

Para citaciones: Whiston Pérez Cassiani, «Circulación económica de esclavos Cartagena y Mompox 1790-1810», *Ad Fontes Historia de Iberoamérica.*, 2(1), pp. 95-122, jun. 2024.

Recibido: 31 de marzo de 2024

Aprobado: 29 de mayo de 2024

Editora: Maribel de la Cruz Vergara.
Universidad de Cartagena-Colombia.

Copyright: © 2024. Whiston Pérez Cassiani. Esta es una transcripción documental de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> la cual permite el uso sin restricciones, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre y cuando que el original, el autor y la fuente sean acreditados.

Circulación económica de esclavos Cartagena y Mompox 1790-1810

Economic circulation of slaves Cartagena and Mompox 1790-1810

Whiston Pérez Cassiani¹

Universidad de Cartagena-Colombia

RESUMEN

Este proyecto tiene como objetivo delimitar y analizar la circulación económica para el transporte de esclavizados² al interior del Virreinato de Nueva Granada; en particular, busca establecer cómo fue la circulación económica de esclavos entre Cartagena y Mompox entre 1790-1810, y señalar la relevancia que pudieron tener estos dos espacios en cuanto a la introducción, compraventa y distribución de esclavizados en los mercados interioranos. Al hacerlo, se busca determinar la posible ruta entre estos dos espacios regionales y conformar un análisis del comercio particular en cada caso, además de tener en cuenta diversos aspectos específicos, referentes a fenómenos socioeconómicos y comerciales relacionados a la compraventa de personas esclavizadas. Este trabajo está planteado desde el análisis de las diferentes particularidades económicas del negocio esclavista en la región. Particularmente se observarán las dinámicas del comercio, transacciones y volumen de compraventa además de su interrelación con otras actividades.

Palabras Clave: circulación económica; mercado interno; esclavizados.

ABSTRACT

The purpose of this project is to delimit and analyse the economic circulation for the transport of enslaved people within the Viceroyalty of New Granada; in particular, it seeks to establish the economic circulation of enslaved people between Cartagena and Mompox between 1790-1810, and to indicate the

¹ Historiador de la Universidad de Cartagena y becario de maestría del Laboratorio de Investigación Histórica en Estudios Coloniales de la Universidad de Cartagena - Colombia. perezwhiston1@gmail.com

² La separación y preferencia de los términos “esclavo” o “esclavizado” se ha indagado de forma más precisa en los trabajos de historiadores occidentales y, de forma particular, norteamericanos, como los análisis hechos por Gabrielle Foreman o Ann Berry, que han abarcado el tema de la esclavitud. No obstante, actualmente no se ha establecido un consenso definitivo sobre la adopción del cambio de los términos “esclavo” o “esclavizado” por lo que sigue siendo una discusión en proceso. En el caso de la historiografía colombiana historiadores clásicos como German Colmenares, Jorge Palacios Preciado y William Sharp así como trabajos más recientes como los de Carlos Eduardo Valencia Villa y Rafael Díaz Díaz han usado el término de esclavo; por otra parte hasta inicios de este siglo los estudios sociales sobre la esclavitud utilizaban estos términos de forma indistinta, el cambio se empieza a establecer en la última década con trabajos como el de Ana Pérez sobre la apropiación de herramientas jurídicas de los esclavizados en la provincia de Antioquia, que para su análisis utiliza de forma exclusiva el término de esclavizado. Es necesario realizar más investigaciones sobre el cambio del término y si este tiene preeminencia en las próximas investigaciones historiográficas. En este sentido, este trabajo utiliza los términos “esclavo” y “esclavizado” de forma indistinta, esto entendiendo que es un tema de discusión actual, así mismo se entiende que el uso de las definiciones no está exento de polémicas y hace parte de las nuevas discusiones sobre la esclavitud y sus significados.

relevance that these two areas may have had in terms of the introduction, purchase and sale and distribution of enslaved people in the inland markets. In doing so, the aim is to determine the possible route between these two regional spaces and to form an analysis of the particular trade in each case, in addition to taking into account various specific aspects, relating to socio-economical and commercial phenomena related to the buying and selling of enslaved people. This work is based on the analysis of the different economic particularities of the slave trade in the region. Particularly the dynamics of trade, transactions and volume of sale and purchase, as well as their interrelation with other activities.

Keywords: economic circulation; internal market; enslaved people.

Introducción

En el transcurso de 1750 y 1810 e inicios del siglo, fueron introducidos unos 4.006.948. esclavizados en los diferentes territorios alrededor del continente americano y el Caribe, que inicialmente eran comercializados desde diferentes zonas africanas, para posteriormente ser vendidos en los puertos coloniales³. En el caso de las zonas españolas continentales e insulares en América durante 1750 y 1810, fueron registrados el desembarco de 164.500. esclavizados, que eran requeridos para suplir las carencias de estas regiones en cuanto al acceso a una mano de obra rentable. En la mayoría de los casos, fueron conducidos a las zonas insulares y continentales del dominio español, particularmente hacia Cuba, lo cual a su vez contrasta con el periodo de decadencia que sufría el proceso esclavista en otras áreas del imperio español⁴.

Los esclavizados serían destinados a diversas labores, ya que en gran medida contribuirían en el desarrollo de las actividades económicas de esta región, por medio de sus ocupaciones en el servicio doméstico, transporte, minería, agricultura, ganadería, artesanado y milicia. Incluso, posteriormente, la entrada a oficios específicos, permitiría que varios sectores esclavizados alcanzaran ciertas reivindicaciones que habían perdido al ser sometidos a cautiverio.

El presente trabajo busca reconstruir y analizar los circuitos económicos para el transporte de esclavos al interior del Virreinato de Nueva Granada durante el transcurso de 1790-1810. En particular, busca exponer cómo fue el circuito económico de esclavos entre Cartagena y Mompox en estas fechas, y señalar la relevancia que pudieron tener estos dos espacios en cuanto a la introducción, compraventa y distribución de esclavos en los mercados interioranos, con la intención de trazar la posible ruta entre estos dos espacios regionales y conformar un análisis del comercio particular en cada caso, además de tener en cuenta diversos aspectos específicos referentes a transacciones, precios, comerciantes y particularidades de los esclavizados⁵.

En este sentido, es importante señalar que las diferentes coyunturas que fueron gestándose desde la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del XIX —tales como el fin de las políticas de concesión de asientos a otros imperios y la participación de España en diversas guerras—, llevaron a un cambio en las dinámicas del comercio de esclavos en el Virreinato de Nueva Granada. Sin embargo, se considera relevante destacar que el comercio de esclavizados continuó ejerciendo un rol particular en la Ciudad de Cartagena y otras zonas circundantes, para el desarrollo de ciertas actividades. Por su parte Mompox desempeñaría un papel importante como centro de articulación para el transporte de esclavos a otras regiones, además de otro tipo de mercancías.

³ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁴ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁵ G. Colmenares, *Historia económica y social*, p. 33.

En cuanto a la historiografía relacionada con este tema, se puede señalar que ha sido particularmente amplia y contrastante, por lo que entre estas investigaciones, podemos destacar importantes aportes en cuanto al estudio de la trata y la introducción de esclavizados a lo largo continente americano; no obstante, para el caso de la Nueva Granada, se presenta una carencia significativa, en cuanto al estudio de los circuitos económicos de esclavizados hacia el interior de la región, que nos permita articular este comercio interno con la trata transatlántica. Lo cual explicaremos de forma más amplia en el desarrollo del presente apartado.

Se toma como punto de partida el trabajo de George Scelle en 1906, que consistió en un análisis de los diversos contratos de la trata de “negros” en las colonias americanas⁶. Poco después, Agustín Alcalá y Heinke desarrollaría un estudio de las diversas medidas restrictivas y fiscales, así como las variables específicas entorno al precio y al número de esclavos introducidos en las regiones Hispanoamericanas⁷. Estas obras partían de la comprensión de las legislaciones económicas y documentos oficiales, por lo que nos ofrecen una perspectiva española en relación a la introducción de esclavos, así como un análisis de las políticas delimitadas entorno a la trata de esclavizados⁸. Posteriormente, en la segunda mitad del siglo XX, el interés por comprender la realidad de las comunidades negras, además del avance de los estudios económicos (descubrimiento de nuevos métodos para el análisis cuantitativo), llevaría al surgimiento de diversos trabajos, delimitados bajo el estudio riguroso y concienzudo de las fuentes, así como el contraste con otros archivos imperiales⁹.

Por ende, es lícito destacar diversos trabajos como los de Alex Borucki, y sus estudios sobre la trata transatlántica en el Río de la Plata, en particular su libro “De compañeros de barco a camaradas de armas. Identidades negras en el Río de la Plata, 1760-1860”, donde realiza un análisis del tráfico de esclavizados, con un eje particular en la región sur del continente americano, su contacto directo con África y su relación con los mercados portugueses en Río de Janeiro y Salvador de Bahía¹⁰. A David Wheat y sus esfuerzos por entender las dinámicas sociales y económicas que implicó este comercio en el periodo de unión Ibérica¹¹, y a David Ellis con sus aportes temáticos sobre el proceso de abolición y fin de la trata inglesa desde un enfoque económico y político¹².

Para el caso del Virreinato de Nueva Granada, es importante entender el porqué de la relevancia de la introducción de esclavos en esta región. Bajo esta línea de trabajo, podemos destacar el estudio hecho por el antropólogo norteamericano Robert West sobre la minería de aluvión. Este estudio, a partir de una perspectiva etnográfica, plantea reconstruir la red de asentamientos y espacios económicos del bajo pacífico, configurado a través de la explotación minera y el uso de mano de obra esclava, además de señalar las dinámicas particulares en cuanto al comercio de esclavizados¹³.

Posteriormente fueron apareciendo una serie de análisis bajo perspectivas ampliadas, como por ejemplo, “Historia económica y social de Colombia: 1537-1719” de Germán Colmenares. Esta obra, con una influencia marcada de *Annales*, establece la conformación de redes entre los centros mineros y agrícolas, dónde destaca de forma particular la región de Popayán, determinada como uno de los principales centros para el comercio y

⁶ Georges Scelle, “La Traité Nègrière Aux Indes de Castille. Contrats et Traités d’Assiento, vols. I and II”, en *American Journal of International Law Vol. 1*, n.º 1, Paris, Larose et Tenin, 1906, p. 13.

⁷ Agustín Alcalá y Heinke, *Esclavitud de los negros en la América Española*, Madrid, Imprenta Juan Puego Luna, 1919, p. 19.

⁸ Jorge Palacios Preciado, *La esclavitud y la trata de negros: Entre la teoría y la práctica*, Tunja, Universidad Tecnológica y Pedagógica de Colombia, 1988, p. 202.

⁹ Sandra Milena Taborda, *Esclavitud en Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII: entre el maltrato y la resistencia*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2013, p. 16.

¹⁰ Alex Borucki, *De compañeros de barco a camaradas de armas. Identidades negras en el Río de la Plata, 1760-1780*, Buenos Aires, Prometeo libros, 2017, p. 16.

¹¹ David Wheat, *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570–1640*, Chapel Hill, NC, University of North Carolina Press, 2016, pp. 18-19.

¹² David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford, Oxford University, 1987, p. 12.

¹³ Robert West, *Minería de Aluvión en Colombia durante el periodo colonial*, Bogotá, Universidad Nacional, 1972, p. 249.

distribución de esclavos al interior del Virreinato de Nueva Granada¹⁴. El aporte realizado por este autor, bajo la denominada "Nueva Historia de Colombia", fue un punto de partida para el desarrollo de nuevas propuestas de investigación bajo enfoques más complejos, e influenciaron en gran medida, posteriores trabajos en relación a este tema.

Otra contribución importante en este periodo es la obra de Jorge Palacios Preciado, "La esclavitud de los negros en Cartagena de indias (1650-1750)". Palacios Preciado, tomando a Cartagena como eje central, realiza un estudio significativo sobre la caracterización de la trata de esclavizados desde sus inicios hasta su posterior decadencia en el siglo XVIII¹⁵; describe la participación de las grandes compañías negreras portuguesas, francesas e inglesa, y al hacerlo, este autor contextualiza las características cualitativas y cuantitativas de la población negra esclavizada.

