⁴ Por su parte, Antonio García de León se adentró en el papel de los portugueses residentes en Veracruz en la trata negrera y en otros negocios de esa red a nivel mundial.⁵ Actualmente, un equipo de trabajo internacional realiza una rica base de datos sobre la trata esclavista en la cual se recoge información sobre barcos, trayectos, pilotos, número de esclavos, sus edades, orígenes, lugares de arribo, etc.⁶

Existe una vasta historiografía en torno a las cifras de la diáspora africana a consecuencia de la trata, en particular las obras de Philip Curtin y Paul Lovejoy.⁷ Igualmente, existen análisis del número de esclavos por medio de balances generales sobre los volúmenes del comercio esclavista, tales como la obra del referido peruano Germán Peralta o el debate de cifras de Juan Manuel de la Serna.⁸

El periodo 1601-1650 atañe a los últimos asentistas portugueses, quienes importaron esclavos mediante los llamados “asientos”, de cuyas remesas el 80% de los esclavos que desembarcaron en Cartagena y Veracruz provenían del Congo y Angola.⁹ En esos años tuvo lugar la llegada masiva de esclavos de África en Nueva España, al mismo tiempo que ocurrió la mayor contracción de la población indígena.

3. Gonzalo Aguirre Beltrán, *La población negra en México* (México: Fondo de Cultura Económica, 1972); Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1977); Marisa Vega Franco, *El tráfico de esclavos en América: asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1774* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984). Las dos últimas obras nos ofrecen un panorama de la trata mediante la documentación de Contaduría del Archivo General de Indias.
4. Germán Peralta Rivera, *Los mecanismos del comercio negrero* (Lima: Kuntur, 1990).
5. Antonio García de León, “La malla inconclusa. Veracruz y los circuitos comerciales lusitanos en la primera mitad del siglo XVII”, *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, coords. Antonio Ibarra y Guillermina del Valle (México: Instituto Mora / Universidad Nacional Autónoma de México, 2007) 41-83; Coral Quintero, “Panorama de las prácticas del contrabando en el Atlántico novohispano” (Tesis de licenciatura en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009).
6. David Eltis y Martin Halbert, “The Trans-Atlantic Slave Trade Database”, <http://www.slavevoyages.org> (09/09/2016).
7. Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census* (Milwaukee: University of Wisconsin Press, 1972); Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012).
8. Juan Manuel de la Serna H., “Periodos, cifras y debates del comercio de esclavos”, *América Latina en la Historia Económica* 21 (2004): 49-57.
9. Dicha evaluación la realizó el autor a partir de un proyecto de base de datos de trata de esclavos. António de Almeida Mendes, “Les réseaux de la traite ibérique dans l’Atlantique nord (1440-1640)”, *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 63.4 (2008): 764.

1. El Atlántico como escenario

Durante el periodo de los asientos portugueses Cartagena y Veracruz fueron los puertos en Hispanoamérica a través de los cuales los esclavos africanos podían ser importados legalmente. Vila Vilar estimó que los portugueses transportaron entre 250,000 y 300,000 esclavos africanos, solo entre 1595 y 1640. Si se asume que el 50% ingresaron por Cartagena, se colige que la otra mitad ingresó por Veracruz. En contraste, nuestra estimación a partir de la base de datos que está en construcción arroja un embarque de 487,000 esclavos considerados los de Hispanoamérica y Brasil.¹⁰ En este debate de cifras García de León partió de los datos de Vila Vilar para valorar la importancia de Veracruz en la trata de esclavos. En el tiempo del monopolio portugués se calcula en aproximadamente unos 70,000 esclavos que llegaron con registro a Veracruz,¹¹ y tan solo un 10% más llegados sin licencias (lo que suena a muy poco).¹²

Las cifras correspondientes al contrabando siguen siendo punto de discusión entre los investigadores. Para Vila Vilar el contrabando duplicó y a veces triplicó el volumen de las importaciones legales. Con base en los registros de las inspecciones judiciales, Ruiz Rivera considera para el caso de Cartagena que el comercio negrero durante un trienio, entre 1618 y 1621, era fraudulento en algo más de dos terceras partes (69%). En efecto, frente a 3,602 negros que entraron con registro otros 7,335 lo hicieron fuera de registro.¹³

Tanto los agentes o factores como los pilotos de los asentistas utilizaban cualquier cláusula ventajosa en los contratos para introducir más esclavos de los permitidos.

Autores como Vila Vilar, Navarrete y Almeida Mendes, entre otros, señalan que durante la época de la unión de las coronas de España y Portugal la importación de esclavos se realizaba mediante el sistema de “asientos”, que fue monopolizado por comerciantes portugueses.¹⁴ En el periodo 1590-1640 se practicaron algunas estrategias de contrabando de esclavos, entre las que destaca: demasiada con esclavos no registrados, realizada mediante el sobrecargo de los navíos. Gracias a

10. Cálculos del autor con base en la tabla decenal descargable: data.xls, Eltis y Halbert.

11. Vila Vilar 206 y 209.

12. Antonio García de León, “La malla inconclusa o la Veracruz judeo-portuguesa”, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821* (México: Universidad Veracruzana / Fondo de Cultura Económica, 2011) 509.

13. Julián B. Ruiz Rivera, “Los portugueses y la trata negrera en Cartagena de Indias”, *Temas Americanistas* 15 (2002): 19-41; Norma Angélica Castillo Palma, “Las estrategias del contrabando de esclavos en Nueva España: arribadas maliciosas y demasiada con bambos y muleques; el caso del navío Monserrat y San Antonio, 1636”, *Relaciones. Estudios de historia y sociedad* 37.145 (2016): 160.

14. Véase Vila Vilar; María Cristina Navarrete Peláez, *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia siglos XVI y XVII* (Cali: Universidad del Valle, 2005); Mendes.

esta maniobra evitaban impuestos, pues “los barcos se atiborraban de bozales a los que no se registraba y con ello se dejaban de pagar derechos de aduana”.¹⁵

En su análisis sobre el volumen de las arribadas y la importancia de ellas en el contrabando en Buenos Aires, Zacarías Moutoukias consideró que la mayor parte de las arribadas de origen portugués eran de barcos negreros que provenían de África o de Europa.¹⁶ Este autor estima que el contrabando fue importante, “en particular el de esclavos, cuyo comercio estuvo prohibido la mayor parte del tiempo [en Buenos Aires]”.¹⁷ Moutoukias considera que había una diferencia entre los esclavos que realmente llegaban y aquellos que tenían licencias; los que no cuadraban en el registro eran confiscados y vendidos en remates públicos, lo que implicaba que en algunos casos este tráfico ilegal se regularizaba de alguna forma.¹⁸

El fraude a la Real Hacienda por medio de arribada maliciosa era una forma de contrabando realizado incluso por parte de los agentes de los asientos. En el caso de los navíos negreros que realizaban una arribada se intercambiaban tanto los esclavos como otros géneros. Este es el argumento nodal de la acusación contra Gerónimo Rodríguez, piloto del navío Montserrat y San Antonio que varó en la desembocadura del río Cazonos en Veracruz en 1636. Rodríguez fue acusado por utilizar la arribada para traficar con “esclavos descaminados”,¹⁹ que escondió o “había vendido en otras partes”.²⁰

2. Conceptos y actores de la trata

Trata negrera es un término utilizado para designar el comercio “triangular” de hombres, mujeres y niños, quienes la mayor parte habían nacido libres.²¹ Para la primera mitad del siglo XVII, los portugueses controlaban la costa oeste de África mediante diversas factorías donde se almacenaban aquellos que habían sido capturados durante las guerras entre comunidades o por cacerías. Las factorías se

15. María Cristina Navarrete, “De las ‘malas entradas’ y las estrategias del ‘buen pasaje’: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690”, *Historia Crítica* 34 (2007): 170.

16. Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988) 104.

17. Moutoukias 64. En su obra, evalúa en 12,733 los esclavos que entraron entre 1586 y 1645, de los cuales solo 6,000 tenían licencias, algunos de ellos entraron por arribadas y lograron legalizarse al ser decomisados y vendidos en almoneda. Por su parte, Vila Vilar considera que entraron 44,000. Sobre este diferencial el autor realiza una serie de reflexiones. Finalmente, se inclina por una cifra alrededor de 30,000 esclavos hasta 1665.

18. Moutoukias 65-66.

19. Descaminado hace referencia a las mercaderías que se trataban de introducir de contrabando incluyendo los esclavos. Joaquín Escriche, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense* (Valencia: Imprenta de J. Ferrer de Orga, 1838) 172.

20. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b ff. 1v-328. La extensión, complejidad y riqueza del expediente nos movió con antelación a realizar una edición paleográfica de este documento, del cual se ha encontrado recientemente nueva documentación. Castillo 153-217.

21. Olivier Pétré Grenouillau, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale* (París: Gallimard, 2004) 20-21.

convirtieron en centros de distribución dotados de “casas, almacenes y depósitos destinados al comercio de esclavos”.²² En ellas se encontraban asentados factores o agentes de los asentistas, también portugueses. Como todos los factores de la red portuguesa los afincados en África tenían estrechos vínculos con los asentistas.

En el caso de las posesiones hispanoamericanas la trata siempre fue resultado de un comercio triangular, en el cual se enviaban desde los castillos portugueses instalados en la costa de África las “armazones de esclavos” que debían pasar por el factor de la casa de contratación de Sevilla para recibir el registro con las licencias del asiento y de ahí reiniciar su viaje hacia Cartagena o Veracruz.

El asiento es un término con un largo sentido en el derecho fiscal español. En el caso de la trata negrera el asiento de esclavos en posesiones hispanoamericanas era una concesión o privilegio real para ejercer el monopolio del abasto de un cierto número de esclavos al año, de acuerdo con un determinado número de licencias concedido por la corona. El asentista se comprometía a proveer un cierto número de esclavos a los dos principales puertos de las Indias Occidentales.²³ Dado que Portugal era una potencia marítima y controlaba las principales factorías de esclavos en África, sus tratantes fueron los principales beneficiarios de los asientos.

3. La red social y de negocios de los asentistas: factores, pilotos, avanzadores

Los portugueses habían penetrado en Angola a través de mercaderes itinerantes llamados pombeiros, los cuales estaban familiarizados con las fuentes de suministro y los sistemas de trueque en África.²⁴ Además de ello, disponían de los recursos financieros necesarios para absorber el aumento de los derechos sobre los permisos para vender esclavos a crédito a los colonos españoles siempre escasos de fondos y, aun así, obtener beneficios. No resulta extraño que Lisboa fuese el principal centro de comercio de esclavos donde operaban aproximadamente de 60 a 70 mercaderes negreros, quienes al paso del tiempo llegaron a constituirse en una poderosa casta de comerciantes. La fuerza del grupo estaba cimentada en alianzas matrimoniales y muy posiblemente en su origen judeoconverso. Así formaban una cadena de alianzas familiares durante varias generaciones. Se constituyeron grupos muy sólidos que explican la continuidad de sus operaciones y la expansión de sus actividades en Europa, África y América.²⁵

Los asentistas portugueses fueron en su mayoría criptojudíos y constituían una red denominada por algunos investigadores como red “marrana”.²⁶

22. Ildefonso Gutiérrez Azopardo, “El comercio y el mercado de negros esclavos en Cartagena”, *Quinto Centenario* 12 (1987): 195.

23. Mendes 745.

24. Mendes 763.

25. Peralta Rivera 10.

26. Véase Nathan Wachtel, *La foi du souvenir. Labyrinthes marranes* (París: Seuil, 2001); Mendes 741.

El principal actor de la red comercial fue el asentista como concesionario de las licencias otorgadas por la Corona. Luego, a partir de sus funciones en la red de negocios, seguía el factor del asiento quien se encargaba de recibir las remesas de los navíos antes de que lo hiciera cualquier funcionario real. De ese modo, podía acordar con los maestros o pilotos la cantidad de esclavos que debían manifestar.²⁷

Los factores del asentista en los puertos del monopolio tenían como facultad la negociación con las autoridades, lo cual les otorgaba un papel crucial. A menudo los asentistas portugueses recurrían a familiares para colocarlos como sus factores. Los vínculos comerciales y parentales entre los asentistas y factores portugueses manifiestan una forma relacional en red social y ocasionalmente egocentrada. Este comportamiento se ha enunciado para la red del portugués Simón Báez, quien era un miembro destacado de la familia a la que se abocará este análisis. Antonio García de León en su trabajo sobre Veracruz hizo un acercamiento a la red de este personaje clave, poco antes de la persecución de los criptojudíos en 1642.²⁸ Mendes subraya la importancia de los vínculos familiares de estos negociantes a nivel mundial, así en África como en los puertos americanos y en Europa. Aquí se abordará la importancia del vínculo familiar en la red de los tratantes de la familia Báez, con un mayor énfasis en Antonio y Sebastián Báez.

La relación entre el factor y el asentista estaba mediada por la avenza, que consistía en un contrato entre dos personas donde quedaban especificadas las condiciones mercantiles en cuanto a la cantidad de esclavos bajo registro de licencia, y aun aquellos que se disimulaban para evitar el derecho de pago real. “Las avenças o avenzas eran un acuerdo fijado entre dos comerciantes, por lo general entre el factor y el piloto de la nave. Tales acuerdos estipulaban detalles en la compra de un determinado número de esclavos a una suma fija, donde los riegos caían en el capitán y el asentista, no en la corona”.²⁹

De acuerdo con Marc Eagle, la “avenza” portuguesa “era un acuerdo hecho en África entre un comerciante individual y el contratador que tenía comprados los derechos de la Corona portuguesa sobre el comercio en puertos africanos como Angola”. Los barcos negreros tenían dos tipos de documentos: El registro, realizado por lo general en Sevilla, que solo ofrece el número de esclavos de acuerdo con las licencias, este se llenaba antes de partir al África, y la “avenza” que era un registro en portugués que daba detalles sobre las personas que habían financiado un número de esclavos y cómo habían pactado pagar los derechos reales.³⁰ Un oficial real al analizar las avenzas portuguesas encontró que podían cambiarse y con

