

Arqueología de barcos negreros: tráfico de africanos entre los siglos XVII y XVIII en Cartagena de Indias

Slave ship archeology: African traffic between the XVII and XVIII centuries in Cartagena de Indias

DOI: 10.26640/22159045.2021.560

Fecha de recepción: 2020-10-30 / Fecha de aceptación: 2021-06-20

Iván Francisco Cárdenas Sánchez¹

CITAR COMO:

Cárdenas Sánchez, I. F. (2021). Arqueología de barcos negreros: tráfico de africanos entre los siglos XVII y XVIII en Cartagena de Indias. *Bol. Cien. CIOH*; 40(1): 25-30. ISSN impreso 0120-0542 e ISSN en línea 2215-9045. DOI: 10.26640/22159045.2021.560

RESUMEN

El presente artículo se centra en una aproximación a la cultura material de los barcos esclavistas o barcos negreros del periodo colonial, acercándose a la comprensión de las dinámicas sociales dentro de las embarcaciones a partir de los objetos materiales de estos contextos, los diferentes tipos de embarcaciones que fueron mayormente utilizados para este tráfico, y se centra en un caso de estudio; el uso del puerto de Cartagena de Indias dentro de este comercio. El análisis permitió identificar que aproximadamente 120.407 esclavos llegaron al puerto de Cartagena de Indias para ser comercializados dentro del llamado comercio triangular, mostrando así la importancia que tuvo este sitio dentro del tráfico de africanos, abriendo la puerta a futuras investigaciones donde se pueda analizar más a fondo, tanto la materialidad de estos contextos como las embarcaciones naufragadas en las costas de Cartagena de Indias.

PALABRAS CLAVE: barcos negreros, esclavos, Cartagena de Indias, comercio triangular, África, naufragio.

ABSTRACT

This article focuses in a near look of the material culture of the slave ships in the colonial period, starting with an approach to the understanding of the social dynamics in the vessels and the context of the material objects present in the ships, thus this article will focus on a case study about the use of the Cartagena de Indias port in the slavery trade. This analysis allow us to identify that approximately 120.407 slaves arrived to the port in Cartagena de Indias, to be traded with in the well-known triangular slavery trade, showing the importance that this place had in the traffic of african people. This research opens the possibility of having future studies where it can be further analyzed the background for both, the materiality of these contexts and the ships that shipwrecked in the coasts of Cartagena de indias.

KEYWORDS: *Slave ships, slave, Cartagena de Indias, triangular trade, Africa, shipwreck.*

¹ Universidad Externado de Colombia.

INTRODUCCIÓN

El comercio triangular consistía en la ruta marítima utilizada por las embarcaciones que partían desde Europa con cargamento manufacturado, el cual sería cambiado en las costas africanas por esclavos que serían llevados a América para ser intercambiados por frutos de las plantaciones que a su vez serían llevados de vuelta a Europa (Williams, 2011, p. 16). Este proceso permitió que este sistema fuera modificándose sin dejar de proveer a ninguno de los elementos que se encontraban inmersos dentro de la ruta; es decir, permitió que fuesen trasladados millones de africanos que jamás pudieron volver a sus raíces. Esta transformación cultural trajo consigo una modificación no solo en ciertas dinámicas como su religión, sino que impulsó la formación de diversos modos de concebir la vida. Es aquí donde entran los estudios arqueológicos.

La arqueología marítima nace a mediados de 1960, siendo la respuesta a la comprensión de la relación ser humano-cuerpos acuáticos a lo largo de la historia. Es aquí donde se ha desarrollado una subdisciplina de esta arqueología marítima: la arqueología de barcos negreros o de barcos esclavistas. Dicha arqueología nace por la necesidad que se halló al no tener información relevante desde la disciplina sobre uno de los capítulos más tortuosos de la historia: la esclavitud de africanos en el periodo colonial (Webster, 2008). Además, dichas investigaciones podrían aportar tanto a la construcción de una memoria histórica como a una deconstrucción misma de la academia, permitiendo investigar otro tipo de temáticas que hablan de los otros grupos sociales: los oprimidos.



Figura 1. Campana de la embarcación Henrietta Marie. (Malcom y Moore, 2008).

El descubrimiento de la Henrietta Marie es uno de los casos más conocidos de investigación neta de la arqueología por este tipo de embarcaciones de trata de esclavos. En 1972 el arqueólogo David Moore (2008), con ayuda de una empresa cazatesoros que estaba en busca de un galeón español, dio con este descubrimiento

fortuito. Moore logró identificar la cultura material que llevaría a suponer y aclarar de se trataba de un barco negrero. Para la identificación de este tipo de embarcación hay ciertas limitaciones en términos materiales, porque los barcos que participaron en la trata de personas eran mercantes, en su mayoría modificados brevemente en África para convertirse en barcos negreros (Malcom y Moore, 2008).

