Como fue la trata de esclavos Africanos en Colombia

Los proveedores de la mano de obra esclava en las costas africanas utilizaron diversos métodos para la consecución de la mercancía. En efecto, comoquiera que la esclavitud era institución corriente, especialmente en la costa occidental del África, buena parte del comercio negrero tuvo como fuente la población africana ya esclavizada. Sin embargo, el mayor volumen de esclavos se obtuvo mediante la caza directa y utilizando la violencia, el fraude, promoviendo las guerras intertribales y fomentando la avaricia en príncipes y gobernadores africanos, a quienes se les convirtió en intermediarios del comercio, básicamente por los tratantes portugueses, holandeses, franceses e ingleses.

Tratándose de una mercancía tan especial, la Corona española, desde el comienzo mismo de la trata, dispuso una serie de medidas no sólo para controlar estrictamente el comercio y asegurar los impuestos y gabelas, sino para impedir el paso de algunas tribus consideradas levantiscas y peligrosas para el proceso de aculturación del indígena, así como la concentración excesiva del elemento negro que pusiese en peligro la seguridad de los puertos y de las propias colonias, estableciéndose una legislación que regulaba la calidad y cantidad del tráfico de esclavos. Además del estricto control que llevaría la Casa de Contratación de Sevilla en relación con los permisos, licencias y asentamientos, así como otros organismos de la administración, en cada caso se establecieron los llamados puertos de permisión o desembarco, internación y reparto de las cargazones africanas.

La Nueva Granada contó con el puerto de mayor movimiento y actividad, pues a Cartagena de Indias eran conducidos no sólo los esclavos destinados al gran virreinato peruano, sino los que posteriormente serían reexportados a las islas del Caribe y las Antillas. Cartagena reunía ciertas condiciones económicas y sociales que la habilitaron como puerto ideal para el comercio negrero: Contaba con buen número de médicos y protomédicos para el minucioso examen a que eran sometidas las “piezas de esclavo”, la seguridad para mercancía tan valiosa y codiciada era casi total; la actividad de comerciantes, intermediarios y tratantes, así como la circulación de metales, era intensa; el sistema de comunicaciones era relativamente rápido, lo que facilitaba un comercio y tráfico continuo, etc.; pero además, a los tratantes les resultaba particularmente atractivo arribar a Cartagena y comerciar precisamente allí, pues siendo el Nuevo Reino el mayor productor de oro y dicha ciudad el puerto de salida de los metales, el precio de los esclavos tendía a se superior y de otra parte, las posibilidades para el contrabando de los minerales resultaban excepcionales.

Cabe advertir que la política de la Corona en relación con los puertos de permisión obedecían, además, al interés oficial por continuar en estos grandes depósitos el proceso de aculturación del elemento negro, el cual supuestamente comenzaba en las costas africanas. De otra parte, el esclavo negro necesariamente entraba en relación con otras castas y grupos socio-radicales, sobre todo con el indígena, lo que a juicio de los funcionarios españoles constituía un riesgo para la labor de cristianización de los aborígenes, si no se adoptaban medidas preventivas en el momento mismo de la llegada de los esclavos a territorio americano.

Cartagena, en razón de la conquista y defensa militar de los territorios ocupados se convirtió, casi desde su fundación, en punta de lanza de colonización en la etapa continental y fue además puerto de gran movimiento, centro administrativo de primera importancia, lugar de intenso intercambio y de servicios de una extensa región. Sin embargo, la actividad más lucrativa y el comercio más apetecido fue el que se adelantó con la fuerza de trabajo esclava, convirtiéndose éste en la mayor fuente de riqueza. Aun sin haberse establecido la magnitud del movimiento negrero no la intensidad del comercio durante el siglo XVI y primera mitad del XVII, es de presumir que fue a partir y alrededor de las transacciones con la mercancía fuerza de trabajo esclava como se formaron los grandes capitales de intermediarios y comerciantes y por su parte, el tesoro, como sostenían los propios funcionarios reales, “.... recibía mayor beneficio con un navío de negros que con galeones y flotas...”- a pesar de las continuas quejas de las autoridades del puerto sobre el decaimiento del comercio esclavista, Cartagena fue, desde 1595 hasta 1615, el único puerto de América española autorizado para recibir las cargazones de los asentistas y tratantes de esclavos; con posterioridad se agrego Veracruz y excepcionalmente se dieron permisos para otros sitios. Sin embargo, en casi todos los contratos se estipuló que Cartagena sería el puerto de primera entrada. Mediante una red organizada de grandes comerciantes españoles y criollos, la mercancía humana se distribuía por mar, ríos y caminos a los distintos centros de mercado y sitios de trabajo de América como México, Perú, Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba, Caracas, etc., así como a los distritos mineros y a las regiones agrícolas de la Nueva Granada.

De acuerdo con lo dispuesto en las licencias, contratos y asientos, la mercancía humana debía trasladarse de las costas africanas a los puertos de permisión, y sólo con la debida autorización se podrían habilitar puertos de refresco o sitios de escala como San Tomé, Jamaica, Barbados, etc. Legalizada la mercancía mediante el pago de impuestos, examen médico e imposición de la coronilla real o marca (operaciones conocidas como Palmeo y Carimba), se procedía a a subasta publica por lotes o “piezas indias” y posteriormente a su distribución e internación a los distintos sitios de trabajo. En el caso de la Nueva Granada, los esclavos eran conducidos en pequeños grupos por los ríos Magdalena y Cauca hacia Santa Fe, Antioquia, Cali, Popayán, Chocó y demás centros y zonas de actividad y explotación económicas.