Bajo esa línea se debe destacar a Enriqueta Vilar con su trabajo sobre Hispanoamérica y el comercio de esclavos, que desarrolla un énfasis sobre la evolución de la trata y sus diversas complicaciones, especialmente relacionada a la captura, el traslado desde los puertos de origen, la procedencia, destino, rutas comerciales, viajes y el problema de cuantificación de piezas de esclavos¹⁶. También se puede citar a la historiadora Adriana Maya, quien plantea una disminución del tráfico en Cartagena entre 1740-1810 —según esta autora, tal disminución se explica por diferentes variables, entre ellas, los altos precios debido a la demanda de los mercados caribeños, la falta de redistribución hacia el Perú y auge de mercados criollos al interior del Virreinato¹⁷—. En el 2002, Antonino Vidal en su obra "Cartagena de indias y su región histórica", propuso una amplia visión sobre las estrechas relaciones entre Cartagena con el Caribe insular, dónde el tráfico de esclavos y la participación portuguesa jugó un papel preponderante¹⁸. Otro aporte no menos importante fue realizado por Carlos Eduardo Valencia Villa, quien en su estudio establece un análisis sobre el intercambio de esclavos en Mompox, Santa Fe y Mariquita, constituyendo un estudio comparativo sobre las variables de precios, cantidad de esclavos transados, compradores, actividades y su rentabilidad¹⁹.

Es destacable señalar de igual manera otros trabajos de Jaime Jaramillo Uribe²⁰, Jorge Palacios Preciado²¹, William Sharp²², Guido Barona Becerra²³, entre otros autores que han contribuido en gran medida al desarrollo de estos estudios.

Estas investigaciones, bajo diferentes perspectivas teóricas, han permitido conocer de qué manera se llevaron a cabo las dinámicas de la trata y el comercio esclavista en el Virreinato de Nueva Granada, lo cual, sumado a otros estudios en relación a la población esclava²⁴, sus formas de resistencia e interacciones con otros sectores de la

¹⁴ G. Colmenares, *Historia económica y social*, p. 216.

¹⁵ Jorge Palacios Preciado, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Tecnológica y Pedagógica de Colombia, 1973, pp. 11-12.

¹⁶ Enriqueta Vilar, *Hispanoamérica y su comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1977, p. 13.

¹⁷ Adriana Maya, "Demografía histórica de la trata por Cartagena 1533-1810", en *Geografía Humana de Colombia, Los Afrocolombianos, Tomo VI*, Bogotá, Instituto Colombiano de Historia Hispánica, 1998, p. 43.

¹⁸ Antonino Vidal, *Cartagena de Indias y su región histórica del Caribe 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 2002, p. 19.

¹⁹ Carlos Eduardo Valencia Villa, *Alma en boca y huesos en costal: una aproximación a los contrastes socio-económicos de la esclavitud: Santafé, Mariquita y Mompox, 1610-1660*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2003, p. 33.

²⁰ Jaime Jaramillo Uribe, *Esclavos y señores en la sociedad colonial colombiana del siglo XVIII*, Bogotá, Anuario Colombiano de Historia Social y la Cultura, 1963, p. 6.

²¹ J. Palacios, *La esclavitud y la trata de negros*, p. 7.

²² William Sharp, "La rentabilidad de la esclavitud en el Choco 1680-1810", en *Anuario Colombiano De Historia Social y De la Cultura*, n.º 8, Bogotá, Universidad de los Andes, 1976, pp. 19-26.

²³ Guido Barona Becerra, *La maldición de midas en una región del mundo colonia Popayán 1730-1830*, Cali, Universidad del Valle: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes del Cauca, 1995, p. 16.

²⁴ Herbert S. Klein. *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, Alianza Editorial/Historia Crítica, 1986, pp. 103-104.

sociedad colonial²⁵, han permitido que las comunidades negras y el país en general, tengan un mayor conocimiento de este proceso y, a su vez, han incidido en la ampliación de las memorias sobre la esclavitud²⁶. Sin embargo, en cuanto a las relaciones comerciales de redistribución e investigaciones relacionadas con los circuitos económicos de la esclavitud, hay muy pocos aportes sobre el comercio y transporte de esclavizados al interior de la región, así como la articulación de Cartagena y otros puertos a estas zonas, donde la mano de obra esclava ejercía un papel preponderante. Además de esto último, la ampliación progresiva de los temas y estudios de carácter social sobre las formas de vida de los esclavizados hechos a partir de la segunda mitad del siglo XX, han llevado al declive de los estudios económicos en relación a la introducción y comercio de esclavos, esto debido a la falta de interés por este tipo de investigaciones.

Este estudio está planteado desde el análisis de las diferentes particularidades económicas del negocio esclavista en la región. Específicamente, se observarán las dinámicas del comercio, los compradores, los precios y la interrelación con otras actividades. Para ello, en primera instancia, será necesario acudir al uso de varios conceptos como el de circulación económica, entendiéndolo desde la perspectiva que nos ofrece Fernand Braudel, quien la define como el establecimiento de una estructura de intercambio recíproco que sucede entre dos o más espacios económicos, así como sus dinámicas particulares y el tipo de dependencia que ejercen una sobre otra.²⁷ El segundo concepto clave que utilizaremos será el de mercado interno, que según lo establecido por Carlos Sempat Assadourian, se puede entender como las relaciones económicas, comerciales y mercantiles que tuvieron como fin establecer intercambios comerciales entre regiones²⁸ —en este estudio, el citado concepto es fundamental para comprender las variables de los mercados interioranos en el virreinato de Nueva Granada y sus interrelaciones—. En relación con lo anterior, es importante tener en cuenta la relevancia de los sectores esclavizados que se define aquí como a aquellos sectores que están sujetos bajo el dominio de otros individuos, no obstante, eso no supuso un estado de inmovilidad, ya que este grupo por medio diversos métodos (y de forma particular los sectores negros esclavizados en la colonia) buscaron diversas estrategias para alcanzar mayores concesiones, así como su liberación²⁹.

Esta investigación será desarrollada a partir de la comprensión y estudio de diversas fuentes bajo el enfoque de análisis cualitativo y cuantitativo para la comprensión del objeto de estudio. El primero de ellos será empleado para el análisis de las fuentes secundarias y el marco teórico, y el segundo enfocado en el análisis comparativo de las cifras del comercio esclavista. Para llevar a cabo este proyecto será muy importante el análisis de fuentes documentales de esta índole. Los datos utilizados para este estudio son correspondientes al Archivo General de la Nación (AGN) con un énfasis central en la Real Hacienda, Cuentas, Alcabala en Cartagena que abarca los años 1802-1809; además de datos precedentes para los años (1764-1765), los cuales fueron sistematizados en el laboratorio de investigaciones de estudios coloniales de la Universidad de Cartagena (LIHEC), así mismo fue necesario el uso del fondo negros y esclavos del AGN y el uso de censos como una base de complemento para la recopilación de información. También nos serviremos del uso de testamentarias tales como las del libro de contabilidad del Marqués de Santa Coa, que pesar de su naturaleza dispersa nos pueden ofrecer valiosa información sobre la compra y venta de esclavizados³⁰.

²⁵ Richard Price, *Sociedades Cimarronas: Comunidades esclavas rebeldes en las Américas*, México, Siglo XXI editores S.A, 1981, p. 14.

²⁶ Fabian Leonardo Benavides Silva, "La libertad de los esclavos frente a la legislación y las ideas antiesclavistas en el Nuevo Reino de Granada entre la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX", en *Análisis: revista colombiana de humanidades*, n.º 83, Colombia, Universidad Santo Tomás, p. 201.

²⁷ Fernand Braudel, *Civilización material económica y capitalismo siglos XV-XVIII*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, p. 111.

²⁸ Carlos Sempat Assadourian, *El Sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, p. 12.

²⁹ Aline Helg, *Nunca más esclavos: una historia comparada de los esclavos que se liberaron de las Américas*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2020, p. 88.

³⁰ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Sección Archivo Anexo III (en adelante SAA-III), Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, años 1764-1765, 1802, 1803, 1804, 1805, 1807-1808 y 1809.

También es relevante señalar el uso de la base de datos Slave Trade Voyages —este programa de recopilación estadístico contiene información de unos 36.000 viajes esclavistas entre 1514-1866, los cuales nos ayudaran a entender las dinámicas cambiantes del comercio esclavista transatlántico y en qué medida afectaron los mercados locales del virreinato—. Y por último, nos serviremos de fuentes secundarias integradas por libros, capítulos de libros, artículos y tesis, los cuales nos permitirán establecer un contexto, sobre la manera de cómo se estableció la introducción y compraventa de esclavos en las diferentes regiones.

El trabajo está estructurado a partir de dos apartados. El primero de ellos se centra en establecer un contexto de la región Caribe y neogranadina en cuanto a la circulación y comercio de esclavizados. El segundo, aparte de intentar dar respuesta a las razones por las cuales ha sido tan difícil establecer rutas para la circulación interna de esclavos en el Virreinato de Nueva Granada, reconstruye cómo fue el circuito económico entre Cartagena y Mompox para este periodo, señalando las particularidades del comercio esclavista en estos dos sitios, además de delimitar su posible ruta geográfica, así como plantear un análisis de la estructura de la compraventa de esclavizados en Cartagena y su interrelación con Mompox.

1. Imperio español y sus colonias en relación con sus políticas de introducción de esclavos

En el transcurso de 1701 a 1810, el Imperio Español se encontraba enmarcado en un periodo de convulsos procesos que generaron varias transformaciones en las regiones hispánicas, entre los que podemos señalar las diversas guerras (en particular con el imperio Británico), el establecimiento de diversas legislaciones y tratados implementados por la monarquía Borbónica (que partían de la intención de establecer un mayor control de sus territorios), y diversas particularidades locales que se estaban gestando en los virreinos y el resto de las otras naciones.

Esta sucesión de acontecimientos afectaron las dinámicas económicas, políticas y sociales de las diversas colonias pertenecientes a los territorios españoles —es importante señalar que la trata e introducción de esclavos en las diversos Virreinos no sería ajeno a estos cambios, ya que ejercía un papel central en el establecimiento de las políticas Borbónicas por medio de legislaciones, cédulas y ordenanzas con el fin de garantizar el abastecimiento de mano de obra en los diversos virreinos³¹—.

A partir de las perspectivas analizadas inicialmente, se considera que para alcanzar una mayor comprensión de los procesos que se gestaron en este periodo (en relación a la introducción de esclavos y su incidencia en la circulación a las diferentes regiones), es importante tener en cuenta los contextos anteriores a estas políticas, ya que nos pueden llegar a servir de base para entender las dinámicas económicas de estas prácticas. Se deben destacar por ende, cómo se desarrollaron las diversas legislaciones esclavistas en el transcurso de 1701 a 1767 (denominado como el periodo de los grandes asientos y la posterior liberalización del comercio).

1.1. Introducción de esclavos por medio de políticas de asiento

Un aspecto importante a señalar sobre este periodo, es el factor relacionado al establecimiento de los asientos, los cuales podemos definir como una serie de contratos de derecho público hechos bajo supervisión española, a través del cual un particular o una compañía es encargada de reemplazar a la administración en el comercio de la mano de obra esclavizada.³² George Scelle en su obra señala dos tipos de modelos de asiento, el primero en el

³¹ Cristina Ana Mazzeo de Vivó, "Esclavitud y acumulación Mercantil, el tráfico negrero en el contexto de las reformas Borbónicas", en *Historica Vol. XVII*, n.º 2, Lima, Pontificia Universidad católica del Perú, 1993, p. 156.

³² A. Alcalá, *Esclavitud de los negros en la América*, p. 32.

que la corona cede y subroga la administración de licencias para la introducción de esclavizados a personas particulares y a compañías mercantiles, y el segundo, que consistía en la cesión del monopolio a individuos o compañías monopolísticas para que introdujeran los esclavizados con sus propios recursos³³.

Es pertinente subrayar que, a partir de inicios del siglo XVIII, estos asientos no se dieron a súbditos pertenecientes a los otros reinos de la monarquía o a países neutrales (contratos con alemanes y portugueses), como había sido establecido en las políticas anteriores³⁴, sino a otros imperios europeos y sus compañías que disputaban el control de las colonias americanas como Inglaterra, Francia y Holanda. El establecimiento de estos contratos fue el resultado de los procesos que se venían gestando en las guerras de sucesión española, lo cual demuestra la relevancia que había adquirido la trata como negocio lucrativo, el cual incluso llega a delimitar el establecimiento de las políticas europeas.