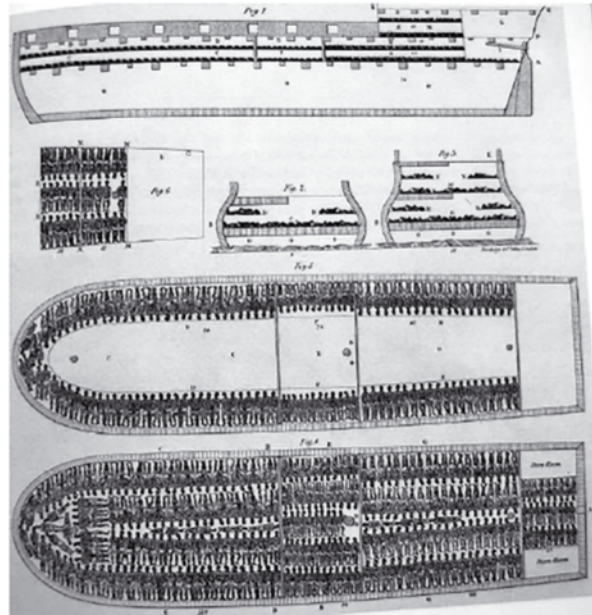


Figura 2. Barco esclavista Brooks, donde muestra la ubicación espacial de los esclavos (Balai, 2011).

Estas embarcaciones jugarían un papel determinante a la hora de transportar a los africanos capturados a América o Europa, por lo cual, distribuían el espacio y a los esclavos de una forma en la cual ejercieran un control, evitando las revueltas (Garrido, Lalouf y Thomas, 2007). Se puede apreciar en la Figura 2 cómo eran transportados, ubicados y llevados los esclavos en la embarcación británica Brooks, mostrando la bodega donde los dejaban. Balai (2011) indica que la ubicación dentro de la embarcación dependería del sexo y edad de cada individuo, pues al estar mezclados, se corría el riesgo de que hubiese un cortejo o que las mujeres incitaran a los hombres a revelarse contra la tripulación.

MATERIALES Y MÉTODO

Para esta investigación se buscaron ciertos artículos académicos que puntalmente centraran la discusión en tres grandes temáticas: información sobre la cultura material inmersa en el contexto de una embarcación esclavista, con el fin de tener en cuenta al momento de identificar una embarcación de este tipo; los tipos de embarcaciones más utilizadas en este tráfico, para de esta forma saber cómo relacionar posibles naufragios con barcos negreros, y, por último, acercarse al puerto de Cartagena de Indias, teniendo en cuenta un contexto socioeconómico del periodo Colonial, de tal forma que permita llegar a ciertos elementos para estudiar.

Para construir esos correlatos arqueológicos que hacen parte de una embarcación esclavista, se centró la búsqueda en excavaciones que se aproximen a los materiales particulares hallados en estos yacimientos, los cuales darían los indicios del uso que tuvo y del cargamento que trasportaba la embarcación. Adicional a esto, la idea de identificar los tipos de barcos más utilizados para este tráfico se realizó a partir de la búsqueda de investigaciones que se centraran en la arquitectura naval, describiendo las características por las cuales eran utilizados estos barcos por los esclavistas. Finalmente, se identificaron los artículos académicos que contenían los datos y estadísticas de la llegada de esclavos a Cartagena de Indias, además de realizar un breve contexto socioeconómico.

RESULTADOS

Cultura material

En 1970 se realizó una primera aproximación a la investigación de una embarcación esclavista en la costa de Senegal, a cargo del arqueólogo Max Guérout. Los datos históricos apuntaban a que en dicha costa yacía una embarcación francesa, llamada Senegal, cargada de esclavos que serían llevados al Nuevo Mundo. La razón del hundimiento se debió a que una embarcación inglesa los persiguió y abrió fuego hasta llevarlos a naufragar (Guérout, 1972). Además, analiza el contexto de los datos históricos con los datos obtenidos del naufragio para corroborar la hipótesis de si era la embarcación buscada. Para

validar la hipótesis se unieron dichos datos con la materialidad que presente en el yacimiento, donde se encontró cerámica africana típica de esa zona de Senegal (Figura 3), marfil y huesos de hipopótamo, información que afirmaba de alguna forma, incluyendo los relatos de la tripulación narrando, los hechos por los que se hundieron y la ruta que tenían planeado cumplir.