27. Navarrete, *Génesis y desarrollo* 74.

28. García de León, “La malla inconclusa o la Veracruz judeo-portuguesa” 501-535.

29. Mendes 765; Vila Vilar 163.

30. Marc Eagle, “Chasing the *Avença*: An Investigation of Illicit Slave Trading in Santo Domingo at the End of the Portuguese *Asiento* Period”, *Slavery & Abolition. A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 35.1 (2014): 101.

ello modificar el destino de la remesa, número de esclavos, nombres de pilotos o maestros. De modo que el barco podía contar con cuatro o seis avenzas diferentes.³¹

En palabras de Almeida Mendes, los asientos portugueses marcaron el dominio completo de los judeoconversos sobre la trata trasatlántica. Ellos fueron quienes inauguraron un comercio masivo, estructurado e integrado a nivel mundial. Esto es a lo que se le conoce como “Comercio Triangular”. En él “Las redes mercantiles [de los] marranos enlazaron desde entonces de manera directa las castillos de esclavos de Luanda con los barracones o bodegas de Veracruz, Cartagena de Indias, Bahía en Brasil así como en Pernambuco”, esto es, un control a escala mundial.³²

La necesidad de crédito hizo entrar en escena a los capitales judíos sefarditas de origen portugués en el negocio de la trata. Estos mercaderes tenían lazos con los factores, representantes de la corona en las factorías de esclavos en África portuguesa, y con agentes en los puertos autorizados para la trata.³³

El juicio por esclavos descaminados realizado al piloto del navío Monserrat y San Antonio en 1636 nos ofrece elementos para reconstruir las funciones de los actores sociales vinculados a la trata. Este caso permite advertir los lazos de parentesco, paisanaje, así como de negocios de los miembros de esta red atlántica que efectuaban el traslado de los esclavos del asiento de Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Mendes de Soussa.³⁴ Ellos actuaron como transportistas de mercancías y proveedores de esclavos a la red de los Báez.

Todos estos agentes comerciales compartían los mismos objetivos y diferentes riesgos a lo largo del Atlántico. El maestre de registro, un miembro más de esta red, era el individuo que mandaba el navío después del capitán.³⁵ A decir de Vila Vilar el maestre era más bien un comerciante, mientras que el piloto sí era gente de Mar.³⁶ En este caso el maestre de registro, Benito Pereyra Vitoria, debió abandonar el navío al alegarse que fue raptado por los “enemigos” holandeses, lo mismo que el armador Duarte de Andrada.

Duarte de Andrada y Benito Pereira Vitoria armador y avençador fueron al dicho reino de Angola en el dicho navío hicieron su rescate de esclavos donde el factor de su magestad que allí asiste les dio el avença y despacho que da a los armadores que vienen a estos reinos y visitado el dicho navio y con su armaçon y gente de mar necesaria salió a los veinte y tres de julio del dicho año de mil seiscientos y treinta y çinco y porque viniendo navegando estando a vista de [isla] vaca los encontró un navío de enemigos holandeses y sin poderlo rremediar [...] y rrobó ciento y

31. Eagle 107.

32. Mendes 765.

33. Mendes 765; García de León, “La malla inconclusa o la Veracruz judeo-portuguesa”.

34. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, f. 54r.

35. Vila Vilar; Navarrete, “De las ‘malas entradas’” 173, nota 46.

36. Vila Vilar 135.

noventa y tres esclavos y llevó consigo a los dichos Duarte de Andrada y Benito Pereira Vitoria maestre de registro y avençador...³⁷

En este texto se dice que al armador Duarte de Andrada se le hicieron entrega de las licencias por parte del factor de su majestad en Luanda, en virtud de una avenza o contrato con los asentistas Cristóbal Mendes de Soussa y Melchor Gomes vecinos de Lisboa. El piloto alegó que por las circunstancias de su arribo no tenía ni avenza ni registro.

En términos de la legislación de la época el maestre, en el comercio marítimo a similitud del capitán, es descrito como aquella persona que tiene a su cargo la dirección y gobierno de la embarcación. Era este quien guardaba el libro de registro y debía ser una persona que supiera leer, escribir, leer y ser diestro en las artes de la mar, con experiencia de cuatro años de marinero y dos de piloto. Dentro de sus muchas obligaciones destaca el que debía dar fianzas a los dueños de la embarcación.³⁸

Así, en una labor encadenada se conducían los esclavos desde África hacia las posesiones españolas en América y de los puertos hacia el interior, en Nueva España especialmente hacia los centros mineros.

En mayo de 1636 el navío negrero Monserrat y San Antonio, del asiento de esclavos de Melchor Gómez Ángel Cristóbal Mendes de Soussa, varó en la boca del río Cazones o Espantajudíos donde la nave hizo agua y murieron 93 esclavos durante su naufragio.³⁹

El factor de asiento en Veracruz, Francisco Mendes de Soussa denunció al piloto adelantándose a los oficiales de la Real Hacienda ante la ausencia del avençador, la falta de avenza y registro, según el dicho del piloto. Este agente delegado del asiento en Veracruz era hermano de Cristóbal Mendes de Soussa quien detentaba el asiento de esclavos junto con Melchor Gómez Ángel. En su calidad de factor del asiento debía estar al cuidado de la llegada de las cargazones. Hay que recordar que ellos fueron los últimos asentistas del periodo del monopolio de los asientos portugueses. En su contrato se obligaban introducir 2,500 piezas al año por 8 años, más una proporción de 40% por pérdida, así, al menos introdujeron 20,000 esclavos.⁴⁰ Diversos textos dan cifras parecidas o ligeramente distintas. No obstante, hay consenso que este asiento proveyó la mayor cantidad de esclavos durante el dominio de los portugueses.

Las relaciones de parentesco aparecieron tanto entre asentistas y factores como entre pilotos y avençadores. Gerónimo Rodríguez declaró que: “era primo del capitán y avençador Benito Pereyra”.⁴¹

37. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, f. 61v.; Castillo 178.

38. Escriche 84 y 381.

39. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, ff. 1v-328; Castillo.

40. Vila Vilar 116, 185.

41. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, f. 57r.

A estos actores se debe agregar otros miembros de la red como Antonio Báez Acevedo, “encomendero de esclavos” y ocasional factor de otros navíos, hermano de Simón Báez quien era un conocido comerciante de Ciudad de México. El “encomendero de esclavos” se encargaba de las transacciones y distribución de los esclavos en el interior de los territorios americanos. Mientras que los factores se limitaban al cuidado de la llegada de esclavos y de los establecimientos de albergue en el puerto.⁴²

De acuerdo con este grueso expediente, el factor denunció ante los oficiales de la Real Hacienda al piloto del navío, Gerónimo Rodríguez, por sospecha de fraude mediante arribada maliciosa y esclavos descaminados. Esto suena como un contrasentido cuando se lee la visión que sobre este expediente ofrecen otros trabajos; según estos, el decomiso y venta en almoneda de 103 esclavos pareciera un ajuste de cuentas con la red criptojudía. Uno puede preguntarse si el factor habría querido perder esa parte de su lote, pues el total de esclavos de esa cargazón superó los 400, cifra a la que llegamos al analizar los datos obtenidos de las declaraciones del juicio.⁴³ Es probable que el hermano del “encomendero de esclavos”, Sebastián Báez Acevedo, haya considerado la venta en almoneda como la salida más fácil de un proceso judicial que ya se había alargado y donde probablemente haya sido él mismo, o por interpósita persona, quien comprara los esclavos decomisados pagando los impuestos por los esclavos no declarados.

