

UN ACERCAMIENTO A LA INTRODUCCIÓN DE ESCLAVIZADOS A CAMPECHE A TRAVÉS DEL ASIENTO DE NEGROS DE INGLATERRA (1713-1739)¹

JORGE VÍCTORIA OJEDA²

RESUMEN

Estas líneas abordan la participación de Campeche en el Asiento de Negros concedido a Inglaterra por parte de España, de 1713 a 1739. La introducción de gente esclavizada a través del puerto de Campeche de manera legal, tuvo su mayor índice durante la primera mitad del siglo XVIII, debido al Asiento señalado, no obstante que aquella villa no fue considerada entre los puntos para las factorías de llegada y venta dentro del Tratado de 1713. El interés forestal y la expansión comercial de los ingleses abarcó el territorio yucateco, y establecieron en Campeche una “factoría” que subarrendaron a otros comerciantes radicados en Jamaica. A pesar del descontento de España, la “factoría” fue “oficializada” con la designación de una autoridad española que la supervisara. Los diversos acervos históricos consultados y las investigaciones precedentes, confirman que, durante las dos décadas de ese Asiento en Campeche, la migración legal forzada ascendió, hasta donde se sabe, a poco más de 800 esclavizados.

Palabras clave: migración forzada, Asiento de Negros, comercio de esclavizados, Campeche, subarriendo.

¹ Este artículo fue elaborado en el marco del proyecto de investigación “Africanos y afrodescendientes en San Francisco de Campeche, 1727-1820. Una historia por contar”, financiado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología CB (2017-2018- A1-S-25300).

² Universidad Autónoma de Yucatán (UADY), jorge.victoria@correo.uady.mx.

AN APPROACH TO THE INTRODUCTION OF SLAVES TO CAMPECHE THROUGH ASIENTO DE NEGROS OF ENGLAND (1713-1739)

ABSTRACT

These lines address the participation of Campeche in the Asiento de Negros granted to England by Spain from 1713 to 1739. The legal introduction of enslaved people through the port of Campeche had its highest rate during the first half of the 18th century due to the indicated Asiento. Despite the fact that Campeche was not considered among the points for the factories of arrival and sale within the Treaty of 1713. The forest interest and the commercial expansion of the English included the Yucatan territory, and they established a “factory” in Campeche, which they subleased to other settled merchants in Jamaica. Despite the discontent of Spain, the “factory” was made “official” with the nomination of a Spanish authority to supervise it. The consulted historical archives and the previous investigations confirm that during the two decades of that Asiento in Campeche, the legal forced migration amounted to more than 800 enslaved people.

Keywords: forced migration, Asiento de Negros, slave trade, Campeche, subleasing.

INTRODUCCIÓN

Al término de la guerra de Sucesión española (1701-1713),³ la Corona inglesa logró una de sus grandes ambiciones al conseguir que España le entregara una participación oficial en el comercio de esclavizados con su imperio de Ultramar, por medio del Asiento de Negros (1713-1739) y del navío de permiso para la comercialización de productos, dando por terminado el contrato que esta última tenía con Francia para el tráfico de africanos por medio de la Compañía de Guinea (Palmer 1981, 9; García de León 2014, 663-664).

En el contexto de la introducción de esclavizados por parte de la Compañía Real de Inglaterra, a través de la South Sea Company y las factorías⁴ señaladas en puertos de la geografía hispana en América, tocó a Veracruz fungir como punto clave en el virreinato de la Nueva España, desde el inicio del acuerdo. Años más tarde, de manera secundaria, el puerto novohispano de Campeche también recibió centenares de “piezas humanas” de ese comercio.⁵

A nivel general, el episodio de ese Asiento en América ha sido abordado por diferentes investigadores como Sorsby (1975), Palmer (1981), Donoso (2010), O'Malley (2014),⁶ entre otros, y aquellos enfocados en la Nueva España, principalmente a Veracruz, están Aguirre Beltrán (1984) y García de León (2014), mientras que Restall (2009) y Valencia (2021, 38-42) han enfocado las menciones sobre el tema un poco más hacia la Península de Yucatán. Todos esos autores mencionan al puerto yucateco como partícipe, aunque García de León, Restall y Donoso le dedican más líneas, e incluso citan el “subarriendo”⁷ de la

³ La guerra comenzó por el temor de que, una vez fallecido Carlos II de España, Francia incorporara a su territorio a España, ya que no había heredero al trono. En la contienda estuvieron involucradas, por diversos intereses, las dos naciones señaladas, más Inglaterra, Austria, las Provincias Unidas, Prusia, el Sacro Imperio, Portugal y algunas provincias alemanas. El Tratado de Utrecht de 1713 dio fin al conflicto y, a pesar de que los borbones tomaron el trono de España, se negoció que no se unirían ambos reinos.

⁴ Las ciudades elegidas fueron Buenos Aires, Cartagena de Indias, Panamá y Portobelo. Estas dos últimas constituían una sola factoría; Veracruz, La Habana y Santiago de Cuba (Luxán y Luxán 2013, 282, 297).

⁵ Véase, “Tratados que se hicieron entre S.M. y el Rey de Inglaterra, sobre el Asiento de Negros. 1716”. Archivo General de Indias (AGI), Contaduría, leg. 261, núm. 18; Biblioteca Nacional de México (BNM), “Informe en derecho sobre que la Compañía de el Real Asiento de la Gran Bretaña, establecida para la introducción de esclavos negros, en estas Indias [...]. Juan José Ortega Bonilla, 1724”, Clasificación DSM 1724 M4MOR. También se encuentran en Biblioteca Digital Hemerográfica, Biblioteca Nacional de España (BDH, BNE). Mss. 6774. “Papeles históricos referentes al reino de España entre 1701 y 1800. Asiento de esclavos negros entre las Majestades Católica y Británica, 1716”. 1716, ff. 270-293.

⁶ De los autores apuntados, O'Malley hace tres menciones de Campeche en el capítulo 6, correspondiente al Asiento de los ingleses (2014, 219-263), sin relación con el tema aquí abordado.

⁷ En el *Diccionario de autoridades* (1726-1739) no aparece la palabra “subarriendo” o “subarriendo”, pero sí lo hace la palabra “arrendar” que significa “Tomar, ù dár en renta alguna hacienda: como una dehesa, heredád, ù otra cosa. Viene del nombre Renta, y de la partícula A, como si

“factoría”⁸ de Campeche. No es mucho lo que se sabe del llamado Asiento de Negros de Inglaterra en la villa yucateca, y lo que se ha logrado escudriñar por los investigadores en los archivos ingleses e hispanos se encuentra disgregado, ya que nunca se ha hecho un trabajo en específico para Campeche, sino que los datos se han obtenido en un marco de estudios más amplio o en conjunto con las otras factorías.

En ese sentido, el tema es amplio y complejo, y quedan interrogantes importantes en el aire: ¿La villa campechana era o no parte de las factorías oficiales?, ¿cuál fue el lapso en que Campeche recibió a esa migración forzada por medio del Asiento inglés? y, ¿hacia dónde se enfocaba la circulación de esa “mercancía”?, entre otras preguntas. Con la lectura y análisis de los textos sobre el tema, aunado a la investigación en el Archivo General del Estado de Yucatán, con énfasis en el Fondo Notarial, en el Archivo General de la Nación en la Ciudad de México, en el Archivo de Indias, en Sevilla, España, y la información que se ofrece en el Trans-Atlantic Slave Database, se presenta el resultado del trabajo circunscrito a Campeche y de su relación con el Asiento inglés en cuanto a la introducción numérica de esa mano de obra esclavizada, aunque también permite adentrarnos un tanto a la “factoría” de Campeche y su interés, pero, su propia característica de “ilegal”, según lo estipulado en el Tratado de 1713, hace que la información sea breve, tal como también se hace constar en los estudios previos.⁹

La hipótesis de trabajo se refiere a que Campeche, a pesar de no ser un sitio elegido en primera instancia como factoría, con su ubicación geográfica llevó a que los ingleses aprovecharan el puerto para hacerse de los recursos forestales de la región y prolongar su potencial comercial respecto a diversas mercancías. Se plantea que, aunque el puerto no estaba estipulado en el Tratado, como una forma de cubrir el espacio geográfico, los asentistas británicos subarrendaron la plaza campechana a traficantes de Jamaica, situación que España no aceptó de primera instancia, pero que luego “oficializó” con la designación de un jefe factor español en 1733, y que también se legitimaba con imposición de la marca o carimba que se utilizaba para los esclavizados introducidos por Campeche. Cabe aclarar que no fue una factoría como tal, con todo el personal requerido (Luxán y Luxán 2013, 382), pero sí un punto de comercio de esclavizados

dixera *Arrentar*”. *Diccionario de autoridades*, T. I (1726) <https://apps2.rae.es/DA.html>. El *Diccionario de la lengua española* de la RAE apunta como subarriendo: “Dar o tomar en arriendo algo, no de su dueño ni de su administrador, sino de otro arrendatario de ello”.