Guérout (1972) y su equipo analizaron los relatos y datos históricos presentes para saber realmente si la embarcación que encontraron era o no el barco negrero buscado. Claramente la cultura material encontrada en el yacimiento aclaró el panorama, pues, no solo fue materialidad típica de África la que se encontró, sino que también se hallaron monedas francesas, botellas de vidrio y cerámica europea, permitiéndoles así hacer nuevas hipótesis, algunas conclusiones y dejar más claro el panorama.



Figura 3. Cerámica africana rescatada del naufragio (Guérout,1972).

Adicional a estos elementos mencionados, también es muy común encontrar grilletes, artefactos de hierro con los cuales se apresaba a los esclavos, se restringía el movimiento y se les controlaba (Glickman, 2015).

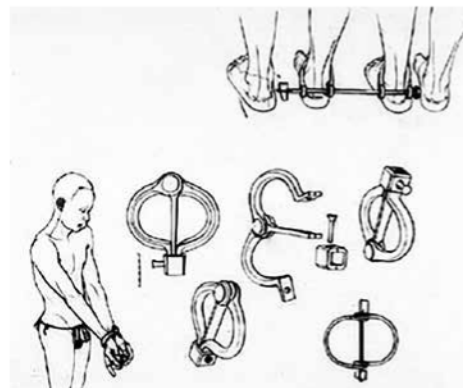


Figura 4. Función del grillete. Recuperado de: *A War at the Heart of Man: The Structure and Construction of Ships Bound for Africa.* (Glickman, 2015, p. 67).

Tipos de embarcaciones

Las embarcaciones que estaban inmersas en el tráfico de africanos debían tener ciertas características para afrontar el viaje transatlántico, además de escapar rápidamente frente a algún barco de bandera o piratas. Inglaterra, Francia y Holanda fueron las principales potencias que compitieron por desarrollar transformaciones considerables en sus flotas, ganando velocidad, mayor capacidad de carga, mejor artillería (Garrido *et al.*, 2007). También se encuentran las embarcaciones más utilizadas dentro del tráfico negrero, identificando así a los bergantines, las fragatas y lo filibotes.

Los bergantines tenían la característica de ser bastante ligeros, posibilitando que pudieran alcanzar altas velocidades en un menor tiempo, adicional a esto, eran más rápidas que las fragatas y participaron del tráfico mercante. Las fragatas también contaban con la característica de ser ligeras y fáciles de maniobrar, eran usadas para la batalla y fueron desarrolladas en primera instancia por los Países Bajos.

Finalmente, los filibotes podrían llevar bastante carga sin dejar de ser rápidos, tenía poco armamento porque su uso del espacio principalmente estaba destinado al transporte, incursionó en el viaje (Garrido *et al.*, 2007, P. 11).

Cartagena de indias, epicentro del comercio de esclavos

Con base en lo anterior, este proyecto pretende que la temática relatada anteriormente pueda aproximarse al contexto colombiano, más exactamente a Cartagena de Indias. Esta ciudad portuaria cumplió un papel determinante para la Corona Española, pues al ser la entrada obligada al Nuevo Mundo impulsó un desarrollo comercial y militar determinante a la hora de hablar de las colonias americanas. Al ser el paso obligado para quienes querían ir a Perú, posibilitó que tanto mercancías salientes y entrantes tuviesen que pasar por esta ciudad. Es aquí donde se aterriza el tema de la trata de esclavos y, puntualmente, el comercio de africanos en este puerto de la Nueva Granada.

Entre los siglos XVII y XVIII Cartagena de Indias tiene un mayor protagonismo en términos de su función como sitio predilecto por los traficantes de esclavos, siendo así el sitio donde serían vendidos a sus nuevas vidas. Para esta época, Cartagena de Indias y Veracruz (actual México) eran los dos únicos puertos legales y autorizados por la Corona como epicentros para la de esclavos a sus colonias (Vila, 2001). Claramente, existieron más puertos donde el comercio no legal se llevó a cabo, pero en este caso ambos puertos autorizados fueron

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

Figura 5. Tabla que muestra el número estimado de esclavos que entró a Cartagena de Indias (Fuente: Gutiérrez, 1987).

el epicentro para que se desarrollara una llegada masiva de africanos, modificando su noción de vida y su noción de territorio.

Entre los siglos XVII y XVIII llegaron alrededor de 120.407 esclavos al puerto de Cartagena de Indias, según Gutiérrez (1987), un número bastante alto, evidenciando la importancia de este puerto.

DISCUSIÓN

El puerto de Cartagena de Indias jugó un papel determinante para el comercio de esclavos africanos, al ser uno de los puertos más importantes del imperio Español, siendo paso obligado para quienes iban para Perú o para Santafé. También

es claro que, al ser este epicentro económico, permitió que el tráfico de esclavos se desarrollara en una gran escala, abriendo la posibilidad a que muchas embarcaciones negreras llegaran a Cartagena con africanos para la venta.