El inicio de la etapa de los grandes asientos en el siglo XVIII (Conformados por Francia e Inglaterra), fue inaugurado con el tratado establecido entre el rey de España y su homólogo francés, al conceder a este último el monopolio del tráfico negrero en los territorios de la jurisdicción real a la compañía francesa de Guinea³⁵ — los cuales son posteriores a los asientos otorgados a portugueses y holandeses—. En este asiento (ratificado el 27 de agosto de 1701 en Madrid), los monarcas participaron como accionistas, dividiendo parte de las ganancias producidas por la compañía. Esta última se comprometió a suministrar 48.000. esclavizados provenientes de África occidental, en un periodo de 10 años a partir del 1 de mayo de 1702, con una posible prórroga por otros tres años adicionales y el tráfico debía hacerse en barcos franceses o españoles y en último caso, países amistosos del mar del norte, siempre y cuando sus marineros fueran católicos³⁶.

En el periodo de vigencia del contrato hay constancia del registro de 10.481. esclavos que fueron desembarcados de las navíos franceses en los diferentes puertos coloniales españoles —destacándose Veracruz, Cartagena, Portobelo, Cuba, Buenos Aires y otras zonas menores como los principales destinos para el transporte de esclavizados—, que en su mayoría provenían de las regiones de Benín y en menor medida de los territorios de África central Occidental y Senegambia³⁷. Un aspecto importante a resaltar, es que si bien para este caso, el registro de información nos impide conocer la cantidad exacta de datos generales, en relación al número de esclavos introducidos por los franceses durante el establecimiento de la compañía³⁸ (debido a que falta una parte de la documentación), es de vital importancia tener en cuenta todas las dificultades que acarrea el cumplimiento de este contrato, en parte debido a las diversas complicaciones que ejercieron los españoles.

Esto último quedó registrado en la cédula del 23 de diciembre de 1704, que ordenaba facilitar el cumplimiento del dicho contrato, debido a los muchos obstáculos impuestos por las autoridades portuarias indianas y particularmente por la administración del puerto de Cartagena, dónde el gobernador y demás oficiales "interpelaban siniestramente las condiciones de dicho contrato" y que incluso manifestaron como su enemiga (lo cual está relacionado en gran medida al conocido apoyo y simpatía que existía en tierra firme con el candidato austriaco al trono español)³⁹.

De igual manera debemos hacer énfasis las dificultades de la compañía en relación al transporte de esclavizados, debido en parte a la falta de suficientes factorías, así como a la Alianza de Portugal, Inglaterra y Holanda (en

³³ G. Scelle, "La Traité Négrière Aux", pp. 163-164.

³⁴ Manuel Lucerna Samoral, *La esclavitud en la América Española*, Varsovia, Centro de Estudios Latinoamericanos, 2002, p. 260.

³⁵ Jose Andres Gallego, *Esclavitud en la América Española*, Madrid, Ediciones Encuentro, S.A., 2005, p. 102.

³⁶ M. Lucerna, *La esclavitud en la América*, p. 206.

³⁷ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

³⁸ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

³⁹ M. Lucerna, *La esclavitud en la América*, p. 208.

contraposición a las aspiraciones francesas en la guerra de sucesión), que por medio de su competencia desleal lograron que el asiento firmado por Luis XIV fuera imposible de mantener, sumado a que ante la dificultad para introducir esclavos, la compañía francesa se vio obligada a conceder licencias para el transporte de estos últimos, que fue aprovechada por los imperios Inglés y Holandés, lo cual iba claramente en perjuicio de la corona ante el temor del contrabando de mercancías en los diversos Virreinos.

Se considera finalmente, que todos estos factores influyeron en un porcentaje mucho menor de esclavizados introducidos y que son reflejados en el registro, así como el posterior incumplimiento del contrato, salvo algunas excepciones, como por ejemplo el caso del Río de la Plata donde los franceses introdujeron unos 5.155., esclavos que superó incluso los datos señalados por otras fuentes⁴⁰. También podemos constatar que para la jurisdicción de la audiencia de Santa Fe fueron introducidas unas 3.913. piezas de esclavos, que fueron conducidas a través del puerto de Cartagena, y en su mayoría destinadas para el abastecimiento de esta región; no obstante, esta ciudad no desempeñó su antiguo rol determinante como principal zona de arribo de esclavizados para el resto de los virreinos españoles, ya que se vio desplazado por Portobelo⁴¹.

Ahora bien, al término del contrato establecido con la compañía francesa de Guinea en 1712, los ingleses también incursionaron en este negocio debido a la rentabilidad de la trata como actividad económica. En relación a esto, se debe destacar que durante buena parte del siglo XVIII los británicos ejercieron el dominio de la trata luego de haber enfrentado a los holandeses, por lo que introdujeron gran parte del total de esclavos desembarcados en los diversos puertos americanos en este periodo⁴². Posteriormente, al final de la guerra de sucesión española y ya establecida la paz de Utrecht, una compañía británica obtendría un asiento, que a su vez fue otorgado por medio de una concesión hecha por Felipe de Anjou (Felipe V de España), que sería declarado en conformidad por la reina Ana. Este contrato consistió en la introducción 4800 piezas cada año para total 144.000. piezas de indias entre 1713 y 1744⁴³.

El establecimiento del tratado por piezas implicaba que los esclavizados debían tener ciertas particularidades para ser embarcados, entre las cuales debían tener siete cuartas de altura, que no tuvieran defectos físicos y poseer determinada edad (31 años) que correspondiera su mejor periodo de productividad. También fueron establecidas unidades de equivalencia para aquellos que no cumplieran con esas características, por lo que dos negros de 8 a 15 años formaban dos piezas y dos de 4 a 8 una pieza⁴⁴. El tratado fue establecido a partir del 1 de mayo de 1713 en las indias españolas por un periodo de 30 años, este negocio fue otorgado a la compañía de los Mares del Sur, que a su vez era una empresa con capital público y privado controlado por la African Company para el suministro de esclavizados⁴⁵.

Hay que señalar que el establecimiento de este contrato no fue una merced particular de la corona inglesa, ya que éste último estableció una puja por dicha concesión donde la South sea Company ofertó 7.567.000 millones de libras en contraposición a los 5.000.000 propuestos por el Banco de Londres⁴⁶.

Durante el periodo de validez del contrato, los ingleses introdujeron más de 501.400 esclavos que en su mayoría eran provenientes de Senegambia (Senegal, Gambia), Costa de Oro (Anamobu, Castillo del Oro y Costa de oro),

⁴⁰ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁴¹ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 137

⁴² A. Helg, *Nunca más esclavos*, p. 27.

⁴³ A. Alcalá, *Esclavitud de los negros en la América*, p. 44.

⁴⁴ *Ídem*, p. 41.

⁴⁵ Kenneth Morgan, *Cuatro siglos de esclavitud Transatlántica*, Barcelona, Editorial Planeta, 2017, p. 56.

⁴⁶ M. Lucerna, *La esclavitud en la América*, p. 207.

Benin (Whydah) Biafra y Costa del Golfo (Bony y Calabar), África Occidental (Cabinda) y Madagascar, lo cual queda registrado en la tabla 1, donde se pueden observar las cuentas generales de las principales zonas de arribos de la mayoría de esclavizados, que fueron conducidos a las diversas regiones americanas desde inicios del siglo XVIII hasta la primera década del siglo XIX.

Para el caso español, los puertos de La Habana, Veracruz, Portobelo, Cartagena, Santa Marta, La Guaira, Buenos Aires y otros puertos menores, serían las principales zonas de desembarco de esclavos por la compañía inglesa⁴⁷. Por lo que también debemos tener en cuenta el uso de puertos ocultos como Bahía de Honda en la Guajira, San Andrés y Panamá, que funcionaron para el transporte ilegal de todo tipo de mercancías, incluyendo esclavizados⁴⁸.

En el periodo de conformación del asiento inglés, el puerto de Cartagena recibió unos 10.292. esclavizados, que fueron destinados a diversas regiones de los dominios españoles en América (además del Virreinato de Nueva Granada). De igual manera, este puerto recuperaría cierta preeminencia en el segundo y tercer periodo del tratado con los ingleses frente a la ciudad de Portobelo⁴⁹. Un aspecto importante que se debe señalar, es el papel jugado por Jamaica, ya que esta colonia funcionó como principal centro de redistribución de aquellos esclavos enviados por los británicos a todas las regiones durante este periodo, recibiendo un total de 191.392. esclavos, representando el 38% del total transportados⁵⁰, lo cual, sumado a su abundante mercado local de esclavos, permitió que la compañía inglesa abasteciera a todas las regiones hispanoamericanas. A pesar de los beneficios económicos derivados de la trata, las diversas dificultades de la empresa, sumado al "gran perjuicio" que significó el contrabando inglés, desembocaron en la guerra de 1739 que pondría fin al asiento inglés. Posteriormente, la corona española recurrió a pequeños asientos para intentar surtir sus colonias, sin embargo, estos contratos no pudieron satisfacer la necesidad de mano de obra⁵¹.

⁴⁷ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁴⁸ Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory: Sailors And Geographies in New Granada Transimperial Greater Caribbean World*, Carolina del Norte, Duke University Press, 2016, p. 37.

⁴⁹ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 285.

⁵⁰ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁵¹ Posteriormente, al término del tratado inglés fueron otorgadas algunas licencias particulares a Ramón palacio maestra del navío San Jorge, Juan Bautista Pabxon capitán del San Andrés, Miguel Urrutia, el Márquez de casa Enrile (este último por seis años) así como los comerciantes ingleses Baker y Dawson. En A. Alcalá, *Esclavitud de los negros en la América*, p. 46.

Tabla 1. Cantidad de esclavos introducidos en amplios espacios geográficos de embarque en África entre 1701-1810

Rango de año	Senegambia y su región cerca de la costa atlántica	Sierra Leona	Costa de Barlovento (Liberia y Costa de Marfil)	Costa de Oro	Golfo de Benín	Golfo de Biafra y el Golfo de Guinea y sus islas	Zona Central y Occidental de África y la isla de Santa Elena	Sudeste de África y el Océano Indico	Otras regiones de África	Totales
1701-1725	29.242	3.101	5.308	123.819	279.549	43.279	128.097	7.355	234.019	853.769
1726-1750	52.438	7.325	14.739	134.884	292.097	94.594	372.682	2.239	377.992	1.348.990
1751-1775	111.876	73.176	114.368	184.969	247.757	267.692	480.027	4.281	251.653	1.735.899
1776-1800	72.825	71.925	44.986	184.018	242.917	305.736	604.974	45.221	207.117	1.779.889
1801-1810	3.852	27.007	12.711	52.612	83.093	108.794	297.664	4.288	111.107	774,388
Total	271.374	168.103	179.292	635.963	1.110.468	791.927	1.797.836	89.092	1.027.905	6.071.960

Fuente: Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyage.org>

1.2 Libertad de trata

A inicios de la segunda mitad del siglo XVIII, comenzaron a gestarse una serie de procesos que cambiaron la dinámica del sistema esclavista y el abandono de la política de asientos. En primera medida, podemos señalar el impacto generado por el último tramo de la guerra de los Siete años y en particular la conquista de Cuba por parte de los británicos en 1762⁵² (periodo dónde fueron introducidos cerca de 4.000. esclavos, además de establecerse las primeras plantaciones azucareras), así como relaciones comerciales con las colonias norteamericanas⁵³, lo cual no sólo ejemplificó las dificultades de España para ejercer un control efectivo de sus colonias, sino también en los puertos clave del sistema comercial transatlántico. Las consecuencias de la guerra llevarían a que las autoridades imperiales españolas vieran nuevas alternativas en cuanto a las formas de administración y defensa de sus territorios, que dejaron al descubierto el ya obsoleto sistema comercial español controlado por Cádiz⁵⁴.

Otro punto importante fue el intento de irrupción en la trata negrera, primero mediante la creación de la compañía Gaditana de negros en 1765, que tenía como fin, introducir esclavos en todas las regiones hispanoamericanas circundantes por un periodo de 10 años. No obstante, varias dificultades (entre ellas la falta de experiencia, la competencia con el resto de los imperios en la trata negrera y la poca aceptación de las mercancías españolas en los trueques hechos con los nativos africanos), llevaron al fracaso de esta empresa⁵⁵. También se puede señalar el fallido esfuerzo del tratado Pardo (1778), dónde Portugal cede a España las islas de Annobon y Fernando Poo frente a la costa guineana; sin embargo, muchos de los inconvenientes presentados anteriormente pondrían fin a estas expectativas⁵⁶.

Todos estos procesos, sumados a las experiencias en la política de asientos con los imperios Francés y Británico, que otorgaron beneficios, pero a su vez impulsaron el contrabando, llevaron al establecimiento del reglamento del libre comercio con América en 1778, así como el ofrecimiento de incentivos para aquellos que desearán viajar a África en busca de esclavos, —lo cual fue consolidado finalmente con la publicación de la libertad de trata en 1789, que tenía como finalidad abrir un periodo de auge esclavista⁵⁷—.