⁸ Luxán y Luxán (2013, 282) indican que una factoría debía contar con un presidente, secretario, contador, guarda almacén, cirujano y supervisor de esclavizados, un total de 30 empleados, más los factores españoles, al menos en 1732. Para Campeche no encontramos datos de ello; únicamente la mención de los factores ingleses y el español designado como factor.

⁹ Se hace esta observación porque, a la par de ese comercio, existen varias vetas por investigar, por ejemplo, el comercio de otras mercancías y géneros, el pago en moneda y en productos del agro, el comercio ilegal de la Compañía, los malos entendidos entre las dos coronas, los periodos de guerra, etcétera.

permitido y oficializado con la figura administrativa de un factor por parte de España (ante el hecho de que no fue una factoría, en los subsecuente se entremillaré esa palabra cuando se haga referencia a Campeche). El correr de esa “mercancía” abarcó la Península de Yucatán y quizá otras regiones aledañas, perdurando de 1725 a 1739, acorde a los datos que se tienen de las embarcaciones que arribaron a ese puerto.

A la par del comercio de esclavizados, la introducción de mercancía ilegal¹⁰ fue, según se dice, el motor principal del Asiento (Luxán y Luxán 2013, 276, 278),¹¹ asunto sobre el que, para Campeche, no se cuenta con información precisa.¹² En ese sentido, adelantamos que en este escrito nos circunscribimos únicamente a la introducción de migración forzada, aunque no cabe duda de que también hubo interés por el palo de tinte —codiciado desde hacía tiempo por los ingleses—¹³ y otras mercancías (O’Malley 2014, 246).

Al ofrecer estos datos al respecto del Asiento de Negros en Campeche se contribuye al mejor entendimiento de su actuar en esa plaza novohispana, sin menosprecio de su situación como “factoría” “subarrendada”, así como al conocimiento de un puerto menor que es poco señalado por los investigadores en la historia general de ese Asiento.¹⁴ Asimismo, el presente escrito sirve para reunir en un solo texto lo disperso de la información acerca del Asiento inglés en Campeche y la migración forzada que fomentó, asunto, que como apuntan algunos especialistas, requiere de mayores estudios para conocer de mejor manera la esclavitud en América española (Borucki, Eltis y Wheat 2015, 460).

LOS ASIENTOS DE NEGROS

España fue la primera corona en introducir africanos esclavizados en el territorio de América, dando inicio a la migración forzada de aquella gente. En 1501, los Reyes Católicos, Fernando e Isabel, aprobaron el establecimiento de la esclavitud en la isla de La Española y, al año siguiente, arribó a este lugar la inaugural

¹⁰ Para los juristas del siglo XVIII, la práctica del comercio ilícito significó ir “contra un bando”, o sea, no acatar los reglamentos referentes a las formas como debía ejercerse el comercio legal, los gravámenes a pagar y el tipo de productos que podían ser transportados y vendidos. De tal forma que toda actividad comercial no autorizada era un contrabando (Banco Nacional de Comercio Exterior 1967, 222). Una Real Orden del 15 de agosto de 1713 ejemplificaba lo anterior: “Se debe saber que todo género y especie prohibido a comerciar se llame contra bando [...]”, Archivo Histórico Nacional, Fondo Contemporáneos, Ministerio de Hacienda, lib. 8013, f. 415.

¹¹ Véase BDH. BNE, “Sobre abusos cometidos con el asiento de negros”. Mss. 6774, ff. 294-304; AGI, Indiferente, 2773.

¹² El contrabando va estar presente en la región peninsular durante la vida colonial y los puntos de vigilancia se convertirán en las puertas de entrada de ese ilícito (véase Victoria 2015).

¹³ Su interés por la tintórea proviene del siglo XVI, prolongándose a las centurias siguientes. Al respecto, véase Contreras 1990.

¹⁴ De los libros escritos sobre el Asiento inglés, destaca el de Donoso (2010) quien dedica un espacio a ese puerto novohispano y el subarriendo de la factoría.

embarcación con esa “mercancía” (Palmer 1981, 3). Antes del primer Asiento que inició en 1595, hubo un periodo (1518-1595) dominado por las licencias entregadas a particulares. El primer Asiento que controló el traslado de esclavizados al Nuevo Mundo estuvo en manos del portugués Pedro Gómez Raynel, quien pretendió introducir 38 250 individuos en diversas plazas en un lapso de nueve años. De la Nueva España únicamente Veracruz recibía esa fuerza de trabajo (Zabala 2012, 201).¹⁵ Debido a la unión entre las coronas de Portugal y España, desde finales del siglo XVI y hasta 1640, las casas portuguesas fueron privilegiadas en ese comercio (Piqueras 2011, 88).¹⁶ Para Campeche, de 1596 a 1640 se notifica la llegada legal de 293 esclavizados, pero los que arribaron de forma clandestina, debieron ser numerosos, probablemente (Ngou-Mve 1994, 150-152).

Años más tarde, la Corona española concedió el Asiento a los genoveses Domingo Grillo, Ambrossio y Agustín Lomelín, para el periodo 1663-1668, tras su conclusión, el negocio fue otorgado de nuevo a esas personas hasta 1674, con el compromiso de introducir 24 500 esclavizados a través de los puertos de Veracruz, Portobelo y Cartagena (Aguirre Beltrán 1984, 51-57; Luxán y Luxán 2016, 4). Posteriormente, a fines de 1674, los comerciantes castellanos Antonio García y Sebastián de Silicio obtuvieron el Asiento por cinco años, obligándose a transportar 4 000 individuos cada año. En esa ocasión, el mercado, sin duda aparejado con el tráfico ilegal, fue más amplio y los esclavizados de origen africano se distribuyeron de la siguiente manera: Portobelo 2 000 (para después llevarlos a Perú), 700 para Cartagena, 700 repartidos entre La Habana, Veracruz, Campeche y Honduras, y 600 a otros puntos (Aguirre Beltrán 1984, 59).¹⁷ Esta es la primera ocasión que Campeche aparece en el circuito de los asientos, aunque no existen datos que confirmen el arribo de esclavizados por esa vía a la villa de la Península de Yucatán.

Al finiquitarse este compromiso antes de tiempo,¹⁸ el Consulado de Sevilla intentó llevar ese comercio por poco más de cinco años, sin éxito. Luego otros comerciantes e interesados trataron de hacer el tráfico, como Juan Barroso del

¹⁵ AGI, Contaduría, leg. 261.

¹⁶ Aguirre Beltrán (1984, 33-48), da cuenta de ese comercio presentando nombres y fechas correspondientes

¹⁷ Aunque proporcionalmente a cada sitio le tocarían 175 esclavizados, es difícil que Campeche compitiera con La Habana y Veracruz, que servían como redistribuidores de esa fuerza de trabajo, porque el número que recibiría era menor, aunque, como se ha dicho, no se sabe de algún cargamento de llegada. Quizá la solicitud de cubrir un mayor espacio o sitios se debió a la práctica por igual de un comercio ilegal.

¹⁸ El compromiso fue el traslado de 20000 esclavizados a América hispana en cinco años, a razón de 450000 pesos anuales en total. Los altos derechos que la Hacienda Real cobraba a los asentistas por cada licencia de introducción (112.5 pesos por cada pieza de Indias) fue de las principales causas que originaron la bancarrota de los inversionistas y el fin del contrato de manera anticipada (Aguirre Beltrán 1984, 59).

Pozo y Nicolás Porcio (1682), quienes lo recibieron por un quinquenio, pero el primero falleció al poco tiempo, y el Asiento pasó a manos de su socio Balthazar Coymans, mientras que Porcio, al tiempo de su quiebra, fue recluido en una prisión en Panamá. Con ese sujeto a la cabeza, el Asiento, aunque no era aún un tratado internacional, dejó de ser un asunto entre una Corona y un particular, para convertirse “en materia vital para el desenvolvimiento y progreso de las naciones marítimas de Europa” (Aguirre Beltrán 1984, 63-64).