Este expediente permite observar a uno de los miembros de esta red de trata de esclavos Antonio Báez Acevedo, quien aparece como fiador del piloto. Él se encontraba a cargo de buscar posada y comida para los esclavos de las armazones o navíos negreros del asiento. Asimismo, junto con su hermano Sebastián fungían como intermediarios de los compradores de esclavos, o se encargaba de su distribución a través de los caminos de tierra adentro mediante los “dueños de recua”.

Sebastián y Antonio Báez eran unos conocidos comerciantes que concentraban parte importante de los esclavos llegados en las cargazones a Veracruz para revenderlos y enviarlos a tierra adentro. Todo parece indicar que el negocio era compartido con su familia, aunque a quien se identifica como cabeza de la red era a su hermano Simón Báez.⁴⁴ Los agentes de la red comercial de Báez procuraban comercializar la mayor parte de los esclavos para enviarlos desde Veracruz a las ciudades de Puebla y México, y en algunos casos se pactaba su envío hasta las zonas mineras.

Se sabe esto gracias a un documento donde Sebastián Báez Acevedo aparece como vendedor de esclavos a vecinos de tierra adentro. En 1639 aparece vendiendo al alférez don José Figueroa Campofrío, vecino de Valladolid en Michoacán, 17 piezas de esclavos con edades de 12 a 16 años, todos de Angola. Tres a cuenta del capitán Joan Pacheco y los otros 14 a cargo del capitán Luis de Olivera. Esta

42. Navarrete, *Génesis y desarrollo* 44.

43. Véase el análisis de las cifras del expediente más adelante.

44. Simón y Antonio Báez sufrieron los efectos de la razzia de judíos realizada por la inquisición en 1642. Antonio Báez fue quemado en la ciudad de México. García de León, “La malla inconclusa o la Veracruz judéo-portuguesa” 509.

operación se estableció por un total de 5,737 pesos y 4 tomines por los esclavos y las costas del traslado, pagaderos en reales de plata en 2 partes.⁴⁵

Sebastián Báez aparece también como albacea de Tomás Núñez, arrendatario de las alcabalas de esclavos para los años de 1634 y 1635 de los lugares y jurisdicciones correspondientes a las alcaldías mayores y corregimientos de Tacuba, Cuauhtitlán, Coyoacán, Xochimilco, Iztapalapa, Chalco, Coatepec y Texcoco. Para 1636 Báez en su calidad de albacea de Núñez solicitó el apoyo de las autoridades para reclamar el pago de las alcabalas por la venta de esclavos, pues la subasta de dicho arriendo había sido por 24,000 pesos y se quejaba de que:

[...] muchas alcabalas de los esclavos que se han vendido en estos tres años y se venden se ocultan porque los escribanos ante quien se otorgan las ventas o se ausentan o mueren y quedan sus protocolos en poder de diferentes personas y algunos de los dichos escribanos a instancias y ruego de las partes, dilatan el dar los testimonios de las ventas con que la dilación del tiempo o se mueren o ausentan los vendedores, compradores y corredores que intervienen en las ventas de esclavos lo callan, y lo mismo hacen los arrieros y trajineros siendo esto interés y maravedís del real haber de su majestad en cuyo derecho suceden los arrendatarios que puntualmente ellos y sus fiadores han de pagar con rigor y apremio de Hacienda Real y por este camino vienen a hacer defraudados y yo y el dicho albacea del dicho difunto no tenemos noticia de las ventas de los dichos esclavos con que se vienen a perder y a usurpar las dichas alcabalas.⁴⁶

El capitán expresó su malestar por no poder recaudar las alcabalas de la venta de esclavos, si ya los afianzadores de las alcabalas habían pagado, mientras que había lentitud o falta de apremio a los escribanos, vendedores, arrieros, trajineros, que no exigían ni manifestaban lo correspondiente a dichas alcabalas. Por esta razón, solicitaba a los justicias para que todos los involucrados manifestasen las transacciones por las ventas de esclavos con el fin de poder solicitarles el pago de los derechos.

4. El embarque, la ruta y demás

Al analizar el número de barcos negreros y sumar las licencias, Vila Vilar observó que había una cantidad superior a la establecida en los asientos. Encontró que en los contratos se establecía una cantidad de esclavos para remplazar a los que morían durante el viaje.⁴⁷ Este porcentaje se le denominó “demásía”, la cual era de 40%. Esta proporción de exceso de carga se expresa también en el expediente del Monserrat y San Antonio. El piloto del navío, Gerónimo Rodríguez declaró que:

Salió de Angola en dicho navío en compañía de Duarte de Andrada, Maestre de registro y Benito Pereira avenizador, con el registro que al dicho Duarte de Andrada le despacharon los jueces de la

45. AGN, Ciudad de México, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, caja 34, exp. 14, s.f.

46. AGN, Ciudad de México, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, caja 5127, exp. 9, f. 1.

47. Vila Vilar 195.

casa de Contratación de Sevilla en virtud del contrato inserto que hizo Duarte de Andrada con Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Mendes de Soussa, contratadores (factores) de los esclavos negros que se navegan a las Indias de 130 licencias, el tercio de hembras más cuarenta por ciento de permisión por las muertes y en virtud de este registro de avenza que se dio al dicho Benito Pereira Vittoria ... en San Pablo de Luanda, Reyno de Angola, por el dicho factor fue despachado el dicho navío, maestre de registro y avenzador con los esclavos que se sacaron en el navío... (cuyo número no sabe...).⁴⁸

El administrador de la armazón consignó que lo legalmente admisible era una demasía de “cuarenta por ciento”, lo que en el caso del número de licencias autorizadas originalmente era de 130, más una demasía por muerte durante el viaje de 40%.⁴⁹ Si partimos de este supuesto asumimos que la cifra original de esclavos embarcados en San Pablo de Luanda acaso fue de 190; número que coincide con lo consignado en los registros de Sevilla por Vila Vilar. No obstante, sabemos que esto no fue lo que el navío cargó, pues tan solo los esclavos sobrevivientes del naufragio fueron 253.

A pesar de los silencios y negativas del piloto Gerónimo Rodríguez para dar información sobre el registro de avenza, se puede deducir la cantidad de esclavos con que salió el barco.

Se tiene la cantidad de esclavos sobrevivientes registrados a su llegada a Veracruz por los oficiales reales, que corresponde a 253; a los que habría que agregar los esclavos “secuestrados por los enemigos holandeses”, los cuales declaró Rodríguez como una cantidad mayor a 193; a esa cantidad habría que sumar los posibles fallecidos durante el viaje, más aquellos que murieron en el naufragio en el río Cazones, que fueron 36 según su declaración. De manera que la sobrecarga o demasía era mucho mayor a la admitida por ley, razón por la cual el piloto evade decir el número de esclavos que cargó efectivamente en Luanda, pues el total era superior a los 482, más dos crías y los muertos durante el viaje.