Ante esto último, fueron establecidas una serie de legislaciones que tenían como fin facilitar la introducción de esclavos, que venían acompañadas con la confirmación de esta nueva reglamentación. Estas normativas estaban encaminadas principalmente en fortalecer la trata de los negreros españoles y tolerar la participación extranjera en este negocio, para el fomento de la agricultura en las Colonias.

Los tratantes peninsulares podían comprar en los mercados negreros americanos y también tenían la posibilidad de transportar las embarcaciones de su pertenencia o arrendadas, en las cuales podían vender esclavos libres de derechos en las diversas colonias habilitadas. En relación a esto, también se debería señalar que la venta de esclavizados estaba absolutamente libre de todas las contribuciones o derechos de alcabala en primera venta, además de que podían venderlos libremente a los precios que concertaran con los compradores, sin el cobro de

⁵² E. Bassi, *An Aqueous Territory*, p. 41.

⁵³ A. Helg, *Nunca más esclavos*, p. 47.

⁵⁴ E. Bassi, *An Aqueous Territory*, p. 42.

⁵⁵ El esfuerzo por participar en la trata negrera ya se venía gestando hacia 1740 con la constitución de la Compañía Real de la Habana en este año, que se encargaría de abastecer en gran medida a Cuba tanto de esclavos como otras diversas mercancías, logrando importar unos 500 esclavos hasta 1757, año en que se disuelve la compañía.

⁵⁶ M. Lucerna, *La esclavitud en la América*, p. 219.

⁵⁷ A. Alcalá, *Esclavitud de los negros en la América*, p. 46.

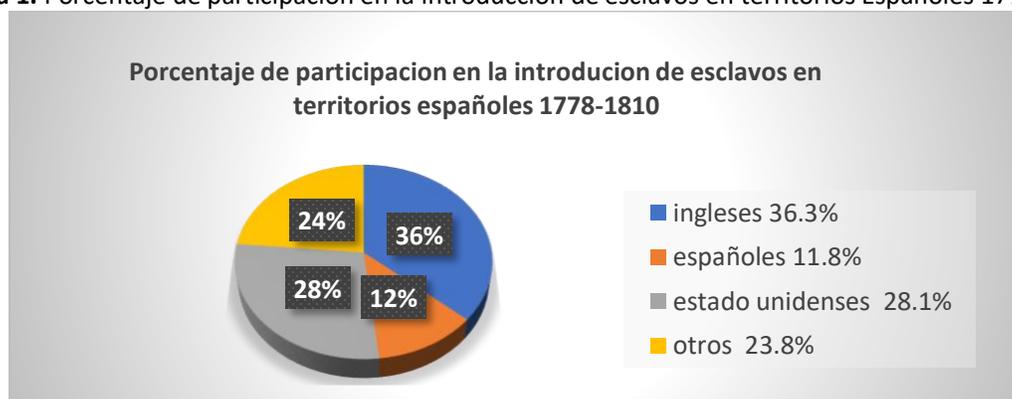
tasa alguna por dicha transacción. Por último, esta mercancía no debía ser negociada recién entrada al puerto, ni fuera encargada su venta a oficiales reales para evitar sobrecostos⁵⁸.

Al comienzo estas medidas fueron de carácter experimental, habilitando la introducción de esclavos en Santo Domingo, La Habana, San Juan de Puerto Rico y Puerto Cabello. Al final de estos plazos, serían establecidas diversas prórrogas sucesivas delimitadas en incentivar la trata. Así mismo para 1791 la corona permitió un aumento en relación a los puertos que podrían ejercer este comercio, en este sentido en el Virreinato de Santa Fe fue habilitado el de Cartagena, en el de Buenos Aires, Montevideo, en la capitanía General de Caracas, Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo, Cumana y Nueva Barcelona además de un uso exclusivo para españoles a Nueva, Batabona, Santiago de Trinidad de Cuba y el Rio Hacha como las zonas habilitadas para este fin⁵⁹.

A pesar de todas estas prerrogativas para la liberalización del comercio y las grandes expectativas generadas por parte de las autoridades a partir de 1778, con la entrada de España en la Revolución Americana y la guerra Anglo-Española se reducirían estas pretensiones, ya que en lugar de generar una reactivación masiva de la introducción de esclavos, España sufrió una interrupción de su comercio transatlántico en varias de sus colonias, esto debido al bloqueo y saqueo de embarcaciones españolas, que sería establecido por las otras potencias imperiales y en particular de Gran Bretaña⁶⁰, lo que a su vez obligaría a las autoridades españolas a ceder ante las quejas impulsadas por sus dominios coloniales en relación a tolerar el comercio ilegal con las naciones extranjeras neutrales, esto por medio de una red de comercio definida por autores como Ernesto Bassi como una "red Transimperial" delimitado como el establecimiento de relaciones mercantiles entre diversas colonias imperiales⁶¹.

Este aspecto sería una de las características fundamentales que identificarían este periodo; así mismo, se debe señalar que este comercio se venía gestando desde mucho antes y aumentó cuando el Parlamento Británico aprobó la ley de puerto libre en 1766, que permitió a Jamaica y a Dominica recibir buques extranjeros cargados con la codiciada mercancía americana, a cambio, los viajeros podían comprar todos los productos ingleses salvo algunas excepciones. Sumado a esto, también se destaca la participación de embarcaciones inglesas, danesas y norteamericanas, que por medio de licencias lograron entrar a diferentes virreinos⁶².

Gráfica 1. Porcentaje de participación en la introducción de esclavos en territorios Españoles 1778-1810.



Fuente: Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyage.org>

⁵⁸ Real Cedula de Su Majestad concediendo libertad para el comercio de negros con los Virreinos de Buenos Aires, Capitanía General de Caracas, Islas de Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, a españoles y extranjeros, Madrid, Lorenzo de San Martín, Impresor de varias oficinas de su majestad, 1791, ff. 1r-16v.

⁵⁹ *Idem*.

⁶⁰ E. Bassi, *An Aqueous Territory*, p. 36.

⁶¹ *Idem*.

⁶² *Idem*, p. 44.

Ahora bien, para los años 1778-1810 (salvo algunas excepciones), existe constancia de la entrada de 142.061. esclavos a los diferentes puertos coloniales bajo dominio español. No obstante, podemos señalar que buena parte de los esclavizados que fueron transportados a estas regiones, provenían de otras naciones, en particular la británica, la cual aportó más de 51.620. esclavos representando 36% del total en este periodo, que fueron introducidos en gran medida a través del comercio “ilegal”, o por medio de la concesión de licencias, incluso en periodos de guerra (lo cual queda reflejado en la gráfica 1)⁶³.

Se debe subrayar la importancia del papel ejercido por la región norteamericana y la posteriormente emergente nación estadounidense, que transportaba 29.157 esclavizados a Cuba, contribuyendo con el 28% (40.043.) de esclavos que fueron desembarcados en las diversas regiones americanas entre (1778-1810)⁶⁴. Ante esto, a pesar de las diversas estrategias políticas para cumplir la trata esclavista española por medio del comercio libre, la falta de mayores prerrogativas en referencia a impuestos, los periodos de guerra y el auge del contrabando, condenaron al fracaso el esfuerzo de establecer la trata e introducción esclava española.

1.3 Rutas del tráfico transatlántico en las colonias españolas

Como es sabido, la trata transatlántica de esclavos fue uno de los negocios más lucrativos del periodo colonial; de hecho, funcionaba a través de un sistema comercial que articulaba a tres continentes por medio de diversas rutas marítimas. Para el caso español y sus colonias americanas, podemos determinar el uso de dos rutas o sistemas comerciales para establecer el tráfico: la primera partía desde el Atlántico Norte por encima del Ecuador, dónde los barcos aprovechaban los vientos del oeste norteamericano y el Caribe, así como los vientos alisios al noreste de la costa africana occidental con destino a América. Esta ruta fue utilizada en la mayoría de los viajes que salían de Europa y posteriormente en algunas regiones insulares —como el caso de Cuba a partir de 1778,⁶⁵—, y terminó siendo la más empleada en los diversos periodos de la introducción de esclavos en las colonias españolas (asientos particulares, periodo de Unión Ibérica, grandes asientos y libre comercio). La segunda ruta ubicada en Atlántico Sur, por debajo del ecuador, dónde los barcos eran impulsados por los vientos del oeste para cruzar el océano sudamericano hasta África, utilizando después los vientos alisios del sudeste para navegar a través del océano (esta ruta era abarcada por los barcos que partían de la región del Río de la Plata y Uruguay).

La travesía de los esclavizados no termina con el viaje transatlántico, ya que existían redes para el abastecimiento interno en los virreinos para el trabajo en minas, haciendas y diversos servicios manuales. En este sentido, se pueden resaltar dos rutas importantes; la primera parte al norte de Ecuador con el desembarco de esclavos en Cartagena, que posteriormente eran reembarcados y enviados a Portobelo. Luego de ser desembarcados en esta ciudad, cruzaban a pie y a menudo encadenados el istmo de Panamá hasta la costa Pacífica, para luego ser transportados en barco al Callao, con el fin de abastecer las minas peruanas e incluso la región del Ecuador⁶⁶ — se señalará de igual manera parte de la ruta al interior del Virreinato de Nueva Granada la cual desarrollaremos en el siguiente apartado—.

La segunda ruta abastecía a la región sur, y funcionó a través de la región del Río de la Plata mediante una red de circuitos económicos internos, estableciendo dos rutas continentales que iniciaban en los puertos de

⁶³ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁶⁴ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.

⁶⁵ K. Morgan, *Cuatro siglos de esclavitud*, p. 55.

⁶⁶ Roquinaldo Ferreira & Tatiana Seijas, *El Comercio de esclavos en América Latina una introducción*, *Estudios Afrolatinoamericanos*, Buenos Aires, CLASCO, 2018, p. 49.

Montevideo y Buenos Aires, y que eran las principales zonas de desembarco de esclavizados por vía legal y desde allí, por tierra. La primera ruta (ruta del Oeste) pasaba por Mendoza-San Juan, Santiago de Chile-Valparaíso y luego hacia Lima como destino final principal. Por otra parte, la ruta Norte que pasaba por Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Potosí y todo el alto Perú⁶⁷.

2 Comercio interno de esclavizados en Nueva Granada y sus dificultades

El envío y distribución de esclavos desde los diferentes puertos de permisión habilitados para este comercio, hacia las poblaciones al interior de los diversos virreinos, fue una constante a lo largo del período colonial — Esto se debía en parte a la falta de mano de obra como resultado de la catástrofe demográfica indígena—. Por ejemplo, para el caso del Virreinato de la Nueva Granada, el abastecimiento de mano de obra esclava estuvo asociado en gran medida a las labores vinculadas a la ganadería, agricultura, servicio doméstico, transporte y a la explotación minera, en particular a la extracción de oro; en relación a esto, las regiones de Antioquia, Popayán y Chocó tuvieron un rol preponderante como principales destinos para la distribución de esclavos⁶⁸.

Es pertinente señalar, que, a pesar de la relevancia de estas zonas en el ámbito de la necesidad de una mano de obra en esta región durante la colonia, ha habido muy pocos aportes en relación a las rutas y circuitos económicos de esclavos en estos territorios, así como en diversas zonas del Virreinato de Nueva Granada⁶⁹. Por lo que se consideran en este trabajo dos aspectos fundamentales que explican esa problemática: el primero está asociado a la falta de interés por estas temáticas debido a una mayor prevalencia de estudios enfocados a la trata transatlántica y sus particularidades, como a los pocos trabajos planteados sobre la conformación de estas rutas han sido establecidos bajo unos parámetros poco claros⁷⁰. El segundo está relacionado con la falta de datos que permitan establecer el circuito económico para la distribución de esclavos en estas regiones, debido a la dificultad de acceso a fuentes en los archivos nacionales.

Por lo que es relevante precisar, que fondos como el de negros y esclavos, correspondiente al AGN, poseen muy poca información respecto a este tipo de temáticas, sumado a que los datos en ocasiones se encuentran incompletos⁷¹. Otro aspecto a tener en cuenta se relaciona con las propias dinámicas de esta región, ya que en muchos casos, a excepción de Cartagena y otros importantes centros urbanos de la colonia, las transacciones de esclavizados con destinos específicos no eran registrados por los escribanos en los ramos de impuesto como la Alcabala⁷². Por ende es preciso señalar que buena parte de estos datos están dispersos entre diferentes tipos de fuentes, por lo que puede encontrarse información referente a la introducción y circulación de esclavizados en el ya mencionado ramo de Alcabala (de forma particular el eventual), escribanías, testamentarias y archivos privados, lo que dificulta el proceso de recopilación y análisis de información para el establecimiento de las rutas y circuito económico interno en el Virreinato de Nueva Granada. También debemos sumar el papel ejercido por el contrabando en esta región, que aumentó de manera exorbitante desde el tramo final del siglo XVIII, por medio de los puertos ilegales u ocultos, a través de los cuales eran introducidas todo tipo de mercancía por fuera del control de las autoridades españolas. También hay que precisar que los estudios sobre el contrabando y el comercio ilegal siguen siendo un tema inexplorado para la historiografía de la región, aunque se han hecho

⁶⁷ C. Mazzeo, "Esclavitud y Comercio Acumulación", p. 57.