Porcio, al recobrar su libertad, acusó a Coymans de despojo y, en 1689, la Corona española dispuso para él un nuevo Asiento por un lapso de cinco años. Entre 1696 y 1703, los portugueses tuvieron nuevamente ese comercio; a continuación, ante los cambios políticos y dinásticos en España, gobernada a partir del inicio del siglo XVIII por Felipe V, de la Casa de Borbón, ese negocio fue trabajado por la francesa Compañía Real de Guinea, de 1702 a 1712 (Aguirre Beltrán 1984, 65, 67-75). La “mercancía humana” se introduciría en América, prometiendo trasladar 48000 “piezas de Indias de ambos sexos, y de todas las edades”. El comercio se practicaría en todos los puertos del mar del Norte, con excepción de los que no contasen con oficiales reales que diesen certificación de los negros que entrasen.¹⁹ Con esa restricción Campeche quedaba fuera del circuito, sin embargo, no lo hacía en el comercio clandestino de otros géneros que la Compañía realizaba, puesto que, en 1707, el Consulado de Veracruz apuntaba que en dicho puerto y en el de Campeche habían arribado, durante ese año, 35 embarcaciones francesas (Aguirre Beltrán 1984, 74). Con seguridad, en esa introducción de contrabando también hubo esclavizados de por medio. El siguiente Asiento, fue controlado por Inglaterra, a partir de 1713.²⁰

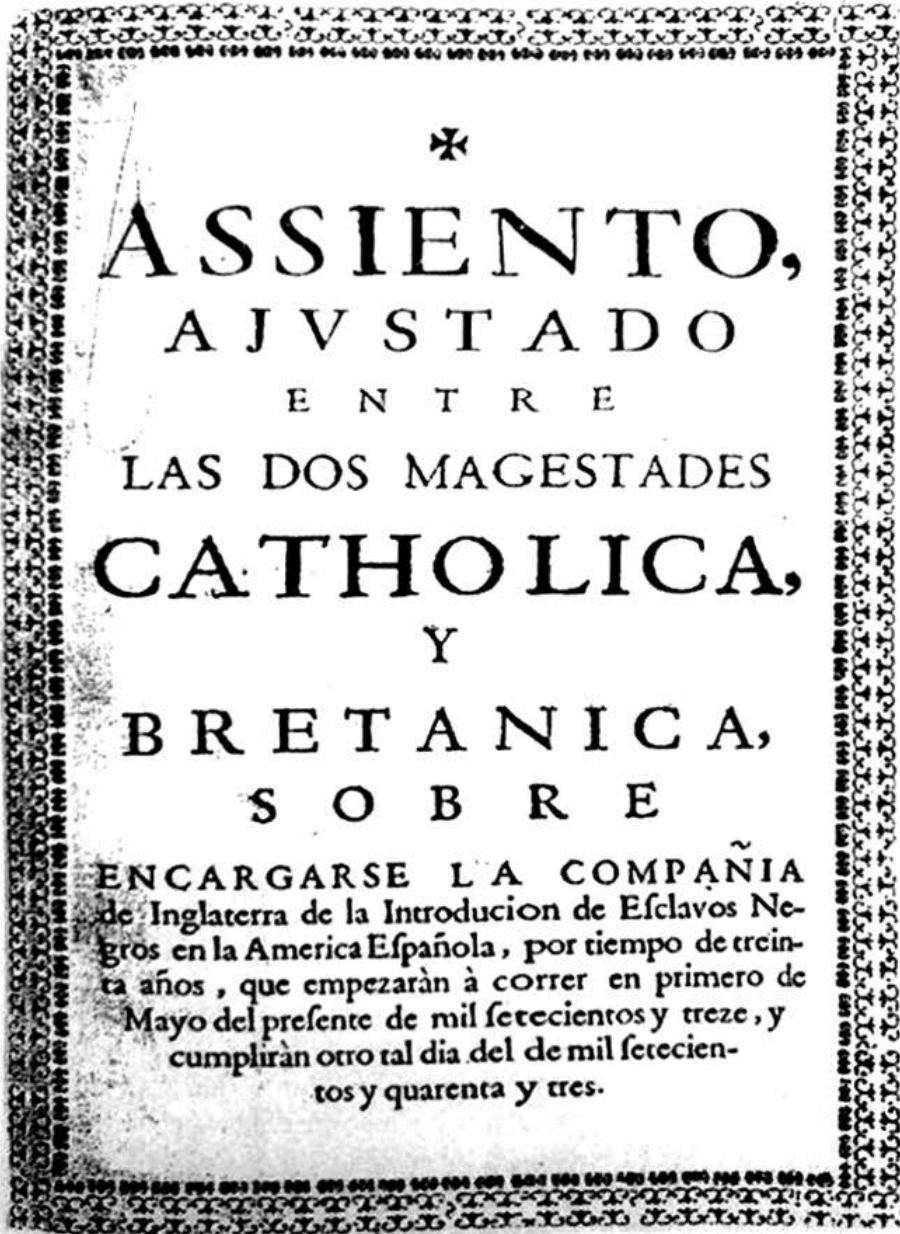
EL ASIENTO DE NEGROS CONCEDIDO A INGLATERRA

Tras la conclusión de la Guerra de Sucesión española y la firma del Tratado de Utrecht, el 26 de abril de 1713, se ratificó la entrega del Asiento de Negros por parte de la Corona española a su contraparte británica, asunto que el 26 de marzo, un mes antes, ambas casas reales habían acordado. Inglaterra ambicionaba hacerse del asiento porque sabía que era la mejor forma de introducirse en el rico y amplio mercado de los territorios españoles de América (Donoso 2010, 129; Luxán y Luxán 2016, 5-6) (véase figura 1).

¹⁹ Al caso, se menciona que esa era “la medida regular de aquellas Provincias”. Véase “Asiento ajustado entre las dos majestades, Catholica y Christianissima, con la Compañía Real de Guinea establecida en el reyno de Francia”. AGI, Contaduría, 261, número 17. Los comerciantes instalados en Jamaica externaron su descontento con el Tratado, puesto que serían desplazados del tráfico de esclavizados y de otros géneros que traían de Inglaterra (Bridges 1827, vol. 1: 242).

²⁰ Borucki, Eltis y Wheat (2015, 434, 438) consideran que de 1520 a 1867 arribaron a América Hispana, al menos, 1 506 000 esclavizados de África y 560 000 esclavizados procedentes de colonias de otras naciones en el Caribe.

Figura 1. Portada del Tratado del Asiento de Negros de Inglaterra



Fuente: "Tratados que se hicieron entre S.M. y el Rey de Inglaterra, sobre el Asiento de Negros. 1716". AGI, Contaduría, leg. 261, núm. 18.

El reglamento de ese Asiento, negocio que estaría a cargo de la Compañía Real de Inglaterra por 30 años, se componía de 42 condiciones y, de acuerdo con los críticos hispanos del mismo, “cada una de ellas se dirigían a la mayor y más ventajosa utilidad y seguridad de la Compañía, y al atraso del comercio español en América en perjuicio de la Real Hacienda”.²¹

A pesar de las observaciones, el monarca continuó con lo pactado (aún con más beneficios comerciales) y ratificó a la Corona británica la entrega del Asiento de Negros, asunto que, el 26 de marzo de 1713, Bernardo Tinajero, integrante de la junta de estudiosos del contrato citado, había firmado en nombre del soberano. El Asiento comenzaba a correr desde el primer día de mayo de ese año y debía concluir en la misma fecha en 1743, aunque podía renovarse. En esos años la Corona inglesa se comprometía a introducir en la América española 144 000 “piezas de Indias” de ambos sexos y de todas las edades, a razón de 4 800 piezas por año, por medio de los agentes que para ello designase, en este caso la South Sea Company.²²

Para cada una de las piezas introducidas, los responsables del Asiento se obligaban a pagar 33 1/2 pesos escudos de plata por derecho (cada uno estimado en diez reales de plata), que sustituía a cualquier otro impuesto de los que se cobraban en el comercio de las Indias. La Compañía sería controlada por un gobernador y por una corte de directores elegidos, que, a la vez, se componía de un gobernador, un subgobernador y treinta miembros (Donoso 2007, 159-160, 167; García de León 2014, 684-685).

Donoso divide el desarrollo del Asiento británico en tres periodos. El primero de 1713 a 1722, comienza con la firma del Tratado en marzo de 1713, que de hecho se haría efectivo hasta el año siguiente. Es una etapa de asentamiento de las factorías en América y se caracteriza por un descontrol por parte de España en relación con las actuaciones y cuentas de la Compañía. En 1717, se nombra en España a don Guillermo Eon para ocupar el puesto de director de la Compañía de parte de Su Majestad Católica en Londres.²³ El segundo periodo, que

²¹ BDH. BNE, “Sobre abusos cometidos con el asiento de negros”. Mss. 6774, ff. 294-304. Véanse por igual, AGI, Indiferente, 2773; y Palmer 1981, cap. 4.

²² BDH. BNE. Mss. 6774. “Papeles históricos referentes al reino de España entre 1701 y 1800. Asiento de esclavos negros entre las Majestades Católica y la británica, 1716”. 1716, ff. 270-293. Para información acerca de esta compañía y del Tratado, véase Palmer 1981, cap. 4; Donoso 2010, 175-183. La estructura del tráfico entre África y América estaba garantizada, puesto que se apoyaba en una contrata particular anterior entre la South Sea Company y la Royal African Company que sería la proveedora de la “mercancía”. El mecanismo era a través de un comercio triangular que se iniciaba en Jamaica, de donde salía la melaza concentrada de la región caribeña con destino al mercado norteamericano para convertirlo en ron. La bebida era intercambiada en África por los esclavizados que se resguardaban en Jamaica y Barbados antes de su venta en territorios hispanoamericanos (García de León 2014, 692).