Es por esto que se trae a colación esta ficha de registro (Figura 6) del naufragio de una embarcación que venía procedente de Guinea, con 159 esclavos del rey para comercializarlos en el territorio de la nueva granada. Esta embarcación se hundió en los bajos de Salmedina, frente a la costa de Cartagena de Indias, lo cual arroja indicios de las posibles embarcaciones que pueden estar bajo el agua y que sean de estos contextos de tráfico esclavista.

NUMERO	85
AÑO	25 de Marzo de 1789
LUGAR	Bajos de Salmedina (Cartagena)
RUTA	Guinea-Cartagena
NAVE	Fragata San Antonio alias Belmouth
TRIPULACIÓN Y/O PASAJEROS	Capitán de la fragata Luis Ferrer y Boni.
CARGAMENTO	159 esclavos negros del rey.
CAUSA	Impacto contra un bajo
REFERENCIA EN ARCHIVO	-A.G.I. Santa Fe 573. -A.G.N Milicias y Marina, tomo 54, 20,
REFERENCIA BIBLIOGRAFICA	Francisco Ojeda. <i>Tesoros bajo el mar</i> . España: Editores Extremeños, 1999, p. 184.
OTROS	Al parecer la causa humana del impacto, fue el desconocimiento de la entrada a Bocachica. De la embarcación se pudieron hacer las labores de rescate.

Figura 6. Ficha N.85 realizada en la investigación sobre los naufragios en el caribe colombiano. (Fuente: Pérez y Romero, 2005)

Tener en cuenta este tipo de investigaciones brinda herramientas para más adelante llevar a cabo nuevas investigaciones encaminadas a la resolución de preguntas problema sobre el papel que este tipo de embarcaciones jugaron para establecer un mercado tan amplio en América, que de alguna manera posibilitó una hibridación cultural bastante amplia (Williams, 2011, p. 20).

CONCLUSIONES

La arqueología de barcos negreros ha tenido un desarrollo lento, pero prometedor; en varios territorios donde la esclavitud jugó un papel determinante para la economía de la época, la arqueología ha entrado a comprender y reconstruir hechos históricos que modificaron

muchas dinámicas sociales alrededor del mundo. La esclavitud de africanos trajo consigo el éxodo masivo de ideas, nociones del mundo y culturas que se fueron modificando a su llegada al Nuevo Mundo, dejándose a un lado o simplemente ocultándose.

Es interesante evidenciar cómo las costas del Caribe colombiano y, más puntualmente, las costas de Cartagena de Indias tienen varios indicios de tener embarcaciones hundidas utilizadas para esta práctica de la época colonial, por lo que es relevante analizar y permitir que se hagan investigaciones que permitan identificar, rastrear, estudiar y excavar estos contextos arqueológicos.

REFERENCIAS

- Balai, L. W. (2011). *Het slavenschip Leusden: over de slaventochten en de ondergang van de Leusden, de leefomstandigheden aan boord van slavenschepen en het einde van het slavenhandelsmonopolie van de WIC, 1720-1738*. Zutphen: Walburg Pers.
- Garrido, S. (UNQ); Lalouf, A. (UNQ); Thomas, H. (Conicet/UNQ). (2007). *Navegación marítima, construcción naval y trata de esclavos entre los siglos XVIII y XIX*. Análisis sociotécnico de un proceso de co-construcción de artefactos y sociedades. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.
- Glickman, J. (2015). *A War at the Heart of Man: The Structure and Construction of Ships Bound for Africa*. Kingston, United States: University of Rhode Island.
- Guérout, M. (1972). *Prospections archéologiques sous-marines aux abords de l'île de Gorée* (Sénégal).
- Gutiérrez, I. (1987). *El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850)*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Malcom, C.; Moore, D. (2008). Seventeenth-Century Vehicle of the Middle Passage: Archaeological and Historical Investigations on the "Henrietta Marie" Shipwreck Site. *International Journal of Historical Archaeology* 12(1), 20-38. <https://doi.org/10.1007/s10761-007-0039-1>
- Pérez, J.; Romero, L. (2005). *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. México: Siglo XXI editores.
- Webster, J. (2008). Slave Ships and Maritime Archaeology: An Overview. *International Journal of Historical Archaeology* 12(1), 1-5. <https://doi.org/10.1007/s10761-007-0038-2>
- Williams, E. (2011). *Capitalismo y esclavitud*. Madrid, España: Traficante de sueños.