⁶⁸ Jaime Jaramillo Uribe, *Controversia Jurídica y filosófica librada en la nueva Granada en torno a la liberación de esclavos y la importancia económica y social en el siglo XIX*, Bogotá, Universidad Nacional, 1997, p. 65.

⁶⁹ G. Colmenares, *Historia económica y social*, pp. 32-33.

⁷⁰ R. Ferreira & T. Seijas, *El Comercio de esclavos en américa*, p. 68.

⁷¹ AGN, Fondo Negros y esclavos: <https://www.archivogeneral.gov.co/negros-y-esclavos>.

⁷² Los escribanos desarrollaron un papel multifuncional a lo largo del virreinato de nueva granada, ya sea como recopiladores de información en los ramos de impuesto, como en la declaración de testamentarias y autos de muerte.

avances iniciales con los aportes de Ernesto Bassi sobre las relaciones interimperiales entre las diversas colonias americanas⁷³.

Ahora bien, el siguiente apartado tiene como finalidad establecer una aproximación sobre el posible circuito económico para la introducción de esclavos y sus rutas a finales del siglo XVIII e inicios del siglo XIX entre Cartagena y Mompox. Para ello, está apoyado en la recopilación de datos con relación a la compraventa de esclavos, teniendo en cuenta el número de transacciones, precios, volumen de esclavos transados y la compra y venta de estos últimos en espacios particulares. Las fuentes documentales utilizadas para este estudio son correspondientes al Archivo General de la Nación (AGN), con un énfasis central en la Real Hacienda, Cuentas, Alcabala en Cartagena que abarca los años 1802-1809, además de datos correspondientes a los años 1764-1765 y 1795-1796. Por último, es importante destacar una serie de documentos que han sido dejados de lado en el desarrollo de estos estudios, como es el caso de las testamentarias, que a pesar de su naturaleza dispersa nos pueden ofrecer valiosa información sobre la compra y venta de esclavizados.

2.1 Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del XIX

A lo largo del periodo colonial, Cartagena fungió como uno de los principales puertos fuertes para la defensa y comercio de los territorios españoles en América; estas circunstancias lo convirtió en el puerto idóneo para la trata de negros a lo largo del siglo XVI y buena parte del siglo XVII, por lo que lograría una consolidación definitiva con la llegada del asiento portugués establecido por la compañía de Guinea (Cacheu), cuando fueron introducidos más de 9.853 esclavos entre 1698 y 1701⁷⁴. Tras llegar al puerto de Cartagena, los esclavizados eran re-embarcados y redistribuidos en los territorios españoles que actualmente corresponden a Colombia, Ecuador y Venezuela (además de otras zonas y puertos aledaños según la demanda de mano de obra que había en la región). Esta dinámica comercial supuso el establecimiento de factorías, la entrada de administradores generales y funcionarios, lo que sumado las ganancias percibidas por la introducción y compra venta de esclavos, generó un dinamismo comercial destacable en este puerto⁷⁵.

No obstante, para inicios del siglo XVIII, esta estructura daría un cambio sustancial con la confirmación del asiento francés, ya que la ciudad de Cartagena dejó de ser el puerto principal para el desembarque y envío de esclavos a otros territorios españoles en América, debido a que en el periodo de vigencia, la compañía francesa de Guinea fue encargada de introducir en el puerto de Cartagena a los esclavos que iban a ser utilizados para el abastecimiento de los mercados provinciales (Cartagena y el resto Nueva Granada). Esta disposición, posteriormente también sería acogida por la South Sea Company durante el periodo del asiento inglés⁷⁶. A partir de entonces, Cartagena fue perdiendo su preeminencia como uno de los principales puertos para la introducción de esclavos en los territorios españoles, aunque mantendría ciertas prerrogativas desde el punto de vista administrativo y logístico, que a su vez permitirán a este último, permanecer con cierta relevancia hasta la segunda mitad del siglo XVIII, en lo referido a la trata.

Entrados en la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del XIX, estas dinámicas fueron agudizándose de forma más progresiva, debido a que Cartagena también saldría perjudicado por los procesos convulsos que fueron gestándose en este periodo; por lo que las guerras, tratados y cambios en las políticas locales afectarían el comercio y distribución de esclavos en estos territorios. También es determinante tener en cuenta el rol del

⁷³ E. Bassi, *An Aqueous Territory*, p. 37.

⁷⁴ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 51.

⁷⁵ *Ídem*, p. 52.

⁷⁶ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 134.

contrabando establecido desde diferentes puertos ilegales, donde eran introducidos todo tipo de productos (entre ellos esclavizados), el surgimiento de nuevos mercados de esclavizados criollos, así como el aumento de precio de esclavos bozales, debido a la competencia ejercida por los mercados caribeños para obtener esclavizados que pudieran trabajar en los sistemas de plantación azucarera⁷⁷. Otro aspecto a entender en este periodo, es que Cartagena sufrió un proceso paulatino de desplazamiento de mano de obra esclava, la cual venía en disminución desde 1751 en favor de jornaleros y trabajadores libres⁷⁸.

Esto último queda acentuado en la tabla 2, que delimita la composición porcentual entre esclavos y libres en Cartagena a lo largo del periodo colonial y su relación con otros territorios bajo el dominio español en América. En referencia a lo anterior, en 1801 la relación porcentual entre esclavos y libres, marca una tendencia significativa en cuanto a la proporción y desplazamiento de esta mano de obra esclavizada, que se enfatiza si lo comparamos con otros puertos fuertes de la región en este periodo tal como el caso de La Habana.

La correlación de habitantes en este puerto para estos años, puede ser determinada por varias razones. Diversos autores han señalado que el crecimiento demográfico y mayores facilidades otorgadas por la Corona para lograr la manumisión y el mestizaje, llevaron al aumento de negros libres⁷⁹. Esto pudo suponer una reducción en cuanto a la cantidad de esclavos que vivían en Cartagena en relación al total de habitantes —esto como consecuencia de la obtención de libertad y por resultado la migración hacia otros sectores de la economía, que ofrecían nuevas formas de trabajo como mano de obra libre—, esto sumado al poco acceso a nuevos esclavizados en Cartagena, debido al escaso arribo de barcos dedicados a este comercio, a lo cual se añade al aumento de los precios internacionales por los esclavizados, como resultado a la demanda de los mercados caribeños⁸⁰. Mucho menos se debe dejar de lado la escasa capacidad adquisitiva de los comerciantes neogranadinos, los cuales fueron factores que llevaron a la reducción del número de esclavizados en relación a la cantidad porcentual de habitantes en la ciudad como puede observarse en el censo de 1777.

Tabla 2. Proporciones entre libres y esclavos en varias poblaciones Neogranadinas y del Caribe Español, 1663-1817.

Poblaciones	Censos	Proporciones Libres/esclavos
Cartagena de Indias	1633	2 : 1
	1751	4 : 1
	1777	4 : 1
	1801	8 : 1
Santa Marta	1793	5 : 1
Mompox	1778	7 : 1
Santa Fe de Bogotá	1779	21 : 1
Guayaquil	1790	4 : 1
Popayán	1780	2.4 : 1
	1807	4 : 1
San Juan de Puerto Rico	1782	2.4 : 1
	1774	2.5 : 1
La Habana	1777	2.4 : 1
	1792	2 : 1

⁷⁷ A. Maya, "Demografía histórica de la trata", p. 43.

⁷⁸ Sergio Solano, Muriel Vanegas & Dianiz Hernández, "Labores y vida urbana de los esclavos de particulares y del rey en Cartagena de Indias", 1750-1810, en *El Taller de la Historia Vol. 13*, n.º 1, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2021, p. 29.

⁷⁹ S. Solano, M. Vanegas & D. Hernández, "Labores y vida urbana", p. 29.

⁸⁰ A. Maya, "Demografía histórica de la trata", p. 43.

	1817	2.4 : 1
Santiago de Cuba	1777	2.2 : 1
Caracas	1769	4 : 1
	1802	4 : 1
	1815	4 : 1
Veracruz	1799	4 : 1

Fuente: Elaboración del autor a partir de: **1663:** AGI, Santa Fe, leg.43, R.4, N.19, f.1r.; **1751:** AGI, Santa Fe, leg.1023; **1793:** AGI, Indiferente General, 1527. Inserto en Hermes Tovar, Camilo Tovar & Mauricio Tovar (comps.), *Convocatoria al poder del número. Censos y estadísticas de la Nueva Granada 1750-1830*, Bogotá, AGN, 1994, pp. 507-514; **1774, 1792 y 1817:** Ramón de la Sagra, *Historia económica, política y estadística de la Isla de Cuba*, La Habana, Imp. de viuda de Arazoza y Soler, 1831, pp. 3-5; **1778:** AGN, Sección Mapas y Planos, Mapoteca N° 7, ref.: 1353F: 21; **1779:** AGN, Sección Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, ref.: 698-A; **1780:** Sección Colonia (en adelante SC), Miscelánea, leg.99, doc. f.176r.; AGN, Sección Colecciones, fondo Enrique Ortega Ricaurte, caja 12, carpeta 1; AGN, SC, CVD, leg.6, doc. ff.361r. **1782:** AGI, Santo Domingo, leg.2302; **1777:** AGI, Indiferente General, leg.1527, ff.15r.-16r.; María Meriño Fuentes & Aisnara Pereira, *Familias, agregados y esclavos. Los padrones de vecinos de Santiago de Cuba (1778-1861)*, Santiago de Cuba, Eds. Oriente, 2011, p. 50; **1807:** Sociedad Genealógica de Utah (Salt Lake City, Utah, Estados Unidos), microfilme N°1389116; **1815:** Lilia MAGO de CHÓPITE, "La población de Caracas (1754-1820). Estructura y características", en *Anuario de Estudios Hispanoamericanos* Vol. 54, n.º 2, España, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997: pp. 531, 533.

Ahora bien, a pesar de que todas estas perspectivas nos llevan a suponer que el comercio de esclavos en Cartagena perdió su preponderancia al final del siglo XVIII e inicios del XIX en comparación a otros periodos de la trata⁸¹, este siguió jugando un papel importante en la economía de la ciudad y el resto de la región neogranadina. Por lo que es importante destacar que el número de transacciones de compraventa de esclavizados en este puerto, así como su dinamismo económico con relación a este comercio, es menor en comparación a otros periodos dónde fue efectuada esta empresa (contratos que estuvieron a cargo de diversas compañías como los alemanes, holandeses, portugueses, franceses e ingleses), sin embargo, los esclavizados seguían ejerciendo un rol significativo cómo mano de obra y servicios domésticos en la ciudad, y en particular en su hinterland, además de otras zonas al interior del Virreinato. Por consiguiente, es relevante señalar el papel jugado por las haciendas, que fueron convertidas en uno de los principales centros receptores de esclavos en el periodo, debido a las necesidades de abastecer a la ciudad de productos alimenticios,⁸² además del envío de estos últimos a otros destinos tales como Mompox, Lorica o el Choco.

También se puede argumentar, la posibilidad de un aumento de precios en los mercados de esclavizados dentro de los espacios interioranos del Virreinato, lo cual sería consecuencia indirecta de las diversas políticas que buscaban abolir de forma definitiva la esclavitud, y que se acentúan para el siglo XIX⁸³. A esto debemos añadir el escaso arribo de barcos dedicados a la trata, en los diversos puertos del virreinato y en particular a Cartagena. En este sentido, buena parte de estos mercados estuvieron enfocados en la compraventa de esclavos, que ya residían en la región y que eran criollos, es decir, aquellos que habían nacido en territorio americano y que eran de segunda, tercera o cuarta generación, o los que podían provenir del comercio ilegal⁸⁴.