²³ Luxán y Luxán (2016, 12), dividen el tráfico de esclavizados a través de este Asiento en tres etapas, de acuerdo a las interrupciones bélicas entre las coronas británica y española: 1715-1718, 1722-1726 y 1728-1739.

va de 1723 a 1731, se caracteriza por un estado de tensión entre la Compañía y el gobierno español, con acusaciones mutuas; los británicos quejándose de las medidas restrictivas que se imponían a su comercio en América; y los otros intentando evitar el comercio ilícito que sus socios llevaban a cabo. El tercer periodo, apuntado por Donoso, comprende de 1732 hasta 1750. Está marcado por la pugna, debido a las cuentas no notificadas de Gran Bretaña con el pretexto de que se habían perdido (Donoso 2007, 127-130).

En este último lapso, la situación se volvió irreconciliable; la Compañía se negaba a dar los balances del comercio de esclavizados y en España se hacían oídos sordos a las quejas de los factores británicos en América. Incluso, la comisión que funcionaba desde el Tratado de Sevilla de 1729, para intentar solventar las diferencias entre la Compañía y el gobierno de España, quedó definitivamente disuelta. En 1732, don Thomas Geraldino fue nombrado representante español en Londres con la intención de ejercer un fuerte control de las actividades de la South Sea Company, en relación con el Asiento. Una de sus disposiciones fue designar factores en cada puerto donde la Compañía ejercía su comercio, directa o indirectamente (como fue el caso de Campeche). De 1739 y 1748, las disputas ocasionaron un conflicto bélico entre las dos coronas. El Asiento se canceló en 1739, y, de manera oficial, se dio por concluido tras la firma del Tratado con Gran Bretaña en octubre de 1750 (Donoso 2007, 134-140).²⁴

Una complicación reflejada en los datos de registro de introducción de esclavizados, fue que los hispanos insistían en la unidad de cuenta fiscal, calculada por “piezas de Indias”, mientras que los ingleses lo hacían por “cabezas”. De tal manera que, generalmente, cierto número de piezas era menor al número de cabezas, en una proporción de cuatro cabezas por tres piezas. Las “piezas de Indias” debían tener 7 palmos de estatura a razón de 9 pulgadas cada palmo, lo que daría una medida promedio idónea de 1.60 metros de estatura, con la condición de no tener defectos físicos ni edad avanzada. Los precios en la Nueva España y Tierra Firme oscilaban los 300 pesos para los varones que reunían los requisitos (García de León 2014, 684, 700-701). En esos términos, la South Sea Company introdujo a territorio español, a través de las factorías oficiales, 40 940 piezas, o sea, 53 763 cabezas (Luxán y Luxán 2016, 13).²⁵

La introducción de esclavizados que realizó Gran Bretaña en la Nueva España fue muy relativa en comparación a la de los otros Asientos del siglo anterior, puesto que la población nativa y de castas se recuperaba demográficamente e iba

²⁴ En el lapso de 1714 a 1738, casi todo lo que duró el Asiento, la procedencia africana de 134 embarcaciones de la South Sea Company fue, en orden de importancia, las siguientes: Angola, Costa de Oro, Costa de los Esclavos, Senegambia, Windward Coast, Madagascar, entre otros (Palmer 1981, 21; García de León 2014, 694. Ver también O'Malley 2014, 239).

²⁵ O'Malley (2014, 221) apunta la cifra de 60 000 africanos llevados a las colonias españolas de América por la South Sea Company, de los cuales quizá más de 45 000 arribaron en embarcaciones salidas de las islas británicas del Caribe.

en aumento, a la par que se imponía el trabajo asalariado y, por ende, la esclavitud resultaba obsoleta y onerosa, aunque, como vemos, se seguía utilizando. Asimismo, los procesos de movilidad social y mestizaje dieron como resultado que la población de ascendencia africana fuera absorbida en el conjunto de una nueva y variada masa popular novohispana (García de León 2014, 681).

La Compañía eligió los sitios para establecer las factorías de acuerdo con las experiencias de otros asentistas previos y a los informes de algunos ingleses, acordando que estuvieran en: 1) Buenos Aires, desde donde se distribuiría la “mercancía”, por el Río de la Plata a Chile y Potosí; 2) Cartagena, además del mercado local se proveería de esclavizados a la industria minera del norte de Sudamérica; 3) consideradas una sola, Panamá y Portobelo abastecerían el mercado del Perú; 4) Veracruz serviría para la demanda de la Nueva España; 5) La Habana y 6) Santiago de Cuba servirían para abastecer los requerimientos de mano de obra en las plantaciones de caña de azúcar en aquella isla. No obstante, en las condiciones del contrato del Asiento, el soberano español señalaba que los esclavizados podrían venderse en todos los puertos del mar del Norte, en donde hubiese oficiales reales o sus tenientes para que éstos visitasen las embarcaciones y así certificar los esclavizados que se introdujesen (Palmer 1981, 10; Donoso 2010, 167; Luxán y Luxán, 2016, 12-13) (véase figura 2).

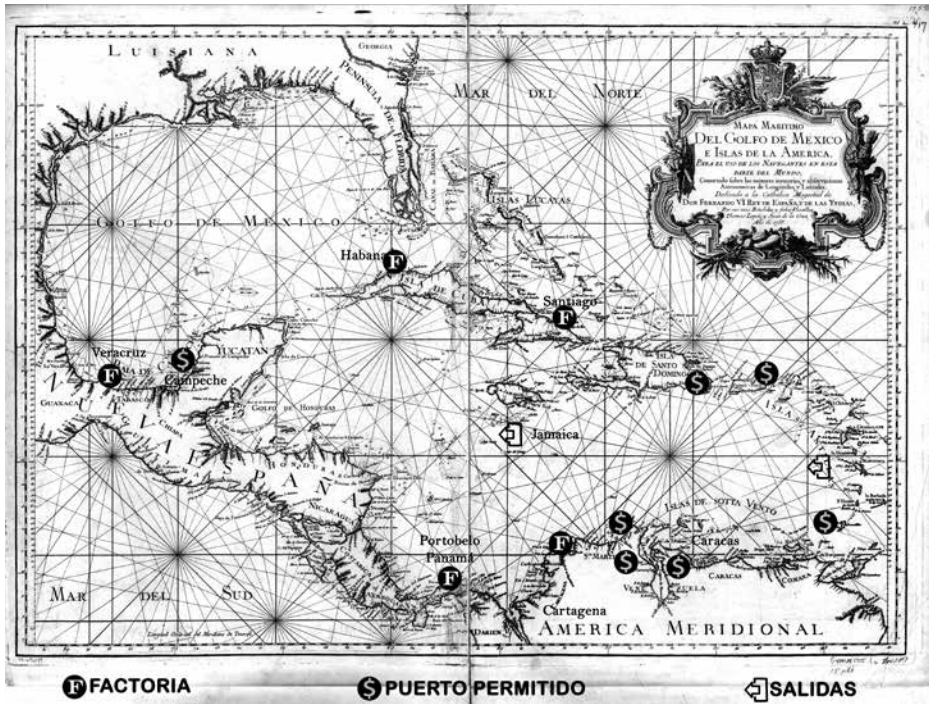
El centro de operaciones de la Compañía asentista en América se encontraba en las islas de Jamaica, San Cristóbal y Barbados, sitios en los que establecieron almacenes donde los esclavizados eran clasificados y distribuidos a las factorías, excepto a la de Buenos Aires, que los recibía directamente de África por la distancia geográfica entre ambos sitios (Luxán y Luxán 2013, 281). Aparte de esas ínsulas, en algunos registros novohispanos se indica la procedencia de las embarcaciones desde las islas de Curazao y San Eustaquio (García de León 2014, 682-683). El pago por los esclavizados se podía realizar aceptando oro y plata quintada, aunque también se admitía el pago con productos de la tierra que tuvieran aceptación en Gran Bretaña para su venta, como el tabaco, el cacao, el azúcar, el palo de tinte o de Campeche, y con el tiempo el pago a crédito se iría generalizando (Donoso 2010, 180).

La marca de fuego o “carimba”, ya utilizada con anterioridad, servía para identificar a los esclavizados introducidos por la factoría, colocando la marca de la Real Corona en el pecho derecho y la de la Real Compañía a la izquierda en la espalda baja, legalmente introducido. La doble marcación fue utilizada por los ingleses para evitar fraudes. Esa manera de marcar el cuerpo se usó en territorios hispanoamericanos hasta 1784 cuando la Corona prohibió realizarla.²⁶

La guerra entre Gran Bretaña y España se suscitó en 1739, a causa del nulo entendimiento entre ambas partes referente al Asiento y a las actividades de la

²⁶ Archivo General de la Nación (AGN), Reales Cédulas, vol. 129, exp. 241. Noviembre 4 de 1784.