Otros ejemplos semejantes los ofrece Cristina Navarrete para Cartagena, pues refiere: “un navío que registró 100 esclavos y su carga [real] fue de 400; otro que embarcó en África, [el cual venía] con 580 piezas, de los cuales 100 de ellos murieron y sólo 150 venían registrados”. [En otro expediente más se dice que] el piloto sacó de Angola 552 [piezas], de las cuales algunos murieron y 130 venían con registro. Estos barcos llegaron a Cartagena entre 1634 y 1635”.⁵⁰

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”.⁵¹

48. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, f. 58r.

49. Vila Vilar 195.

50. Navarrete, “De las ‘malas entradas’” 167.

51. Vila Vilar 158.

A decir de Vila Vilar los protagonistas del contrabando fueron todos aquellos que de alguna u otra forma pudieron tomar parte en el proceso de traslado de los esclavos: capitanes de navíos y todos los que de alguna forma estuvieran conectados con el asunto.⁵² La clave de esta estrategia de sobrecarga de esclavos sin licencia fue “una disposición real por la cual se permitía a los cargadores y maestros de navíos embarcar más cantidad de negros de los consignados en el registro, con la única condición de que el excedente fuera manifestado al llegar al puerto y se pagaran los derechos correspondientes. En compensación los asentistas renunciaban a los dos tercios que le pertenecían de los descaminos”.⁵³

De esta manera, el fraude fiscal más común fue traer excedente de esclavos fuera de registro. De acuerdo con Cristina Navarrete “las factorías africanas abarrotaban los barcos y durante las visitas en los puertos de desembarque se los escondía”.⁵⁴ De que se sobrecargaban los barcos negreros da testimonio el piloto del Monserrat:

Lo otro el decir el dicho fiscal que yo cometí delito por averse sacado del reino de Angola mas esclavos de los que se registraron en la casa de la contratación de la ciudad de Sevilla, no obsta porque cosa notorias que sin embargo de los registros que se dan en la dicha casa, el factor de su majestad que reside en San Pablo de Loanda que despacha los navíos que sacan de allí armazones de esclavos, no los quiere despachar sin que [se] saquen todos los que el quiere sin atender a los registros que llevan porque con esto se aumenten los derechos que cobran, pertenecientes a su majestad por la corona de Portugal de que da avença y despacho para que se presente en este puerto o en el de Cartagena.⁵⁵

Como se aprecia en su declaración, Rodríguez acusó al factor de Loanda de ser quien atiborraba los barcos. Esta práctica fue común según lo que revelan otros expedientes estudiados en investigaciones para Cartagena. 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, pues contó con el apoyo del gobernador de Cartagena y su teniente después de transferirles 40 o 50 de las piezas”.⁵⁶

5. Las arribadas y el contrabando

Las llamadas “arribadas maliciosas” eran una de las prácticas más comunes que ocuparon los traficantes de todas las nacionalidades para evadir a las autoridades españolas y al fisco. Estas maniobras se encuentran descritas en diversos textos de

52. Vila Vilar 162.

53. Vila Vilar 161.

54. Navarrete, “De las ‘malas entradas’” 174.

55. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, ff. 60v y 61r.

56. Ruiz Rivera 29.

la época incluyendo la *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*.⁵⁷ En algunos títulos se identifica a los portugueses como los autores de arribadas y los descaminos. La Corona había detectado la recurrencia de estas prácticas por negociantes portugueses que afectaban a la Hacienda Real, por lo que en esos capítulos se les equiparaba con contrabandistas.

Las arribadas maliciosas o arribadas de los barcos para “hacer aguada” consistían en aproximarse a los puertos, playas o bahías no autorizados con el pretexto de haber sufrido imprevistos en ultramar como descompostura del casco del barco, rotura de la vela y extravío de la ruta para ampararse de tormentas, proveerse de agua, leña, comida y otros bastimentos frescos. A partir de estas necesidades de provisiones o de accidentes justificaban encallar y mantenerse por largos periodos para desembarcar sus mercancías y cargar productos locales en sus navíos, o bien para descargar los propios, sin declararlos ni pagar derechos.⁵⁸

Un pionero de las arribadas maliciosas fue García Mendes de Castelo Branco quien en un desembarco ilegal “naufegó” en el río de la Hacha antes de llegar a Cartagena en 1599 y descargó 226 sobrevivientes, aunque no se sabe si dejó otros esclavos en el lugar del accidente. De acuerdo con Wheat, este caso constituyó un modelo de contrabando.⁵⁹ Para 1612, aunque salió de Angola con un total de 160 cautivos a bordo, solo desembarcó en Veracruz 94. En ese mismo viaje se dice que tuvo un naufragio en La Habana, donde vendió 6 esclavos. Según un registro de 1613 el barco tuvo una tercera escala, no registrada por Vila Vilar, en Jamaica en donde desembarcó un número indeterminado de cautivos. Poco después se desplazó a 50 de esos esclavos hacia La Habana para venderlos.⁶⁰

Respecto a la importancia de esas prácticas en Centroamérica, Lokken evalúa en al menos 15 las arribadas “accidentales” en los puertos de Trujillo y Santo Tomás de Castilla solo entre 1610 y 1618.⁶¹

Fernando de Gois y Matos, conocido por diferentes nombres, fue otro profesional de las arribadas maliciosas. Lokken lo ubica vendiendo esclavos sin licencia en Trujillo (Centroamérica) en 1618.⁶² Eagle, por su parte, lo encuentra en 1638 en un desembarco ilegal en Santo Domingo “con muchos cientos de cautivos”.⁶³

Cristina Navarrete refiere un documento sobre una arribada acaecida en Santo Domingo y denunciada en Cartagena para meter esclavos descaminados en 1619, cuando: “Benito Jiménez guarda mayor de la aduana de Cartagena y Antonio de la

57. Véase, por ejemplo, *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*, tomo III (Madrid: Andrés Ortega, 1774) libro 8, título 27, leyes 2, 3, 4, 11. Sobresale, en esta temática, *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*, tomo IV (Madrid: Imprenta de Bartholomé Ulloa, 1774) libro 9, título 37, ley 12.

58. Quintero 50.

59. Wheat 91-92.

60. Wheat 93.

61. Paul Lokken, “From the ‘Kingdoms of Angola’ to Santiago de Guatemala: The Portuguese Asientos and Spanish Central America, 1595-1640”, *Hispanic American Historical Review* 93.2 (2013): 191.

62. Lokken, “From the ‘Kingdoms of Angola’” 186.

63. Eagle 101.

Cruz encargado del contrato y asiento de Antonio Fernández Delvás, denunciaron ante [...] la real hacienda de la ciudad de Cartagena que los esclavos de la fragata Santa María Magdalena que llegó del reino de Angola y arribó a la Isla de Santo Domingo, venían descaminados y sin registro”.⁶⁴

En este juicio, como en el caso del Monserrate, el oficial de la Real Hacienda realiza la denuncia junto al factor del asiento. Para la historiografía colombiana los esclavos sin papeles llegados por las arribadas maliciosas de los navíos negreros se consideraban “de mala entrada” por “haber entrado por los puertos no autorizados, [de modo que no] correspondían a los asientos firmados entre la Corona y los asentistas [de ahí que se consideraran] como productos del contrabando y su entrada era ilegal” por lo tanto estaban sujetos a decomiso.⁶⁵ En estos casos, la mercancía ilegal se movía por los caminos.