Por otra parte, es importante indagar el impacto que tuvo la introducción ilegal de esclavizados y su parámetro de incidencia en la composición porcentual de la población cartagenera, ya que nos permitiría constatar con una

⁸¹ Jorge palacios preciado estima en sus cálculos que en el periodo de la trata francesa fueron introducidos en Cartagena unas 3.913 esclavizados con un promedio de 435 traídos los 9 años que duro el asiento francés, (Preciado no posee constancia de ventas realizadas en el periodo del asiento), para el caso del asiento ingles considera que fueron introducidos unos 10.603 esclavizados con un promedio de 286 ventas los primeros 4 años de la trata lo cual supera las estimaciones presentadas en nuestro periodo de estudio.

⁸² S. Solano, M. Vanegas & D. Hernández, "Labores y vida urbana", p. 46.

⁸³ M. Lucerna, *La esclavitud en la América*, pp. 309-311.

⁸⁴ A. Maya, "Demografía histórica de la trata", p. 43.

mayor claridad, si realmente hubo un aumento o disminución de esclavizados en la ciudad. No obstante, la falta de documentación e investigaciones al respecto nos impide avanzar bajo esa perspectiva teórica.

2.2 Volumen del comercio de esclavizados en Cartagena

Uno de los principales aspectos que nos permite dilucidar estas percepciones sobre el comercio de esclavos en Cartagena en este periodo, es el tema relacionado con la cantidad de volumen y transacciones de esclavizados que tenía la ciudad, lo cual quedaba registrado en la alcabala (que era un tipo de impuesto particular encargado de percibir parte de los recaudos por la compraventa de diversos productos, entre los cuales podemos encontrar transacciones de esclavizados, el valor total de los impuestos percibidos, sus precios de venta y avaluó como queda registrado en la tabla 3).

La cifra en este cuadro nos ayuda a entender ciertas particularidades del comercio de esclavos de Cartagena en este periodo. En lo referente a esto, es destacable indicar que, si bien para los rendimientos en relación al número de transacciones tiene una tendencia a estar a la baja, no estuvieron definidos bajo unos parámetros constantes, ya que estos fluctúan a lo largo del periodo, lo cual observamos de forma concreta para los años 1803 y 1804, debido a que para el segundo año hay un aumento destacable en cuanto al número de esclavos transados que se duplicó con respecto al establecido en 1803.

Tabla 3. Balance general transacciones, número de esclavizados y cantidad de impuestos percibidos por la alcabala 1790-1810.

Balance General Transacciones	1802*	1803	1804	1805	1807-1808	1809*
Transacciones	47	177	321	238	187	5
Esclavizados	39	142	332	249	193	29
Recaudos de Impuestos Percibidos por la Alcabala por la compraventa de Esclavos (Pesos)	185	633	1478	1187	767	125

Fuente: AGN, SAA-III, Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, 1802, 1803, 1804, 1805, 1807-1808 y 1809⁸⁵.

Es preciso destacar varios factores que pudieron incidir en estas tendencias, tales como las políticas liberales establecidas por el virrey Caballero y Góngora para la reactivación del comercio entre Cartagena y las Antillas inglesas y holandesas. Este funcionario acordó permisos en la importación de productos, además de las políticas relativamente permisivas contra el contrabando establecidas por los gobernadores de la Provincia de Cartagena, Joaquín Cañaverl Ponce y Anastasio Cejudo⁸⁶, desembocando a estos negocios ilícitos inundaran nuevamente la provincia de Cartagena. Bajo este punto, es probable que estas medidas favorecieran el contrabando de esclavos⁸⁷, de los cuales podrían sacarse mucho más rédito.

Otro rasgo relevante que podemos inferir a partir de la tabla 4, es la prevalencia del comercio de esclavos, ya que en muchos casos las estimaciones establecidas sobre el envío y arribo de barcos negreros entre 1750 y 1810, sumado a varias consideraciones de algunos autores, invitan a deducir que las transiciones pudieron ser mucho más bajas⁸⁸. Por ello, es importante hacer una comparación con un periodo precedente a este comercio que abarca los años 1764-1765 en Cartagena; y que si bien la muestra no es suficiente para establecer una dinámica

⁸⁵ Los asteriscos indican que los registros del año se encuentran incompletos, (10 reales equivalen a 1 peso, 34 maravedíes equivalen a 1 real)

⁸⁶ Nicolás del Castillo Mathieu, *Los gobernadores de Cartagena de Indias 1504-1810*, Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, 1998, p. 119.

⁸⁷ A. Maya, "Demografía histórica de la trata", p. 44.

⁸⁸ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 12.

general para finales del siglo XVIII e inicios del XIX, esto nos deja entrever ciertos puntos destacables que ahondaremos con la muestra de los siguientes cuadros.

Tabla 4: Relación general transacciones y número de esclavizados alcabala 1764-1765 y 1790-1810.

Balance General Transacciones	1764-1765	1802*	1803	1804	1805	1807-1808	1809*
Transacciones	48	47	177	321	238	187	5
Esclavizados	58	39	142	332	249	193	29

Fuente: AGN, SAA-III, Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, 1764-1765, 1802, 1803, 1804, 1805, 1807-1808 y 1809⁸⁹.

La Tabla 4 muestra la relación entre estos dos periodos, dónde logramos observar que las transacciones entre 1764-1765 apenas superan la muestra de los años de 1803 y 1809, los que a su vez están incompletos, por lo que los datos de estos últimos pudieron ser mucho mayores. Uno de los factores que pudieron incidir en el bajo rango de comercio de esclavizado en la muestra, tiene que ver con políticas establecidas para los años de 1763-1772, con la concesión de contratos a la Marquesa de Valdehoyos⁹⁰ y a la compañía gaditana para el arribo de esclavos a la ciudad, que a su vez, fueron utilizadas en gran medida para la introducción de productos tales como la harina, lo que puede explicar los bajos rendimientos de los años 1764-1765⁹¹.

Otro aspecto importante que influye en la variación de las transacciones entre 1802-1809, fueron las haciendas que venían utilizando mano de obra esclava desde el siglo XVI para el funcionamiento de sus unidades productivas, y que en gran medida representaban buena parte del valor total de estas últimas⁹². Para inicios del siglo XIX, varios sectores correspondientes a las élites de la ciudad, consideraron que hacer parte de negocios relacionados al abasto, podría ser una inversión que generaría grandes rentas, por lo que una parte de los esclavizados que residían en Cartagena, fueron desplazados a este tipo de estancias productivas fuera de la ciudad, lo cual, si sumamos un contexto de escasez de la nueva mano de obra esclavizada por parte de los mercados internacionales, generó una migración de este sector a las zonas circundantes de este puerto, así como a otros territorios al interior del virreinato. Igualmente, los esclavizados siguieron desarrollando un rol importante para la ciudad por medio de las haciendas, ya que estas se encargaban del abastecimiento de todo tipo de productos⁹³.

A partir de estas consideraciones, podemos concluir que el comercio de esclavos en Cartagena entre 1790-1810 tiene unas características que lo diferencian de otros periodos, lo cual es resultado de las complejas dinámicas que empiezan a gestarse a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, dónde la ciudad pierde su rol representativo cómo centro de arribo y redistribución de esclavos en la región, no obstante, el comercio de esclavizados seguiría teniendo relevancia para la ciudad, áreas rurales y otros espacios de la región.

2.3 Mompox en la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del XIX

Para inicios de la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, podemos determinar que existe una característica contrastante entre Cartagena y Mompox, ya que esta villa era considerada como una de las principales zonas de articulación entre los mercados regionales costeros y las provincias andinas a lo largo del

⁸⁹ Los asteriscos indican que los registros del año se encuentran incompletos, (10 reales equivalen a 1 peso, 34 maravedís equivalen a 1 real)

⁹⁰ A. Maya, "Demografía histórica de la trata", p. 44.

⁹¹ M. Lucerna, *La esclavitud en la América*, p. 219.

⁹² Adolfo Meisel Roca, "Esclavitud, Mestizaje y Haciendas en la Provincia de Cartagena: 1533-1851", en *Revista Desarrollo y Sociedad*, n.º 4, Bogotá, Universidad de los Andes, 1980, p. 249.

⁹³ S. Solano, M. Vanegas & D. Hernández, "Labores y vida urbana", p. 46.

periodo colonial. Además, diversos autores han planteado varias ideas sobre el rol que pudo ejercer su puerto en el comercio y distribución de esclavos, aunque no de una forma sistemática y concreta⁹⁴.

Ahora bien, desde comienzos de la década de 1760 hubo un cambio determinante en las dinámicas económicas de la región, porque la villa de Mompox experimentaría un importante ciclo de auge y, posterior recesión económica entre 1760 y 1809, que lo convertiría en el mayor puerto de las regiones interiores del virreinato⁹⁵, como resultado de tres aspectos fundamentales: El primero está relacionado con un proceso de dinamización de mercados que sufriría este puerto; en este sentido, Mompox sería receptor del envío de todo tipo de productos que serían introducidos a las provincias andinas, así como la exportación de lo producido en estas zonas a las regiones costeras⁹⁶.

El segundo factor, que fue demostrado recientemente por estudios en los que se puede dilucidar, que el virreinato de la Nueva Granada ejerció un rol preponderante como principal productor de oro para el imperio español en la segunda mitad del siglo XVIII, incluso siendo, por un corto periodo de tiempo, uno de los más destacados productores de este mineral en el mundo, debido a una caída en la reducción de los mercados en Brasil y África occidental⁹⁷, como consecuencia de los ciclos económicos mineros que incentivaron el comercio e intercambios bajo sus diversas variantes.

Por último, se puede señalar la posición estratégica de Mompox como punto de interacción entre las zonas costeras y andinas, la cercanía con el río Magdalena, sumado a que su puerto era abastecido de productos procedentes de los puertos regulados, como lo era el de Cartagena, el cual era usado para la introducción de mercaderías y también de aquellos que importaban bienes de contrabando y no estaban autorizados para el comercio legal. Así mismo, no debemos obviar la participación de actores destacados como los marqueses de Santa Coa, que a mediados del siglo XVIII habían incentivado una parte importante del comercio momposino con sus perspectivas de negocios y compraventa de todo tipo de producto, con el objetivo de obtener importantes réditos.

Mompox también jugó un papel fundamental en la introducción de esclavos a las provincias interiores del virreinato, así como en las estancias productivas de las regiones costeras. No obstante, es relevante destacar que muchos de los datos relativos al volumen de la compraventa de esclavos en la gran mayoría de los casos, no quedaban registrados en la región, lo cual de cierta manera es consecuencia de las propias particularidades del puerto como zona de paso.

En este orden de ideas, es preciso definir varios aspectos que tendrán una influencia particular en el puerto a lo largo de este periodo. La primera medida refiere a que, para el caso de esta villa, la compraventa de esclavos estuvo caracterizada por sus mercados bastante estrechos en relación a este comercio, debido a los pocos esclavizados transados en este sitio,⁹⁸ a lo cual podemos añadir las propias dinámicas particulares del comercio transatlántico de esclavos. Adicionalmente, buena parte del alto porcentaje de las transacciones no eran realizadas por medios legales, por lo que en este apartado es destacable señalar que el contrabando de esclavos en esta villa venía siendo un problema de larga data, ya que desde la segunda mitad del siglo XVII e inicios del

⁹⁴ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 143.

⁹⁵ James Vladimir Torres & Jose L. Henao, "Connecting the Northern Andes and the Atlantic, Role of Inland Ports in New Granada's Interregional Trade (1770-1809)", en *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History* Vol. 39, n.º 3, Madrid, Universidad Carlos III de Madrid, 2020, p. 473.

⁹⁶ *Ídem*.

⁹⁷ *Ídem*, p. 470.

⁹⁸ C. Valencia, *Alma en boca y huesos*, p. 45.

XVIII, gran parte de las unidades productivas en Mompox contaban con una importante proporción de mano de obra esclava, que no era reflejada en las Alcabalas ni en cualquier otro tipo de impuesto⁹⁹, lo cual, a su vez, logró acentuarse, teniendo en cuenta que fue uno de los periodos más prósperos del auge esclavista de la corona española.

Bajo estas consideraciones, es pertinente mencionar que el establecimiento de nuevas políticas españolas para la introducción de esclavos, así como tolerar el acceso de navíos neutrales, pudo llevar al aumento del contrabando de esclavizados a esta región, los cuales fueron introducidos por medio de puertos ocultos (los cuales según de Ernesto Bassi, eran aquellos puertos que estaban por fuera del control de las autoridades reales)¹⁰⁰, por lo que Mompox, en cierta medida, pudo haberse beneficiado de estas nuevas dinámicas económicas.