Figura 2. Las factorías y otros puntos de venta de esclavizados en el circuncaribe



Fuente: Mapa marítimo del Golfo de México e islas de América, para el uso de los navegantes en esta parte del mundo, construido sobre las mejores memorias, y observaciones astronómicas de longitudes, y latitudes, por Juan de la Cruz Cano y Tomás López de Vargas, 1755 (modificado por J. Victoria). Library of Congress, Geography and Map Division, Washington D.C., EUA, <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g4391p.ar168501>.

Compañía del Mar del Sur, y finalizó hasta 1748 con la firma de la Paz de Aquisgrán. La práctica de la venta de africanos esclavizados se suspendió desde el inicio de la guerra y concluyó definitivamente el 5 de octubre de 1750 con la firma entre ambas coronas mediante el Tratado Particular de Indemnizaciones y Comercio. Por medio de este último, los británicos renunciaban a todos los privilegios concedidos por el Tratado del Asiento, y Su Majestad Católica se comprometía a la indemnización a la South Sea Company con 100 000 libras (Donoso 2010, 733-734).²⁷ Los británicos no perdieron interés en el comercio con Hispanoamérica con la desaparición del Asiento de Negros, ya que después de 1739 buscaron formas alternativas de utilizar la trata de esclavizados para abrir los mercados extranjeros al

²⁷ El Tratado fue ratificado por la Corona inglesa el 5 de noviembre y por el soberano español el 3 de diciembre, AGI, Indiferente, 2786.

comercio (O'Malley 2014, 263). Para 1756, la Compañía solicitó tener de nueva cuenta el control de ese tráfico, y, en el caso campechano, aducía que serviría para abastecer de esclavizados a Campeche, Yucatán y a las provincias colindantes.²⁸

Esto último resulta de interés, puesto que en los casos de Mérida y Campeche, la esclavitud doméstica predominaba y, ante la ausencia de minas y plantaciones en la región, el arribo de esclavizados pudo responder a la consideración de éstos como una “mercancía” que otorgaba estatus social y económico a sus poseedores, sobre todo en la capital provincial, aunque Campeche tampoco escapó de esa fuerte “atracción” que conjugaba con actividades portuarias para el uso de la migración forzada (Restall 2009, 116-117).

CAMPECHE EN LA RUTA DEL COMERCIO DE ESCLAVIZADOS

Después de la elección de los sitios oficiales que tendrían factoría para el envío y venta de esclavizados, la South Sea Company decidió que la costa de Barlovento (definida en términos generales como Caracas, Santa Marta, Río de Hacha, Trinidad, Maracaibo, Santo Domingo, Puerto Rico y las costas entre Nicaragua y Campeche, ninguno de esos sitios escogido como factoría) se abastecería de esclavizados a través del comercio autorizado (Palmer 1981, 73).

En consecuencia, en algunas partes del Caribe, como Caracas y Campeche, se dio la práctica por parte de la Compañía de subarrendar la trata de los esclavizados (Donoso 2010, 566-567, 575). Caracas fue cerrada por considerarse una anomalía (Luxán y Luxán 2013, 282) y Campeche prosiguió con cierta “oficialidad”. En conjunto con ello, la realización del contrabando era fácil para los comerciantes que abastecían de esclavizados a la Bahía de Honduras, la costa de Campeche, el Río Magdalena y el río Hacha, al grado de que, según se dice, el suministro de esclavizados se convirtió en una consideración secundaria para ellos (Sorsby 1975, 125).

García de León señala que, aparte de los puertos habilitados para el comercio de esclavizados por la South Sea Company, hubo otros que denomina “tráficos locales no especificados en el contrato”, donde incluye a Campeche, Maracaibo, Caracas, Guatemala, Puerto Rico, Santo Domingo y Río de Hacha (García de León 2014, 682), zonas en donde el “otro comercio”, que desarrollaban los ingleses, el de contrabando, había permeado.

En cuanto a Campeche, no se sabe con certeza cuándo comenzaron a llegar esclavizados en relación con el Asiento británico o licencias desde Jamaica. En un documento de 1722 se menciona el comercio de negros a Veracruz, Campeche y Guatemala, aunque pudiese tratarse únicamente de la estimación de una posible introducción y venta en esos sitios, dado que la documentación no apunta que se hubiera realizado algún viaje. En ese manuscrito, Campeche aparece con 60

²⁸ The National Archives (NA), State Paper Office. 36/113/1/193.

negros (40 piezas), Guatemala con 200 (134 piezas) y Veracruz con 200 (134 piezas) (Donoso 2010, 382-386). Es posible, de acuerdo al primer año que apunta Palmer para Campeche, que el arribo de los esclavizados de ese comercio comenzara en 1725, como un subarriendo desde Jamaica (Palmer 1981, 109).

Aunque no se conoce quién tuvo las licencias en los años previos, sabemos que entre 1730 y 1733 los agentes jamaicanos de la Compañía autorizaron a los señores John Blackwood y John Cathcart suministrar esclavizados a Campeche, a cambio de palo de tinte (Palmer 1981, 75-76; Restall 2009, 13).²⁹ La documentación notarial sobre la venta de esclavizados en Mérida en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), y de la Marina del AGN, apuntan que para 1732, los factores ingleses en Campeche eran David Campbell y Guillermo Orem,³⁰ en representación de los autorizados Blackwood y Cathcart. Aquellos conservaron el contrato hasta 1733 cuando los españoles invalidaron el “poder” de la Compañía para otorgar licencias. Por problemas de entendimiento entre las partes, aquellos factores fueron expulsados de Campeche de manera tan abrupta que dejaron atrás una serie de esclavizados, mercaderías, deudas por cobrar y pertenencias personales, cuentas que luego fueron restituidas.³¹ Para años posteriores no se tienen datos acerca de factores que les reemplazaron.

Patch señala que, en el caso de Yucatán, muchos de los esclavizados del siglo XVIII fueron llevados a Campeche por medio del Asiento inglés, cuyos factores residían en Mérida y en la villa porteña (Patch 1991, 95). Sin embargo, es más probable que viviesen en el puerto atendiendo sus asuntos, aunque es verdad que su mercancía llegaba a la capital, pero no hay constancia de que residiesen en ella.

La situación de arrendamiento que tenía la “factoría” campechana trajo consigo problemas. Tal fue el caso cuando, en 1732, “cien cabezas de negros” de las 150 trasladadas a Campeche, en la embarcación El Águila, fueron destinadas por los factores ingleses a sus homólogos de Veracruz para su venta por medio de la fragata española La Soledad (Donoso 2010, 575).³² En Veracruz, donde

²⁹ John Blackwood era un comerciante escocés quien, después de practicar la venta de esclavizados en Nueva España, fue un político que llegó a la Cámara de los Comunes. Previamente, estableció una empresa en Londres, junto con John Carthcart en 1726. Se dice que la fuente de ingresos más lucrativa de esos comerciantes fue el comercio ilícito de madera a través de Jamaica. Obtenían palo de tinte de Campeche a cambio de productos llevados desde Inglaterra, y sobornaban a los oficiales reales (“John Blackwood” 2022). En los datos que ofrece Sorsby (1975, 409) y en el Trans-Atlantic Slave Database, aparece el apellido Carthcart como capitán de barcos que llegaron a Campeche, sin duda, pariente del suministrador de esclavizados.

³⁰ “Libro de Protocolos del escribano real y público Mathías Montero (1729-1734)”. Marzo 14 de 1732. AGEY, Notarial, libro 57 (Recuperado), 1729-1734, ff. 284-284v; AGN, Marina (068), vol. 6. “Llegada a Campeche del teniente inglés de navío, David Campbell”. 4 de marzo de 1732; AGN, Marina, vol. 6, exp. 8., f. 15. 1732, vol. 4. “San Francisco de Campeche. Carta a los señores Campbell y Orem”.

³¹ AGI, Indiferente, leg. 2851.