No obstante, en este caso se trata de una evasión fiscal basada “en evitar el pago de los derechos por esclavos que viajaban sin registro”.⁶⁶ Además de que el piloto buscó justificar la demasía aludiendo a que la mayor parte de los esclavos sin registro eran niños pequeños por ser menores de seis años que se vendían sin sus madres y, con base en ello, solicitaba se considerasen exentos de derechos.

Debido al juicio de los esclavos del Monserrate y San Antonio contra Gerónimo Rodríguez, los esclavos de aquella arribada habían quedado en resguardo de Antonio Báez. Su hermano Sebastián Báez había procedido a vender a toda prisa algunos esclavos provenientes de aquella armazón, desde el mes inmediato a su llegada, a pesar de encontrarse aún en litigio:

[...] yo el capitán Sebastián Báez de Acevedo otorgo que vendo a Antonio Millán vecino de esta dicha ciudad tres piezas de esclavos negros llamados, Pedro, Antonio y Lucas, de nación Angola, de edades de 20 años y más que son de la armazón de negros bozales que en este año de la fecha [1636] llegó al puerto de San Juan de Ulúa a cargo del capitán Gerónimo Rodríguez y de los que traía en ella el capitán Jorge Fernández Pereira, que están marcados en el molledo⁶⁷ del brazo derecho con una señal de marca como la del margen, los cuales vendo por esclavos cautivos habidos de buena guerra sujetos a servidumbre que no tienen empeño, hipoteca ni otra ninguna enajenación [...] se los vendo por bozales recién venidos de su tierra por precio de 500 pesos de oro común en reales cada uno.⁶⁸

Con esos datos Sebastián Báez procedió a vender con rapidez los esclavos a un precio alto, aunque en plazos, mediaba un pago de 450 pesos como adelanto que correspondía a una cifra menor a la de un solo esclavo. Asimismo, un médico cirujano dio fe de que los había revisado y constató que estaban “buenos, sanos y sin calentura”.

64. Navarrete, *Génesis y desarrollo* 44.

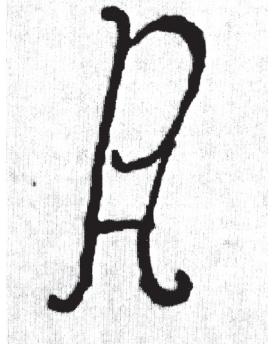
65. Navarrete, “De las ‘malas entradas’” 175.

66. Vila Vilar 158.

67. En este caso, molledo es la parte interna del brazo sobre la piel del músculo bíceps.

68. AGN, Ciudad de México, Alcabalas, caja 4671, exp. 45, f. 1v.

Figura 1. Marca de los esclavos del asiento de Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Méndez de Soussa



Fuente: AGN, Ciudad de México, Alcabalas, caja 4671, exp. 45, f. 1v.

En su contrato de venta Báez dio detalles gráficos de las marcas de carimbo del asiento. La “A”, modificada por una “P” inserta, es muy probable que estuviera vinculada con la procedencia de Angola y la “P” se refería a que los esclavos de este embarque procedían de la factoría de San Pablo de Luanda (Figura 1).

En la costa de la mar del sur en un suceso de arribada maliciosa que terminó en comiso, ocurrido en el puerto de Huatulco, se observó que en esas situaciones la autoridad real más próxima acudió a la embarcación para solicitar una inspección con el fin de certificar la legalidad de las mercancías. Si bien 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 [...] Gran cantidad de navíos negreros zarpaban hacia puertos del Caribe y de Tierra Firme, y dejaban en ellos su carga”.⁶⁹

Esta aseveración coincide con los hallazgos de Wheat. Como ya se afirmó, en 1603 el alcalde mayor de la provincia de Huatulco don Jorge de Baeza y Carvajal acudió al puerto de Santa Cruz por la noticia de que en aquel puerto de su provincia apareció en el horizonte una nao, llamada Nuestra Señora de la Natividad, que había salido poco tiempo antes del puerto de Acapulco para hacer un viaje a Perú. El oficial real le exigió al capitán don Juan de Arrasti mostrar el registro de mercaderías y esclavos para realizar una visita de control; el capitán y dueño del barco se negó rotundamente. El alcalde mayor se enteró de la presencia en el puerto de dos negros que saltaron a tierra, e intentó hacerlos prisioneros por considerarlos “descaminados”. Uno de ellos alcanzó a huir y el otro quedó preso en un cepo. Después de varios intentos de huida, el alcalde mayor solicitó a las autoridades superiores de hacienda permiso para rematarlo en almoneda en su calidad de “comiso”.⁷⁰

69. Navarrete, “De las ‘malas entradas’” 167.

70. AGN, Ciudad de México, Indiferente Virreinal, caja 1439, exp. 27, 1 f. Agradezco a Nahui Ollin Vázquez haberme proporcionado una copia de este valioso material.

6. Los impuestos a la trata y las estrategias de evasión fiscal bajo el régimen de asientos portugueses

Los tratantes en su práctica comercial fueron estableciendo los precios de los esclavos en función de su edad y género. El expediente de la “arribada” del Monserrat, que por azar llegó a Veracruz, da cuenta de ello y del manejo de esta variable para escamotear el pago de impuestos. Se observó que se dio el nombre de crías peito a los bebés de unos meses hasta un par de años que dependían de su madre para el sustento. Ildefonso Gutiérrez, a partir de expedientes de Cartagena, considera que los “Bambos eran niños que hacían una pieza con sus madres”.⁷¹ Un concepto parecido nos ofrece Vila Vilar quien considera que las crías y los bambos eran la misma cosa, pues ambos formaban una sola pieza con sus madres.⁷² Mientras que en las glosas de los expedientes del Monserrat se habla del término “bambo” para nombrar a los párvulos que podían vivir separados de sus madres hasta antes de que mudasen los dientes, pues se consideraba así a los niños hasta los cinco o seis años. Veamos el argumento del piloto del barco que alegaba exención para los bambos:

Diego de Remoludo juez nombrado por [su Magestad] halló [que] había noventa y cuatro de dichos muleques como parece de la cuenta que hizo en tres partidas que entre otras escribió de la dicha armazón, y no obstante que en dos de ellos las una de veinte y cinco muleyquez y la otra de cuarenta y siete muleycas hembras doce muleyques grandes esto fue por haber algunos pequeños que se llaman bambos y por no tener el dicho Diego de Remoludo noticia de estos nombres llamó muleyquez grandes a los que eran mayores y no bambos justificase esto con que si fueran grandes los llamara negros como a los demás y no muleques porque todos estos, los mayores dellos tendrían hasta edad de siete años poco más o menos...⁷³

Paul Lovejoy considera la presencia de un gran número de niños en los navíos negreros como un aspecto poco conocido, pues en la trata negrera se daba prioridad a los varones adultos. Según el mismo autor, “Originalmente, los comerciantes portugueses no pagaban impuestos por los niños embarcados”,⁷⁴ o, al menos, lo intentaban, como se observa en el documento de archivo previamente citado. Finalmente, a causa de estos juicios las autoridades fiscales negaron la exención; la cual solo se mantuvo para las crías de peito o niños de pecho. Es por ello que la edad se convirtió en un aspecto primordial para fijar las tasas impositivas. Lokken

71. Gutiérrez Azopardo 199.

72. Para Vila Vilar los muleques después de los 7 años debían contarse como medio esclavo. Vila Vilar 190.

73. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, ff. 62v-63r.