Por otra parte, se puede constatar que muchos de los destinos de aquellos esclavos que eran llevados a los puertos interiores y de forma particular a Mompox, como al resto de provincias andinas, no quedaban registrados en las cuentas de Alcabala. No obstante, a partir de una recopilación de datos provenientes de varias fuentes, como testamentarias y casos particulares de la Alcabala de Cartagena, que abarcan nuestro periodo de estudio, pudimos establecer el destino de varios de estos esclavizados —que se encuentran reflejados en la tabla 5—. Analizando a profundidad esta tabla, podemos observar que, en la primera parte aparece el lugar de la transacción, la fecha y los compradores, así como el posible destino final. En el otro lado de la tabla, están registrados los vendedores y los esclavos vendidos, además que algunas de estas ventas contienen el precio y el número de esclavos adquiridos. Las cifras establecidas en este cuadro permiten observar que muchos de los mercaderes que llegaban a Cartagena y Mompox para abastecerse de esclavos, no ingresaban a las regiones interiores para posteriormente revenderlos en otros sitios, si no que los dirigían directamente a sus destinos finales (se debe hacer énfasis en que buena parte de estos esclavos transados eran criollos¹⁰¹).

Es preciso destacar los casos de José Ignacio Rentería, vecino de Tamboral (Chocó), que le compró al Marqués de Santa Coa unas 29 piezas de esclavos para el trabajo en las minas, y que, si bien escapa a nuestro marco de estudio, si hace parte de las dinámicas comerciales que encuadran este periodo. Así mismo es el caso de María Luis Cavero, vecina de Toribío (Caloto), que le compra a José Evarrio una mulata llamada Eusevia Espinoza por unos 230 pesos¹⁰².

En estas muestras se ejemplifica que los mercaderes de esclavizados no dejaban constancia de los sitios por dónde transitaban antes de llegar a su destino final. Además de que, para el caso de la villa de Mompox, desde 1724 la recaudación establecida en el puerto era aplicada a las mercaderías que cumplían dos características, siendo la primera para aquellas mercancías que no habían pagado impuestos en otros puertos, y la segunda, los bienes o productos revendidos en la villa. Entonces, bajo estas condiciones, los cobros para el pase del puerto sólo eran ejercidos en las mercancías producidas en las regiones que no tenían autoridad para ejercer los recaudos y las mercancías redistribuidas por los comerciantes de Mompox¹⁰³. En consecuencia, muchos de los esclavos que ingresaron a las provincias interiores a través del puerto de Mompox no quedaron registrados a excepción de que estos fueran revendidos en la villa.

⁹⁹ J. Torres & J. Henao, "Connecting the Northern Andes", p. 478.

¹⁰⁰ E. Bassi, *An Aqueous Territory*, p. 37.

¹⁰¹ C. Valencia, *Alma en boca y huesos*, p. 66.

¹⁰² AGN, SAA-III, Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, 1764-1765, 1802, 1803, 1804, 1805, 1807-1808 y 1809, libro de contabilidad del Marqués de Santa Coa.

¹⁰³ J. Torres & J. Henao, "Connecting the Northern Andes", pp. 478-479.

Tabla 5. Compra y venta de esclavos entre destinos particulares Cartagena y Mompox 1761-1810.

lugar de transacción	Fecha de compra	comprador	destino	vendedor	procedencia del vendedor	raza	Cantidad	Nombres	Pesos
Mompox	30/9/1761	Marquez de Santa Coa	Mompox	Joaquín hemandez	Vecino de la cienaga de Santa Marta	negro	1		
Mompox	6/8/1762	Maquez de santa coa	Minas de Caceres de Mompox	Manía del rosario	vecino de Mompox	negra	1		
Mompox	1/10/1764	Ignacio Renteria	vecino de Tamboral Choco	Marquez de Santa Coa	Mompox		29 piezas		
Mompox	6/8/1765	Juan Bernardo Zapa	Boca del Monte de San Andres	Marquez de Santa Coa	Mompox	negro	1		
Cartagena	17/6/1803	Maria Luisa Caveró	Vecina de Tonbio	Jose Evarrio		Mulato	1	Eusevio Espinosa	230
Cartagena	27/10/1803	Jose Antonio Noriega		Jose Francisco Diaz Granado	Vecino de Santa Marta	Negro	1	Tomas de Jesus	200
Cartagena	26/11/1803	Maria Celedonia Gonzales		Lucas de los Santos	Vecino de Santa Fe	Negro	1	Jose Ignacio	280
Cartagena	28/11/1803	Julian Castañó	Vecino de Turbaco	Manuela Gordon Cutierrez		Negro	1	Martin Pasos	300
Cartagena	14/1/1804	Nicolas Cano	Vecino de Malaga santander*	Jose Ramon Barragan		Negro	1	Jose Ignacio	250
Cartagena	28/1/1804	Manuela Quintas	Negra vendida de Hacienda llamada Honduras	Vicente Marimon		Negra	1		215
Cartagena	18/2/1804	Lucas Frete		Jose Antonio Pumarejo	Vecino de Valle dupar	Negro	1	Manuel	240
Cartagena	24/3/1804	Domingo Barragan		Juan Justo Rocha	Vecinos de Tohu	Negra	1	Maria Josefa	155
Cartagena	11/4/1804	Pablo Martelo	Vecino de Mahates	Francisco Antonio Martinez		Esclavo	1	Jose de a Cruz	225
Cartagena	14/8/1804	Fernando de Meza	Vecino de San Juan de Saiagun	Juan Eugenio Canabal		Negra	1	Damiana	220
Cartagena	28/9/1804	Jaime Entor		Pedro Antonio Anguello	Vecino de la Ciudad de Granada, Provincia de Nicaragua	Negro	1	Santiago Anguello	325
Cartagena	28/9/1804	Juana Petrona Beltran		Patricia Josefa Garcia	Vecina de Estanislao	Negra	1	Marcelina Castilla	230
Cartagena	28/2/1805	Juan Cristomo Ruiz		Ramon Zufiga	Vecino de Santa Marta	Negro	1	Encarnacion Dolores	300
Cartagena	28/2/1805	Paulino Padilla	Vecino de Arjona	Harío de la Espriella		Negro	1	Domingo	180
Cartagena	11/8/1805	Lorenzo Orozco	Guaimaro	Santiago Gonzales		Negro	1	Jose Antonio	308
Cartagena	24/10/1807	Maria Salceda		Francisco Bustamante		negro bozal	1		
Cartagena	19/12/1807	Vicente Marimon-Enrique Canongo Doctoral De Esta Santa Yglesia Catedral		Manuel Canabal	Vecino De Mahates	negro	1		
Cartagena	28/1/1808	Manuel De Etaya		Benito Prada	Vecino De Mompox	samba-hijo	2		
Cartagena	1/2/1808	Juan Grau		Juan Antonio Patron	Vecino De Barranquilla	negro	1		
Cartagena	12/5/1808	Carlos Niño Velazco	Del Sitio De Lonca	Franco Noriega		negra-hijo	1		
Cartagena	12/5/1808	Carlos Niño Velazco	Del Sitio De Lonca	Franco Noriega		hijo	1		
Cartagena	14/7/1808	Jose Mayrin	Vecino De Trinidad	Joaquín Franco		negra	1		
Cartagena	22/9/1808	Forguatro Piedrula		Jose Borrel	Vecino De Trinidad	negro	1		
Cartagena	24/9/1808	Antonio Cendras	Vecino De Trinidad	Tomasa Rivero		sambito	1		
Cartagena	18/8/1809	Jose Maria Garcia de Toled	Hacienda Macayejos* (Macayecos)	Subasta*		Esclavos	13		2670

Fuente: AGN, SAA-III, Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, 1764-1765, 1802,1803,1804,1805,1807-1808 y 1809, libro de contabilidad del Marqués de santa Coa testamentarias.

Otra característica que se debe tener en cuenta, está relacionada con la reventa de esclavos, la cual era una actividad que estaba constituida por la compraventa continua de esclavos entre los comerciantes o funcionarios virreinales como práctica frecuente, lo cual se evidencia en las Alcabalas de la ciudad de Cartagena, con el caso de compraventa de María Concepción, que sufrió más de cuatro reventas pasando por lo menos por cuatro propietarios distintos¹⁰⁴. Esto ocurrió con varios de los esclavos revendidos, que terminaron siendo sacados de la ciudad y enviados a las haciendas u otros lugares del virreinato, los que a su vez no quedaban registrados en las Alcabalas locales, ni en ningún otro puerto de las provincias del interior. En este orden de ideas, buena parte de los mercaderes que lograron registrar el destino final de los esclavos comprados y que están registrados en la tabla 5, tuvieron que pasar por Mompox porque era el puerto de paso obligado de interconexión entre las provincias del interior y las regiones costeras debido a la preponderancia geográfica y comercial que ejerció en este periodo. De igual manera, es importante precisar que esta perspectiva es una consideración particular, esto como consecuencia de las dificultades para medir el volumen del flujo real de esclavizados que obedecen a los argumentos mencionados anteriormente, por lo que en posteriores trabajos se deberá profundizar más en estas percepciones, para delimitar el alcance de este comercio en el tramo final del periodo colonial.

2.4 Interrelación Cartagena-Mompox

Es de vital importancia señalar que el comercio interregional de esclavos dejó de ser abastecido en gran medida por los mercados legales. Ejemplo de esto es aportado por las bases de datos, como la de Slave Trade Voyages, que para Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del XIX, sólo tienen registrada la entrada de 801 esclavos que fueron directamente traídos de África, que si son sumados con aquellos traídos por el comercio interamericano que movió alrededor de 5592, tenemos un total de 14.337 esclavizados traídos a este puerto¹⁰⁵.

El volumen de arribo de esclavizados en este periodo fue menor a cuando la trata fue establecida. En efecto, las guerras de la corona española con otras naciones europeas impidieron el comercio y el arribo de barcos al puerto de Cartagena, a excepción de las potencias neutrales. Aunque también es relevante añadir la poca capacidad adquisitiva de los comerciantes y habitantes neogranadinos para comprar esclavos, los cuales podían llegar a tener altos precios debido a la demanda de los mercados caribeños¹⁰⁶. Así que, bajo estas consideraciones, se puede afirmar que el comercio de esclavos entre Cartagena y Mompox a finales del siglo XVIII estuvo condicionado en gran medida por la compraventa de esclavizados que ya residían en estas regiones.

Los esclavos eran comprados y llevados a otras regiones para cumplir diversas labores y ser una mano de obra extra en el desarrollo de ciertas actividades productivas. Por ejemplo, para el caso de Cartagena estuvo determinado por las propias fluctuaciones del mercado y el desplazamiento de la mano de obra esclava que sufría la ciudad. A parte de esto, Cartagena vivió una crisis a inicios del siglo XIX, producto de los problemas económicos que afrontaba la corona española, los cuales imposibilitaron el envío de dineros para el mantenimiento y construcción de fortificaciones, lo cual terminaría por afectar los salarios y la contratación de jornaleros, provocando que la mano de obra esclava se disparara¹⁰⁷.

Varios autores han determinado la importancia de los temporales climáticos, debido a que eran factores que incidían en la compra y venta de esclavos con destino al interior del virreinato, porque estos números podían incrementar o disminuir dependiendo si eran periodos secos o lluviosos, ya que en muchas ocasiones influyó en

¹⁰⁴ AGN, SAA-III, Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, 1764-1765, 1802, 1803, 1804, 1805, 1807-1808 y 1809.

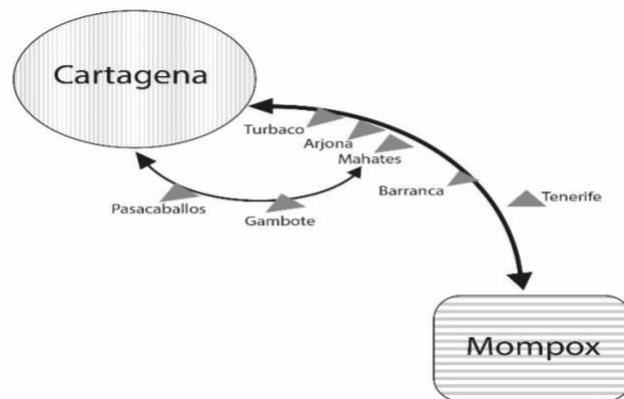
¹⁰⁵ Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>

¹⁰⁶ A. Maya, "Demografía histórica de la trata", p. 43.

¹⁰⁷ S. Solano, M. Vanegas & D. Hernández, "Labores y vida urbana", p. 46.

la accesibilidad a diversos caminos y ríos¹⁰⁸. Teniendo en cuenta lo anterior, buena parte de los esclavos llevados desde Cartagena a Mompox y al resto de las regiones del interior, eran transportados por las tradicionales rutas para la conducción de bienes y personas, atravesando diversos caminos y ríos que conectaban las distintas regiones del virreinato, siendo un ejemplo de esto el río Magdalena, que fungió como la principal ruta de articulación fluvial entre los espacios interioranos y las costas, por lo que tener una importante interconexión con esta vía acuática era preponderante para establecer el comercio interregional.