³² Donoso no señala la fecha del suceso, pero en la Biblioteca Digital de México (BDM), *Gazeta de México*, núm. 76, julio de 1732, f. 446, se encuentra la llegada de la embarcación La Soledad

sí había factoría, los representantes ingleses acudieron al director don Joseph de la Vía Ocho, director por mandato del rey, señalando que sus coterráneos de Campeche tenían aquella “factoría” por arrendamiento y que ese envío de negros les causaría problemas, dado que estaban a la espera de una embarcación desde Jamaica con un cargamento de esclavizados para Veracruz. Aseguraban que la venta de los remitidos desde Campeche les perjudicaría, y por ende, solicitaban el regreso de los 100 negros al puerto yucateco. Ochoa pidió opinión al gobernador de Yucatán, Antonio de Benavides, y al tesorero Francisco de Alarcón y Ocaña, los cuales decidieron que los esclavos fueran devueltos a Campeche, con el pago respectivo de la conducción y manutención en Veracruz, “pues teniendo los de Campeche en arrendamiento aquella factoría, lo cierto era que la venta de sus negros produciría beneficio a aquellos arrendadores que solicitaban, con útil particular suyo y perjuicio de la Compañía”.³³ Para esta postura se indicaba que se contradecía el artículo 25 del Tratado del Asiento, el cual señalaba que la mercancía que sobrase en un puerto pudiese ser llevada a otro para su venta, puesto que la “gracia” no era aplicable a los arrendadores, ya que ellos practicaban la actividad como particulares y no como parte de la Compañía. Sumado a esto, en la misiva se subrayaba, que estaba prohibido por el rey que se arrendasen las factorías, aunque, de hecho, se permitía.³⁴

A los españoles no les parecía bien el “subarriendo” de Campeche o Caracas, pues alegaban que no estaba estipulado en el Tratado. La Compañía, por su parte, aducía que tenía el derecho de hacerlo en cualquier lugar de su comercio en América, el cual ya venía ejerciendo desde hacía tiempo. Esto ocasionó que en 1733 se le pidiera su opinión a don Joseph de la Quintana, consejero de la Cámara de Indias, quien, tras el estudio de la documentación no encontró elementos que justificasen la postura inglesa, y planteó anular los “subarrendamientos” existentes (Donoso 2010, 580-583).³⁵

Quintana también apuntó: “que por no contemplar ingreso la Compañía en la introducción de los esclavizados que eran de su obligación por los puertos de Campeche, Trujillo, Santa Marta, Coro, Maracaibo, Isla de Trinidad y otros de la costa de Barlovento, se tomó las facultades de subarrendar estos partidos a individuos particulares”.³⁶

En 1733, para evitar ese tipo de situaciones y ejercer mayor control sobre las actividades del comercio de esclavizados, don Thomas Geraldino, representante de España ante la Junta de directores de la Compañía, decidió nombrar factores españoles en cada puerto donde se ejercía esa actividad, de manera directa o indi-

desde Campeche a Veracruz el día 8 de julio. La Soledad también arribó a Veracruz el 30 de noviembre de 1730, con 16 mujeres esclavizadas, capitaneada por Joseph Martínez (Sorsby 1975, 404).

³³ AGI, Indiferente, leg. 2817.

³⁴ AGI, Indiferente, leg. 2817.

³⁵ AGI, Indiferente, leg. 2792 y 2785.

³⁶ AGI, Indiferente, leg. 2785.

recta (los subarrendados), como era La Habana, Veracruz, Cartagena Panamá, Portobelo y Buenos Aires, apareciendo entonces Campeche y Caracas (Donoso 2010, 224).³⁷ El 15 de septiembre de ese año se nombró al sargento mayor don Joseph Leonardo de Sarabia y Antolinez como “factor o director del Asiento de Negros de la factoría” de Campeche.³⁸ Con esta designación lo que había parecido una arbitrariedad por el proceder de los ingleses, pasó a “oficializarse”, aunque los propios españoles continuaron con su parecer sobre la ilegalidad del “subarriendo”.

El interés primordial de los factores británicos, quizá era el hacerse del palo de tinte por la vía campechana, asunto que se refleja en el hecho de que la mayoría de los esclavizados que arribaron por ese medio al puerto novohispano se intercambiaron por la tintórea; de los 151 esclavizados introducidos entre 1730 y 1733, sólo cinco fueron pagados en efectivo (Palmer 1981, 127).³⁹ Líneas antes se ha apuntado el comercio ilícito de productos que pudo llevarse a efecto como parte de su extensión comercial, pero no se cuenta con información precisa sobre ello.

En ese sentido, don Joseph de Sarabia Antolinez informó, el 20 de abril de 1734, que en ese puerto había entrado una embarcación con esclavizados y que a cambio había regresado con palo de tinte como producto de la venta de esos negros, como en muchos casos debió realizarse. Para el siguiente año, reportaba la llegada a Campeche del navío El Águila con 150 esclavizados, quienes fueron pagados en metálico y tintórea,⁴⁰ y el Drake con la misma cantidad de negros. En esa ocasión Geraldino le había pedido a Sarabia que estuviese alerta, ya que los ingleses pretendían hacer llegar otras cuatro embarcaciones para sacar de la región más tintórea de lo que se obtuviese por la venta o trueque de esclavizados, y recaló que se respetara lo estipulado en cuanto a que por cada 50 cabezas de esclavizados se sacaban 100 toneladas de carga, a contraparte, los británicos pretendían cambiar 20 esclavizados por las 100 toneladas.⁴¹ Sorsby, sin hacer relación entre esclavizados y géneros, señala que de 1735 a 1737, se transportaron de Campeche a Europa 23 000 pesos, 9 000 libras de cacao, 3 736 500 libras de palo de tinte y 2 250 libras de zarzaparrilla, por lo que hace de Campeche el sitio de mayor adquisición de la tintórea. En menor escala también se llevaba cochinilla, índigo, contrayerba, copal y achiote (Sorsby 1975, 369). Las menciones dan idea de la variedad de géneros de la tierra que se conseguían teniendo como telón de fondo el Asiento.

³⁷ Véase por igual AGI, Indiferente, leg. 2785.

³⁸ AGI, Indiferente, legs. 2851 y 2794.

³⁹ No queda claro por qué el autor señala esa cantidad, debido a que en la tabla 19 que presenta para esos años suman 220 (Palmer 1981, 109). Sin embargo, como ejemplo de ese tipo de trueque resulta de interés apuntarlo.

⁴⁰ AGI, Indiferente, leg. 2792.

⁴¹ AGI, Indiferente, leg. 2794.

Para 1734, Geraldino señalaba a la Junta de los directores de la Compañía que, entre otras factorías, la de Campeche estaba desproveída de esclavizados, es decir, no llegaba “mercancía” (Donoso 2010, 577; Luxán y Luxán 2013, 282),⁴² lo que indica su preocupación por el buen desempeño de ese puesto “oficializado”. Por su parte, la Junta le expresó que esa situación se debía, precisamente, a que el soberano español se rehusaba a que la Compañía concediese licencias a otras personas (terceras) para poder lograr el abasto de negros, a pesar de que, insistían, era un derecho de la Compañía. Por lo tanto, la empresa estableció una nueva factoría en Caracas y Maracaibo, y el sitio de Campeche quedó desprovisto (Donoso 2010, 579). Se decía que el comercio de esclavizados en Campeche siempre se había mantenido por vía de licencias por no ser de suma importancia para soportar el gasto de una factoría oficial (unas 30 personas trabajaban en ellas), y la suspensión de licencias era la única razón de que no prosiguiera ahí el trato (Donoso 2010, 522-523; Luxán y Luxán 2013, 282, 297).

La Compañía exigía a la Corona española el cumplimiento de una serie de condiciones para tratar de solucionar los problemas entre ambos bandos. Uno de esos condicionantes fue el de la facultad de “subarrendar” la introducción de esclavizados en los sitios donde la propia South Sea Company no considerara conveniente establecer sus propias factorías, condición que escapaba del control de los funcionarios reales. Incluso, los británicos llegaron a publicar en los periódicos de Inglaterra que recibirían ofertas de quienes estuviesen interesados en participar en dichos subarrendamientos (Donoso 2010, 685-686). Palmer señala que la Junta de directores vendió licencias a “personas seleccionadas” para realizar transacciones comerciales a pequeña escala en determinadas áreas (Palmer 1981, 73).

De la relación entre autoridades hispanas, Geraldino reconocía, en 1735, que la información que el director de Campeche, don Joseph Sarabia, le enviaba era mínima y la intervención que había establecido con aquella “factoría” era poca, lo cual dificultaba su labor, siendo que no contaba con información suficiente para debatir sobre lo ocurrido en ese puerto en la Junta de Directores, y consideraba que era la única factoría en la que no se hallaba formalmente establecida la intervención con las circunstancias convenientes, a pesar de ser la que más lo requería, respecto de administrarse con características particulares (Donoso 2010, 578). Las palabras de Geraldino ilustran una situación de desabasto, poca o nula administración y control, y unas condiciones propias que no se querían atender de manera cabal por la Corona española ante una situación de irregularidad.

El abastecimiento de esa “mercancía” a Campeche se convirtió también en un problema para la Compañía, que buscaba alguna fórmula que le fuese favorable, como era seguir con el “subarriendo” de la “factoría”. Para el 23 de agosto de 1736, Geraldino daba cuenta sobre la negociación que estaba realizando con la South Sea Company para la llegada de esclavizados a Yucatán desde el puerto de

⁴² Véase por igual AGI, Indiferente, leg. 2790.

Veracruz, así como del recibo de la Soberana Orden, del 11 de junio de ese año, indicando que no se permitiese la salida de ninguna embarcación para Campeche hasta no haber investigado y dado cuenta del modo y forma en que la dirección de la Compañía resolvía mandar esclavizados a aquella provincia, así como de la cantidad que podían venderse.⁴³ Esa orden en algo se debió respetar, puesto que para 1737 únicamente llegaron 17 esclavizados a Campeche, el segundo número más bajo de los reportados por Palmer después de 1735 (Palmer 1981, 109).