74. Paul E. Lovejoy, “Los niños del Atlántico”, *Del olvido a la memoria. África en tiempos de la esclavitud*, coord. Rina Cáceres Gómez (San José: Unesco, 2008) 47; Paul E. Lovejoy, “The Children of Slavery: The Transatlantic Phase”, *Slavery & Abolition. A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 27.2 (2006): 203.

observa, como nosotros, la importancia de niños y bebés en el cargamento de más de 236 esclavos del tratante Antonio Gómez, quien al transportar una proporción importante de mujeres con crías, niños y adolescentes (muleques y mulequillos) evitó pagar derechos por 40 de ellos.⁷⁵

Los tratantes utilizaban el argumento de la edad de los esclavos para ampararse en cédulas, como la del 8 de marzo de 1621, donde se estipulaba que niños, muchachos o muleques pagaban la mitad del impuesto, mientras lo menores de esta edad no pagaban.⁷⁶ En la declaración de Gerónimo Rodríguez, si bien no se cita esa cédula, se especifica que los niños de menos de seis años no pagaban derechos.

Dijo que los esclavos que se salvaron del dicho navío cuando varó en el sitio que se le pregunta, fueron docientos y cinquenta y tres varones y hembras y dos crías que metió efectivos por tierra en esta ciudad y de estos los veinte y cinco muleques barones y otras veinte y dos mulecas hembras son todos menores de siete años de que pide suplica a los [señores] oficiales Reales por auto lo declaren así pues les constó ser así de la dicha edad según su aspecto de dichos muleques y mulecas [...] por cuya razón no debe pagar dellos ningunos derechos en conformidad de las órdenes que hay en esta Real contaduría y ejemplares de sentencias de revista de los señores del Real Consejo de las Indias en los pleitos que al dicho Real consejo fueron en grado de apelación por los armadores de negros que en este puerto fueron condenados a pagar [derechos Reales] de muleques de dicha edad.⁷⁷

Con estos razonamientos el piloto alegaba su inocencia al cargo de contrabando. Una situación similar más sucedió en 1613. Juan Gómez, cargador de negros del reino de Angola, arribó a Santo Tomás de Castilla en la provincia de Honduras con 136 esclavos y se negaba a pagar los derechos reales por los esclavos menores de 5 años.⁷⁸

En enero de 1614, ya en la ciudad de Santiago de Guatemala al momento de solicitarle el pago por los derechos, los oficiales reales de hacienda le respondieron negativamente a Juan Gómez respecto a su petición de que se le bajaran los derechos por ocho piezas de esclavos muleques menores de cinco años que había traído en su navío del Reino de Angola. Al momento de la visita constaron haber ocho muleques contenidos, dos de los cuales les calcularon una edad de tres o cuatro años, por lo que consideraron que no habían nacido durante el viaje. Por ello,

75. Lokken, "From the 'Kingdoms of Angola'" 105-106.

76. AGI, Sevilla, Contaduría 261, s.f.; Vila Vilar 190.

77. AGI, Sevilla, Escribanía de Cámara 291b, f. 60r (se ha modernizado un poco la transcripción); Castillo 174.

78. Paul Lokken (transcripción paleográfica), "Juan Gómez 'cargador de negros' llega a Santo Tomás de Castilla con 136 personas de Angola para venderse por esclavos", *Boletín de la Asociación para el Fomento de Estudios Históricos en Centroamérica* 42 (2009), http://www.afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2244 (09/09/2016). El documento original se encuentra en Archivo General de Centro América (AGCA), Ciudad de Guatemala, A3, leg. 67, exp. 1291 [1614], f. 27.

los oficiales reales ordenaron al tratante pagase los derechos conforme a la partida del registro y asiento.⁷⁹ A lo que respondió el armador que solicitaba “anular y revocar aquella orden aduciendo lo siguiente: “Lo primero porque por la cláusula de la avenza de Portugal está expresamente declarado que yo no hubiese de pagar derechos de los esclavos que no fuesen de cinco años abajo y conforme a la dicha cláusula siendo vuestras mercedes servidos no debo pagar los derechos de los dichos ocho esclavos por ser menores de cinco años”.⁸⁰

Durante el siglo XVII la edad parece haber sido un factor más importante que el sexo en el mercado de esclavos no solo por el precio, sino también por el pago de impuestos en el periodo de los asientos portugueses.⁸¹ Esto porque los impuestos se calculaban de acuerdo con el precio del esclavo; de modo que si era una “pieza de indias” pagaba los derechos completos, pues su precio era el más alto. Desde 350 hasta 400 pesos, mientras que los muleques y mulecas pagaban menos. Los niños de pecho o crías de peito se vendían con sus madres y, aunque no se hace explícito, los bambos se vendían por separado de sus madres por considerarse que podían vivir aparte de ellas, su precio era bajo respecto a los demás, podían costar cerca o arriba de 100 y menos de 200 pesos, lo cual era buen negocio si lograban ser excusados del pago de los impuestos.

Para evitarse estos juicios, los oficiales de hacienda abandonaron el criterio de la edad y se utilizó la medida del “palmeo” para establecer los rangos del cobro. Esto implicaba la necesidad de medir a todos los esclavos incluyendo los niños y bebés. “La medida se realizaba con la ayuda de una vara de madera dividida en palmos o cuartas y sus fracciones”.⁸² Así se estableció una jerarquía impositiva que se basaba en una medida: la “pieza de Indias” un adulto de siete cuartas de alto, que con el tiempo se estableció como patrón.

A partir del cambio dinástico, al inicio del siglo XVIII, Felipe V de España concedió el asiento de esclavos a su abuelo Luis XIV de Francia, quien, a su vez, concedió las licencias de importación vía el asiento a la Compañía de Guinea que se encargó de proveer los esclavos del asiento hasta 1713.⁸³ Los puertos franceses que participaron en la trata de ese tiempo fueron Nantes, Bordeaux y La Rochelle, los cuales se convirtieron en capitales del “comercio triangular” de esclavos.⁸⁴

Respecto a las acciones de contrabando realizadas por los franceses se encontró un comiso al capitán Pablo Bigot, quien llegó a Veracruz en una balandra

79. Lokken “Juan Gómez”, f. 28.

80. Lokken “Juan Gómez”, f. 29.

81. Castillo 166. Los esclavos tenían mayor precio en el siglo XVII que en el XVIII y, en general, el valor de los esclavos obedeció a su edad, sexo y características. Esclavos hombres viejos (más de 40 años), debajo de 300 pesos y hasta 180; esclavos hombres jóvenes 350 a 400 pesos; esclavas jóvenes preñadas o con hijos pequeños, desde 400 hasta 700 pesos; niñas 150 y cerca de la pubertad, arriba de 200 pesos, y niños muy pequeños hasta 100 pesos y arriba de 8 años 180 pesos.