Ilustración 1. Ruta Cartagena-Mompox para la introducción de esclavos en la segunda mitad del siglo XVIII e Inicios del XIX.



Fuente: AGN, sección milicias y marina, vías que de Cartagena conducen a las sábanas de Tolú: Descripción de ellas año 1771.

Para el caso de las rutas en el comercio de esclavos entre Cartagena y Mompox, fue principalmente establecida por medio del antiguo canal del Dique, que a su vez estaba interconectado con el río Magdalena, pasando a través de diversos sitios hasta llegar a Mompox. La ruta iniciaba en Cartagena, donde los esclavos eran transportados desde la bahía a Pasacaballos, y de ahí pasaban a través del canal del Dique con sus vertientes y caños, para después ser llevados hasta Gambote, que estaba conectada con otros pequeños afluentes interiores. Posteriormente, llegaban a Mahates y luego a los sitios de Barranca y Tenerife hasta llegar a Mompox, en donde eran redirigidos hacia otras regiones o eran vendidos en este puerto. De igual forma, podían ser transportados desde el Cartagena a Turbaco, con el fin de pasar por Arjona con destino a Mahates, y seguir desde ese punto, por el canal del Dique, como se refleja en el esquema 7, que representa el nodo entre estos espacios regionales.

En cuanto a los principales medios de transporte empleados en la región para el comercio de esclavos, es relevante señalar el uso de champanes, canoas y otro tipo de embarcaciones, así como el uso de recuas de mulas y traslado a pie en los caminos. A su vez, el recorrido por las diversas zonas territoriales no estuvo exento de múltiples dificultades que sufrirían los esclavos, tales como sobreponerse a las temperaturas cambiantes, las crecidas de ríos y enfermedades, a lo cual además podemos añadir los largos y tortuosos viajes a través de los caminos. Con respecto a la cantidad de esclavos, los comerciantes no solían llevar más de 15 esclavos en sus viajes debido a posibles temores de levantamiento en las embarcaciones o caminos.

Del mismo modo es imperativo destacar el papel de varias rutas terrestres relacionadas con el Canal del Dique, como el camino real entre Mahates y Tolú, que interconectaban buena parte de las haciendas de la jurisdicción de Mahates, las cuales estaban en su gran mayoría provistas con mano de obra esclava adquirida de Cartagena y sus alrededores, para la producción de mieles y frutos, con el fin de abastecer diferentes poblaciones de la ciudad y su provincia¹⁰⁹.

¹⁰⁸ J. Palacios, *La trata de negros*, p. 202.

¹⁰⁹AGN, Sección Milicias y Marina, Vías que de Cartagena conducen a las sábanas de Tolú: Descripción de ellas año 1771.

Conclusiones

Se puede concluir entonces, que el comercio e introducción de esclavos durante el tramo final del siglo XVIII e inicios del XIX es diferente a otros periodos de la colonia, en relación al volumen y cantidades de esclavizados que fueron comerciados e introducidos al interior del Virreinato de Nueva Granada, lo cual estuvo determinado por muchos procesos económicos políticos y sociales que influyeron en gran medida en la decadencia y posterior fin de la esclavitud. Sin embargo, es importante señalar que en Cartagena el comercio de esclavos siguió ejerciendo un papel relevante en la ciudad hasta el fin de la colonia, dado que los sectores esclavizados siguieron siendo necesarios para el desarrollo de diversas labores. De igual forma, las fluctuaciones económicas del mercado cartagenero y su abasto, hicieron que la necesidad de esta mano de obra esclava variase en este periodo, lo cual llevo a la venta y transporte de estos últimos y otras regiones de la jurisdicción y del virreinato. En este sentido, Mompox jugó un papel destacado como eje de articulación y transporte de estos esclavizados (los cuales en muchos casos no quedaban registrados en la región), así como otro tipo de bienes de las regiones internas, lo cual es resultado de un periodo de auge y contracción económica que sufriría esta última villa.

Bibliografía

Fuentes primarias

- AGI, Indiferente General, 1527. Inserto en Tovar, Hermes, Tovar, Camilo & Tovar, Mauricio (comps.), *Convocatoria al poder del número. Censos y estadísticas de la Nueva Granada 1750-1830*, Bogotá, AGN, 1994.
- AGI, Indiferente General, leg. 1527, ff. 15r.-16r.
- AGI, Santa Fe, leg. 1023.
- AGI, Santa Fe, leg. 43, R.4, N.19, f. 1r.
- AGI, Santo Domingo, leg. 2302.
- AGN, SAA-III, Real Hacienda, Cuentas, Alcabalas, Cartagena, 1802, 1803, 1804, 1805, 1807-1808 y 1809. Libro de contabilidad del Marqués de Santa Coa.
- AGN, SC, CVD, leg. 6, doc. ff. 361r.
- AGN, SC, Miscelánea, leg. 99, doc. f. 176r.
- AGN, Sección Colecciones, fondo Enrique Ortega Ricaurte, caja 12, carpeta 1.
- AGN, Sección Mapas y Planos, Mapoteca n.º 7, ref.: 1353F: 21.
- AGN, Sección Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, ref.: 698-A.
- AGN, Sección Milicias y Marina, Vías que de Cartagena conducen a las sabanas de Tolú: Descripción de ellas año 1771.
- Base de datos TSTD, <https://www.slavevoyages.org/>.
- Lilia Mago de Chópite, "La población de Caracas (1754-1820). Estructura y características" en *Anuario de Estudios Hispanoamericanos Vol. 54*, n.º 2, España, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997.

Meriño Fuentes, María & Pereira, Aisnara, *Familias, agregados y esclavos. Los padrones de vecinos de Santiago de Cuba (1778-1861)*, Santiago de Cuba, Eds. Oriente, 2011.

Ramón de la Sagra, *Historia económica, política y estadística de la Isla de Cuba*, La Habana, Imp. de viuda de Arazoza y Soler, 1831.

Real Cedula de su Majestad concediendo libertad para el comercio de negros con los Virreinos de Buenos Aires, Capitanía General de Caracas, Islas de Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, a españoles y Extranjeros. Madrid, Lorenzo de Martín, Impresor de varias oficinas de su majestad.,1791.

Sociedad Genealógica de Utah (Salt Lake City, Utah, Estados Unidos), microfilme N°1389116.

Fuentes Secundarias

Alcalá y Heinke, Agustin, *Esclavitud de los negros en la América Española*, Madrid, Imprenta Juan Puego Luna, 1919.

Barona Becerra, Guido, *La maldición de midas en una región del mundo colonia Popayán 1730-1830*, Cali, Universidad del Valle: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes del Cauca, 1995.

Bassi, Ernesto, *An Aqueous Territory: Sailors and Geographies in New Granada Transimperial Greater Caribbean World*, Carolina del Norte, Duke University Press, 2016.

Benavides Silva, Fabian Leonardo, "La libertad de los esclavos frente a la legislación y las ideas antiesclavistas en el Nuevo Reino de Granada entre la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX", en *Análisis: revista colombiana de humanidades*, n.º 83, Colombia, Universidad Santo Tomás, 2013.

Borucki, Alex, *De compañeros de barco a camaradas de armas. Identidades negras en el Río de la Plata, 1760-1780*, Buenos Aires, Prometeo libros, 2017.

Braudel, Fernand, *Civilización material económica y capitalismo siglos XV-XVIII*, Madrid, Alianza Editorial, 1984.

Burns, James Robert, "'Slaves' and 'Slave Owners' or 'Enslaved People' and 'Enslavers'?", UK, University of Cambridge, 2023. <https://doi.org/10.1017/S0080440123000282>.

Castillo Mathieu, Nicolás del, *Los gobernadores de Cartagena de Indias 1504-1810*, Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, 1998.

Colmenares, German, *Historia económica y social de Colombia 1537-1719: Popayán una sociedad esclavista 1680-1800*, Bogotá, Tercer mundo, 1997.

Eltis, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford, Oxford University, 1987.

Ferreira, Roquinaldo & Seijas, Tatiana, *El Comercio de esclavos en américa latina una introducción, Estudios Afrolatinoamericanos*, Buenos Aires, CLASCO, 2018.

Gallego, Jose Andres, *Esclavitud en la América Española*, Madrid, Ediciones Encuentro, S.A., 2005.

Helg, Aline, *Nunca más esclavos: una historia comparada de los esclavos que se liberaron de las Américas*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2020.

- Jaramillo Uribe, Jaime, *Controversia Jurídica y filosófica librada en la nueva Granada en torno a la liberación de esclavos y la importancia económica y social en el siglo XIX*, Bogotá, Universidad Nacional, 1997.
- Jaramillo Uribe, Jaime, *Esclavos y señores en la sociedad colonial colombiana del siglo XVIII*, Bogotá, Anuario Colombiano de Historia Social y la Cultura, 1963.
- Klein, Herbert S., *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, Alianza Editorial/Historia Crítica, 1986.
- Lucerna Samoral, Manuel, *La esclavitud en la América Española*, Varsovia, Centro de Estudios Latinoamericanos., 2002.
- Maya, Adriana, "Demografía histórica de la trata por Cartagena 1533-1810", en *Geografía Humana de Colombia, Los Afrocolombianos, Tomo VI*, Bogotá, Instituto Colombiano de Historia Hispánica, 1998.
- Mazzeo de Vivó, Cristina Ana, "Esclavitud y acumulación Mercantil, el tráfico negrero en el contexto de las reformas Borbónicas", en *Historica Vol. XVII*, n.º 2, Lima, Pontificia Universidad católica del Perú, 1993.
- Meisel Roca, Adolfo, "Esclavitud, Mestizaje y Haciendas en la Provincia de Cartagena: 1533-1851", en *Revista Desarrollo y Sociedad*, n.º 4, Bogotá, Universidad de los Andes, 1980.
- Morgan, Kenneth, *Cuatro siglos de esclavitud Transatlántica*, Barcelona, Editorial Planeta, 2017.
- Palacios Preciado, Jorge, *La esclavitud y la trata de negros: Entre la teoría y la práctica*, Tunja, Universidad tecnológica y pedagógica de Colombia, 1988.
- Palacios Preciado, Jorge, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Universidad Tecnológica y Pedagógica de Colombia, 1973.
- Pérez, A, Apropiación de herramientas jurídicas de los esclavizados en la provincia de Antioquia 1789-1821. Colombia, Memorias Barranquilla, 2019. <https://doi.org/10.14482/memor.37.986>.
- Price, Richard, *Sociedades Cimarronas: Comunidades esclavas rebeldes en las Américas*, México, Siglo XXI editores S.A, 1981.
- Scelle, Georges, "La Traité Négrière Aux Indes de Castille. Contrats et Traités d'Assiento, vols. I and II", en *American Journal of International Law Vol. 1*, n.º 1, Paris, Larose et Tenin, 1906.
- Sempat Assadourian, Carlos, *El Sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- Sharp, William, "La rentabilidad de la esclavitud en el Choco 1680-1810", en *Anuario Colombiano De Historia Social y De la Cultura*, n.º 8, Bogotá, Universidad Nacional, 1976.
- Solano, Sergio, Vanegas, Muriel & Hernández, Dianiz, "Labores y vida urbana de los esclavos de particulares y del rey en Cartagena de Indias", 1750-1810, en *El Taller de la Historia Vol. 13*, n.º 1, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2021.
- Taborda, Sandra Milena, *Esclavitud en Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII: entre el maltrato y la resistencia*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2013.
- Torres, James Vladimir & Henao, Jose L., "Connecting the Northern Andes and the Atlantic, Role of Inland Ports in New Granada's Interregional Trade (1770-1809)", en *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History Vol. 39*, n.º 3, Madrid, Universidad Carlos III de Madrid, 2020.

Valencia Villa, Carlos Eduardo, *Alma en boca y huesos en costal: una aproximación a los contrastes socio-económicos de la esclavitud: Santafé, Mariquita y Mompox, 1610-1660*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2003.

Vidal, Antonino, *Cartagena de Indias y su región histórica del Caribe 1580-1640*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 2002.

Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y su comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1977.

West, Robert, *Minería de Aluvión en Colombia durante el periodo colonial*, Bogotá, Universidad Nacional, 1972.

Wheat, David, *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570–1640*, Chapel Hill, NC, University of North Carolina Press, 2016.