Los datos sobre los africanos llegados al puerto peninsular y revendidos con posterioridad en Mérida, la capital provincial, no indican cómo fue la relación mercantil con los británicos, si en dinero o en especie, debido a que fueron reventas. En la ciudad fue en metálico. La información notarial meridana apunta que, en 1732, don Juan Barahona, de Campeche, vendió a don Nicolás Ignacio Patiño, de Mérida, una negra de 13 o 14 años de edad, y que el pago fue en dinero.⁴⁴ También observa que el capitán Francisco Plácido Ortiz, de la artillería del puerto, adquirió a Francisco, de Angola, de tan sólo 12 años de edad, comprándolo a los factores ingleses del Asiento David Campbell y Guillermo Orem, el 14 de marzo de 1732, más no se indica cómo fue el pago, y luego lo revendió al alférez Rafael de Torre y Ramo, en Mérida, en 300 pesos.⁴⁵ Otro caso es el de Jerónimo González, de Mérida, quien le vendió al capitán Rodrigo Chacón una negra esclava de 12 años llamada María Gertrudis, “la cual compró a David Campbell y Guillermo Orem, factores del Real Asiento de Negros de la Gran Bretaña”, en diciembre de 1732.⁴⁶ Doña Luisa García, vecina de aquella ciudad, traspasó a doña Catalina de la Fuente Díaz, vecina también de la capital, a la esclava negra Isabel, de 19 años, marcada en la espalda derecha con el sello de los ingleses, que compró a los factores de Campeche, el 22 de diciembre de 1734.⁴⁷

La edad mínima de la “mercancía humana”, en esos registros, fue de 12 años, y la máxima de 19; quizá los mayores, con más aptitudes y fuerza, se destinaban a otras labores, alejados de la servidumbre doméstica de la Mérida encomendera. Asimismo, la cantidad señalada ofrece una idea del costo de esa “mercancía” en reventa, ya que en los casos mencionados fue casi la media. Otro dato importante que tienen esas actas notariales es que incluyen el dibujo de la marca que los ingleses ponían en Campeche a los esclavizados vendidos (véase figura 3).

⁴³ AGI, Indiferente, leg. 2792.

⁴⁴ “Libro de Protocolos del escribano real y público Mathías Montero (1729-1734)”. Mayo 31 de 1732. AGEY, Notarial, libro 55 (Recuperado), 1729-1734, ff. 169-170.

⁴⁵ “Libro de Protocolos del escribano real y público Mathías Montero (1729-1734)”. Marzo 14 de 1732. AGEY, Notarial, libro 57 (Recuperado), 1729-1734, ff. 284-284v.

⁴⁶ “Libro de Protocolos de los escribanos reales y públicos Francisco Antonio Savido y Manuel de Castro (1738-1743)”. Mayo 31 de 1740. AGEY, Notarial (Recuperado), libro 37, 1738-1743, ff. 407-408v.

⁴⁷ “Libro de Protocolos del escribano real y público Mathías Montero (1729-1734)”. Marzo 14 de 1732. AGEY, Notarial, libro 57 (Recuperado), 1729-1734, ff. 284-284v.

Figura 3. Marca impuesta a los esclavizados introducidos a Campeche por los ingleses



Las letras “S” y “A” pueden significar Slave Asiento, aunque el anagrama quizá contenga otras letras. Fuente: “Libro de Protocolos del escribano real y público Mathías Montero (1729-1734)”. Mayo 31 de 1732. AGEY. Notarial, libro 55 (recuperado), 1729-1734, ff. 169-170.

En cuanto al número de esclavizados conducidos a Hispanoamérica de manera legal durante los años de 1713-1714 a 1739, Palmer advierte que fue de 74 760 esclavizados, correspondiendo a Campeche 805 esclavizados y que algunos de ellos fueron trasladados a Guatemala y otros sitios de la Nueva España (Palmer 1981, 104-105, 109-110)⁴⁸ (tabla 1). Un promedio de 73.18 “cabezas” o individuos por año (García de León 2014, 701). Para Sorsby, la introducción total

⁴⁸ Palmer no menciona el trabajo de Sorsby en la bibliografía de su libro, aunque es anterior.

fue de 63 000 esclavizados, destinados al puerto campechano entre 1725 y 1739, unos 668 individuos (Sorsby 1975, 421-422) (tabla 1),⁴⁹ 137 esclavizados menos que el primer autor, con menos años considerados. Por su parte, la información del Trans-Atlantic Slave Database indica que para los años del Asiento inglés en Campeche, fueron llevados 678 esclavizados, cantidad menor de lo apuntado por Palmer. Cabe señalar que las tres contabilidades anteriores no incluyen a los introducidos de manera ilegal. A ello Restall propone que debieron ser unos 60 esclavizados por año (1725-1739), o sea, una cantidad superior a la señalada para los conducidos de manera legal: 900 esclavizados, aunque no indica si sólo los británicos eran los introductores (Restall 2009, 20).⁵⁰

La tabla 1 señala que los años de 1734 y 1735 fueron los de mayor introducción, así como los de 1738 y 1739. Lo anterior indica que Palmer, quien considera más años y, en consecuencia, más esclavizados, tiene mayor acercamiento a la cantidad que se debió de recibir, aunque la cifra exacta quizá nunca se sepa porque la documentación sobre el caso es faltante por la mala administración e intentos de poco o nulo registro por parte de los británicos.⁵¹ Si a la cantidad señalada de introducidos se le suma los 900 africanos que Restall propone que arribaron de manera clandestina, la cifra sería de 1 712 individuos para el periodo de 1725 a 1739, lo que arroja una media anual de 114 esclavizados, asunto que induce a pensar en el comercio local y sus características para destino de esa “mercancía” ante la inexistencia de plantaciones o minas, y de su traslado a otras regiones circunvecinas a la provincia.

A pesar de que se indica que Campeche era de importancia para el abastecimiento de esa mano de obra esclavizada en la Península de Yucatán, Tabasco, Chiapas y otras regiones cercanas (Palmer 1981, 104-105, 109-110; Donoso 2010, 382-386), los datos más cuantiosos apuntan a que se introdujo “únicamente” un aproximado de ocho centenas de esclavizados de manera legal de 1725 a 1739. Esa baja proporción, comparada con otros sitios o factorías, es indicadora de que el mercado estaba limitado por el crecimiento demográfico de la casta libre de los indígenas y afrodescendientes (García de León 2014, 702). Sin duda, la sociedad yucateca, al igual que otras, demandaba esclavos por asuntos ya antes señalados, pero una buena parte de los introducidos por Campeche seguía su curso hacia otros sitios o regiones para su venta.

Sorsby apunta que el menor número de esclavizados introducidos por viaje en alguna factoría fue en Campeche, donde llegó un promedio de 31.1 negros en cada barco señalado (1975, 18) (véase tabla 1). La única que tuvo un promedio similar fue la de Santiago de Cuba, con una media de 33.87 en el primer periodo y 34.17

⁴⁹ Donoso (2010) no ofrece cuantificaciones de esclavizados introducidos a pesar de que es un estudio con aspectos económicos y contables.

⁵⁰ Se añade en la tabla 1 lo señalado por Restall únicamente a modo de comparación.

⁵¹ Sobre estas anomalías, en mucho, causas del malestar entre las dos coronas, se refiere Palmer (1981), Donoso (2010) y O’ Malley (2014).

Tabla 1. Cifras de naves y esclavizados legales e ilegales con destino a Campeche, 1725-1739

Año de arribo	Navíos Palmer	Esclavizados Palmer	Navíos Sorsby	Esclavizados Sorsby	Navíos slavevoyages.org	Esclavizados slavevoyages.org	Cálculos de esclavizados ilegales Restall
1725	2	41	---	---	---	---	60
1726	1	27	---	46	2	46	60
1727-1729	---	---	---	---	---	---	180
1730	3	60	---	---	---	---	60
1731	4	75	5	95	5	95	60
1732	4	73	3	60	3	60	60
1733	1	12	1	12	1	12	60
1734	2	150	2	120	4	200	60
1735	2	150	6	300	7	265	60
1736	---	---	1	35	---	---	60
1737	1	17	---	---	---	---	60
1738	1	100	---	---	---	---	60
1739	1	100	---	---	---	---	60
Total	22	805	18	668	22	678	900

Tabla comparativa de elaboración propia. Fuentes: Palmer (1981, 109); Sorsby (1975, 409, 421-422), *Trans-Atlantic Slave Database*, y Restall (2009, 20).

en el tercero, ya que la mayoría de los esclavizados introducidos a Cuba fue por la factoría de La Habana (Sorsby 1975, 275). Cabe destacar que, en las cuentas generales de la factoría de Santiago de Cuba en este primer periodo, de 1715 a 1718, aparece el nombre de Ángel de la Gala, de Campeche, con una deuda de 1251 pesos (324), aunque ello no implica un comercio cotidiano entre ambos puntos.