82. Gutiérrez Azopardo 199.

83. Ver Pétré.

84. Jean Michel Devau, *La traite rochelaise* (París: Karthala, 2009).

francesa nombrada François en una armazón negrera del asiento de la Compañía de Guinea

el día 4 de marzo de 1712 entró en el puerto de Veracruz [una balandra francesa que salió del [puerto] de la Mobila [...] o del puerto de Rochefort [La Rochelle] el día 23 de septiembre de 1711 con patente del conde de Tolosa para poder corsear los enemigos y con despacho de los interesados y directores del asiento [...] que del puerto de Rochefort salió cargado con bastimentos para la costa de Guinea a conducir armazón de donde había salido por febrero de 1711 con 469 negros de ambos sexos grandes y pequeños [de los] que ya sólo llevaba sólo 234.⁸⁵

El capitán aseguró también que en el transcurso de su viaje llegó “al cabo francés de la isla de Santo Domingo donde había dejado 8 negros enfermos y donde se mantuvo como 8 días refrescando y continuando su viaje a la Habana donde llegó el 13 de mayo pasado y que estuvo hasta el 24 donde dejó 208 negros y siguiendo su derrotero hasta Veracruz”.⁸⁶

Bigot se negó rotundamente a permitir la visita de los oficiales de la Real Hacienda, y estos le impidieron descargar su cargamento de esclavos hasta que no permitiese la inspección del interior del barco, pues sospechaban que transportaba esclavos o mercancías fuera de registro. Al desembarcar, los oficiales de la Real Hacienda pasaron a “palmear con una vara” las 233 “cabezas de esclavos” grandes y pequeños de ambos sexos. De modo que los impuestos se calcularon a partir de un total de 1,462 cuartas.

La importancia de este expediente correspondiente al asiento francés resulta del cambio en la forma de cobranza en el pago de derechos por los esclavos, pues para entonces el cobro ya se realizaba con base en la suma de la estatura de todos los esclavos en palmos o cuartas y ya no por su edad. Esta resolución de la Real Hacienda española, tomada al inicio de la administración borbónica, respondió a los continuos alegatos y juicios de los tratantes en torno a la edad de los esclavos para solicitar exención del pago de impuestos a muleques y bambos.

La documentación sobre arribadas ofrece una amplia descripción sobre la reconstrucción de la ruta del viaje trasatlántico; permite descubrir las estrategias del contrabando como la sobrecarga de una cantidad excedente de esclavos, por tanto, sin licencias. Asimismo, faculta para mostrar el importante papel que tuvo la trata de niños pequeños en la “demasía”, pues bambos y muleques llegaron a representar una tercera parte de las cargas y la mayor parte de la demasía. Por último, esta documentación brinda información para reconstituir las redes mundiales de mercados y su actividad en los diferentes puertos donde sus navíos desembarcaban esclavos durante el viaje.

85. AGI, Sevilla, Escribanía Cámara, 293b, f. 12r.

86. AGI, Sevilla, Escribanía Cámara, 293b, f. 13r.

Fuentes

Manuscritas

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)

Archivo General de la Nación México, Ciudad de México (AGN)

Impresas

Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias. Tomo III. Madrid: Andrés Ortega, 1774.

Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias. Tomo IV. Madrid: Imprenta de Bartholomé Ulloa, 1774.

Internet

www.afehc-historia-centroamericana.org

www.slavevoyages.org

Bibliografía

Aguirre Beltrán, Gonzalo. *La población negra en México*. México: Fondo de Cultura Económica, 1972.

Castillo Palma, Norma Angélica. “Las estrategias del contrabando de esclavos en Nueva España: arribadas maliciosas y demasía con bambos y muleques; el caso del navío Monserrat y San Antonio, 1636”. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad* 37.145 (2016): 153-217.

Curtin, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Milwaukee: University of Wisconsin Press, 1972.

Devau, Jean Michel. *La traite rochelaise*. París: Karthala, 2009.

Eagle, Marc. “Chasing the *Avença*: An Investigation of Illicit Slave Trading in Santo Domingo at the End of the Portuguese *Asiento* Period”. *Slavery & Abolition. A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 35.1 (2014): 99-120.

Escriche, Joaquín. *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense*. Valencia: Imprenta de J. Ferrer de Orga, 1838.

García de León, Antonio. “La malla inconclusa o la Veracruz judeo-portuguesa”. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. México: Universidad Veracruzana / Fondo de Cultura Económica, 2011.

_____. “La malla inconclusa. Veracruz y los circuitos comerciales lusitanos en la primera mitad del siglo XVII”. *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*. Coords. Antonio Ibarra y Guillermina del Valle. México: Instituto Mora / Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

- Gutiérrez Azopardo, Ildefonso. "El comercio y el mercado de negros esclavos en Cartagena". *Quinto Centenario* 12 (1987): 187-210.
- Lokken, Paul. "From the 'Kingdoms of Angola' to Santiago de Guatemala: The Portuguese Asientos and Spanish Central America, 1595-1640". *Hispanic American Historical Review* 93.2 (2013): 171-203.
- Lovejoy, Paul E. *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa: African Studies*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- _____. "Los niños del Atlántico". *Del olvido a la memoria. África en tiempos de la esclavitud*. Coord. Rina Cáceres Gómez. San José: Unesco, 2008.
- _____. "The Children of Slavery. The Transatlantic Phase". *Slavery & Abolition. A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 27.2 (2006): 197-217.
- Mendes, António de Almeida. "Les réseaux de la traite ibérique dans l'Atlantique Nord (1440-1640)". *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 63.4 (2008): 739-768.
- Moutoukias, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
- Navarrete Peláez, María Cristina. *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia siglos XVI y XVII*. Cali: Universidad del Valle, 2005.
- _____. "De las 'malas entradas' y las estrategias del 'buen pasaje': el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690". *Historia Crítica* 34 (2007): 160-183.
- Peralta Rivera, Germán. *Los mecanismos del comercio negrero*. Lima: Kuntur, 1990.
- Pétre Grenouillau, Olivier. *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*. París: Gallimard, 2004.
- Quintero, Coral. "Panorama de las prácticas del contrabando en el Atlántico novohispano". Tesis de licenciatura en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.
- Ruiz Rivera, Julián B. "Los portugueses y la trata negrera en Cartagena de Indias". *Temas Americanistas* 15 (2002): 19-41.
- Serna H., Juan Manuel de la. "Periodos, cifras y debates del comercio de esclavos". *América Latina en la Historia Económica* 21 (2004): 49-57.
- Vega Franco, Marisa. *El tráfico de esclavos en América: asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1774*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.
- Vila Vilar, Enriqueta. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1977.
- Wachtel, Nathan. *La foi du souvenir. Labyrinthes marranes*. París: Seuil, 2001.
- Wheat, David. "García Mendes Castelo Branco, fidalgo de Angola y mercader de esclavos en Veracruz y el Caribe a principios del siglo XVII". *Debates históricos contemporáneos: africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica*. Coord. María Elisa Velásquez. México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos / Instituto Nacional de Antropología e Historia / Institut de Recherche pour le Développement / Universidad Nacional Autónoma de México, 2011.