Aguirre Beltrán escribió que “En Nueva España, más importante que la factoría de Veracruz era para los ingleses la de Campeche, de donde extraían las materias primas, maderas de tinte que tanto necesitaban en las manufacturas de

su industria textil”, además agrega que a través de Campeche se introdujeron más esclavizados que por Veracruz y que eran destinados a las haciendas e intereses que habían creado en la región de Walix, después llamada Honduras Británicas (Aguirre Beltrán 1984, 80). Sin embargo, lo anterior no fue del todo cierto, puesto que, si por Campeche salía mayor cantidad de tintórea en trueque por los esclavizados introducidos, no resulta válida la aseveración de que en ese puerto se introdujeron más esclavizados que en Veracruz durante el Asiento inglés, ya que a éste fueron enviados 3011 esclavizados, desde 1716 hasta 1739 (García de León 2014, 702). Al respecto de Walix, los cortadores de tintórea que ahí se establecían llevaban esclavizados desde Jamaica (Bolland 1992, 80), lo cual resultaba más económico que adquirirlos en Campeche.

CONSIDERACIONES FINALES

La historia que se ha podido interpretar sobre la “factoría subarrendada” de Campeche, cubre algunas lagunas informativas. Sin embargo, la falta de datos sobre las cuentas, envíos y asuntos administrativos por parte de los británicos, contribuye a que sea difícil adentrarse en su escudriño con la profundidad deseada. Las propias características de esa “factoría” dificultan la existencia de documentación que amplíe el panorama acerca del subarriendo y la pormenorización de los esclavizados introducidos.

A través de esta investigación es posible señalar que el puerto campechano estuvo vinculado al Asiento de Negros por medio del subarriendo que la Compañía ofertaba a particulares, cobrando ésta una parte de lo convenido. Debe quedar claro que no fue una “factoría” directa del Asiento con base en el Tratado de 1713, sino que, arropados según ellos en un artículo del mismo, los británicos ofertaban esclavizados por medio de terceros. Cabe recordar que el almacenamiento de esa fuerza de trabajo se hacía principalmente en Jamaica, lugar donde se proveían los subarrendadores.

El inicio de la migración forzada de esos sujetos a Campeche debió ser en 1725, para concluir en 1739, con ausencia de información para el trienio 1727-1729, asunto que se debió a las propias características que tenía la “factoría” campechana y al contexto en cuanto al subarriendo y su legalidad o no. A pesar de la idea de no permitir la aceptación de esa figura para la entrada de esclavizados para tratar de administrar el sitio de mejor manera, España envió a un representante a Campeche, con lo cual le dio el carácter de “oficial” a un asunto que estaba aún en tela de juicio y que perduró así a pesar del nombramiento y presencia de don José Saravia en Campeche. Sobre ese personaje poco se sabe, así como se desconoce si tuvo sucesores en el empleo. Para el 10 de agosto de 1738, Saravia solicitó al rey pasar a España,⁵² quedando acéfalo el puesto, aparentemente.

⁵² AGN, Real Cédula, vol. 58, exp. 84.

Aunque la cantidad de esclavizados que llegó por Campeche a la región yucateca durante la existencia del Asiento y el subarriendo como su extensión no es comparable con la de otros sitios, es evidente que sí existió una introducción de “mercancía humana”. Estos esclavos fueron usados por los vecinos del puerto, debido a la necesidad de mano de obra para los quehaceres porteños y de comercio; por los meridianos que buscaban reforzar su estatus social y económico a través de la posesión de esclavizados domésticos y, sin duda, algunos más siguieron el derrotero allende linderos peninsulares para ser ofertados en reventa. Asimismo, llama la atención las pocas actas encontradas hasta ahora en la documentación notarial de Mérida, sobre todo si pensamos que esa sociedad los adquiriría.⁵³

Las más de ocho centenas de africanos forzados a migrar de sus hogares, y legalmente introducidos a la Península Yucateca, vinculan a Campeche con espacios diversos, desde África hasta América; con espacios peninsulares, regionales, caribeños, y atlánticos; y, de manera más amplia, con la historia global del comercio de esclavizados que se desarrolló en la primera mitad del siglo XVIII, situando a esta ciudad en las discusiones y toma de decisiones de la South Sea Company, en Londres. La visibilización de la participación de Campeche en las redes del comercio de esclavizados, junto con los datos que se apuntan, enriquece sin duda la información que se tiene del comercio inter-colonial e inter-imperial, tan urgido de mayores estudios.

El papel que le tocó desempeñar a Campeche en este Asiento, está relacionado con la riqueza del palo de tinte, que los ingleses, y después británicos, ambicionaban controlar desde hacía tiempo, y que las transacciones del Asiento develan. Queda claro, entonces, que es necesario, al analizar el fenómeno de la migración forzada a Campeche, hablar del binomio de esclavizados y la tintórea.

⁵³ Cabe pensar que no siempre se hizo referencia a la procedencia del esclavizados revendido.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE BELTRÁN, Gonzalo. [1946] 1984. *La población negra en México. Estudio Etno-histórico*. México: SRA-Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México.
- Banco Nacional de Comercio Exterior. 1967. *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*. México: BANCOMEXT.
- BOLLAND, Nigel. 1992. *Colonialismo y resistencia en Belice. Ensayos de sociología histórica*. México: CONACULTA/Grijalbo.
- BORUCKI, Alex, David Eltis, David Wheat. 2015. "Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America". *The American Historical Review* 120 (2): 433-461. Consultado el 16 de agosto de 2023. <https://academic.oup.com/ahr/article/120/2/433/45569>.
- BRIDGES, George W. 1827-1828. *Annales of Jamaica*, 2 vols. Londres: John Murray, Albermale-Street.
- Diccionario de autoridades*. 1726-1739. <https://apps2.rae.es/DA.html>. Consultado el 15 de agosto de 2023.
- DONOSO, Rafael. 2010. *El Asiento de Esclavos con Inglaterra (1713-1750)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- DONOSO, Rafael. 2007. "Un análisis sucinto del Asiento de Esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo". *AEA* 64 (2): 105-144.
- CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia. 1990. *Historia de una tintórea olvidada. El proceso de explotación y circulación del palo de tinte, 1750-1807*. Mérida: UADY.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio. 2014. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1619-1821*. México: FCE/Universidad Veracruzana.
- "John Blackwood, mercante de arte". 2022. [https://hmong.es/wiki/John_Blackwood_\(art_dealer\)](https://hmong.es/wiki/John_Blackwood_(art_dealer)). Consultado el 20 de octubre.
- LUXÁN HERNÁNDEZ, Lía de y Santiago de Luxán Meléndez. "Las dificultades de funcionamiento del Asiento de Negros británico en el imperio español, 1713-1739: la misión de Tomás Geraldino en Londres." *Colonial Latin American Historical Review* 18, 3 (2013): 273. Consultado el 15 de agosto de 2023. <https://digital-repository.unm.edu/clahr/vol18/iss3/3>.
- LUXÁN, Santiago de y Lía Luxán. 2016. "Las Compañías Reales de esclavos y la integración de Cuba en el sistema atlántico del tabaco español, 1696-1739". *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 62: 1-22.
- NGOU-MVE, Nicolás. 1994. *El África bantú en la colonización de México (1595-1640)*. Madrid: CSIC.
- O'MALLEY, Gregory. 2014. *Final Passages. The Intercolonial Slave Trade of British America, 1619-1807*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.

- PATCH, Robert. 1991. *Maya and Spaniard in Yucatán, 1648-1812*. Stanford: Stanford University Press.
- PALMER, Colin. 1981. *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America 1700-1739*. Illinois: University of Illinois Press.
- PIQUERAS, José Antonio. 2011. *La esclavitud en las Españas. Un lazo trasatlántico*. Madrid: Editorial Catarata.
- RESTALL, Mathew. 2009. *The Black Middle: Africans Mayas, Mayas and Spaniards in Colonial Yucatan*. Stanford: Stanford University Press.
- SORSBY, Victoria. 1975. "British Trade with Spanish America under the Asiento". Tesis de Filosofía. University of London.
- Trans-Atlantic Slave Database. 2023. Consultado el 15 de agosto. [http:// www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).
- VALENCIA SUÁREZ, María Fernanda. 2021. *Ingléses furtivos en Mérida, 1765. Construcción y reproducción de visiones inglesas sobre Yucatán*. Mérida: UNAM.
- VICTORIA OJEDA, Jorge. 2015. *Corrupción y contrabando en la Península de Yucatán. De la Colonia a la Independencia*. Mérida: SEDECULTA.
- ZABALA, Pilar, "La presencia africana en Yucatán. Siglos XVI y XVII". En *Orígenes de la sociedad campechana. Vida y muerte en la ciudad de Campeche durante los siglos XVI y XVII*, edición de Vera Tiesler y Pilar Zabala, 195-224. Mérida: UADY.

