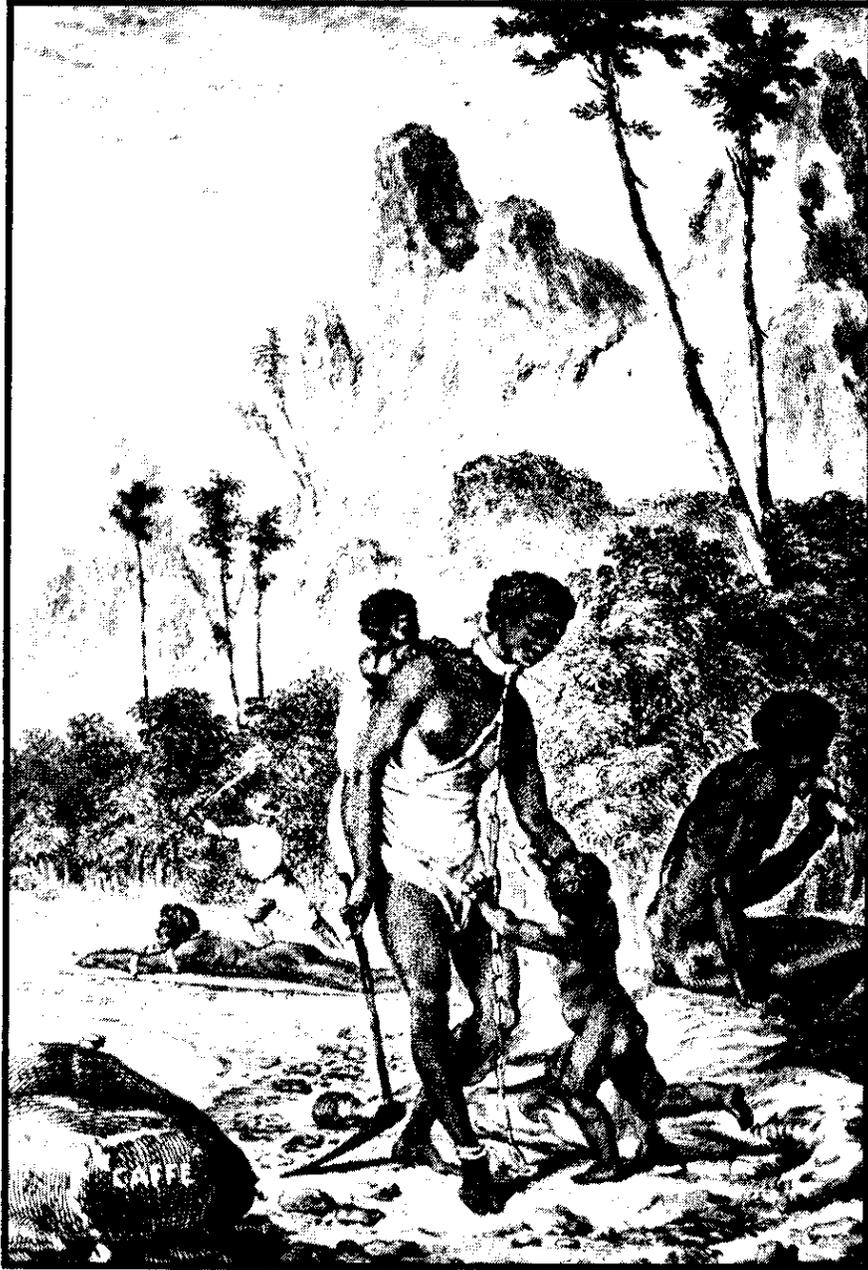


## CAPÍTULO V

### LA PRESENCIA DEL NEGRO EN EL PANAMÁ COLONIAL



*Esclavos negros en América. Grabado de "Viaje a la isla de Francia", 1793.  
(Biblioteca Nacional de París)*



## 1. El tráfico de esclavos negros de África a las Indias

### a) El estado de la esclavitud negra en Europa y sus inicios en América.

Desde la Antigüedad clásica, la esclavitud fue ampliamente aceptada y practicada en el Viejo Mundo y en el siglo XVI hasta el Papado la bendecía. En la Península Ibérica fue introducida por los romanos y adquirió gran relevancia durante la Edad Media, en razón de la guerra contra los moros. Antes de la caída de Constantinopla, en 1453, los mercaderes italianos realizaban un floreciente tráfico de esclavos por el Mar Negro, del que España se vio grandemente favorecida. Ya por estos años bajo el reinado de Enrique “el navegante”, los portugueses habían comenzado a incursionar hacia el sur, por la costa atlántica de África, inaugurando así una nueva ruta en el tráfico de esclavos negros. Hasta entonces, el monopolio de este comercio lo habían detentado los árabes, quienes transportaban caravanas de negros esclavos desde Sudán o Guinea hasta el Mediterráneo donde eran vendidos.

Con la llegada de los portugueses a las costas africanas, principalmente a Senegambia y a la costa de Oro, se inició un comercio de proporciones mayores y los negros comenzaron a llegar a Europa, sobre todo, en calidad de esclavos domésticos. Lisboa se convirtió así en un próspero mercado de africanos, si bien es cierto que, hasta comienzos del siglo XVI, el interés principal por África radicó en el rescate de oro y marfil. De esta manera, especialmente, Andalucía recibió una fuerte inyección de mano de obra negra, razón por la cual no es extraño que, en las primeras etapas de descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo, los africanos estuvieran presentes en las huestes españolas. Así, un esclavo negro, Nuflo de Olano, acompañó a Vasco Núñez de Balboa en su viaje descubridor del Mar del Sur, en 1513, y un grupo de 18 negros desembarcó junto a Pedrarias Dávila en Santa María la Antigua del Darién, al año siguiente. No caben dudas que se trataba de esclavos domésticos y que, en calidad de tales, habían llegado a las Indias, porque para entonces la población indígena de Panamá aún no había manifestado la dramática disminución demográfica de años posteriores.

Cabe destacar, también, que algunos autores sostienen que Alonso Prieto, el piloto de “La Niña” en el primer viaje colombino, era negro. Tampoco podemos desconocer aquí, como ya indicamos en el capítulo 2, que varios cronistas señalaron la existencia de negros en el Darién, a la llegada de los españoles. Aunque el tema aún

no ha sido estudiado en profundidad, Armando Fortune nos dice que, con excepción del historiador cubano José Antonio Saco, los demás especialistas, coinciden en afirmar que estos negros procedían de las costas occidentales de África.

Con el descubrimiento de América, en 1492, el tipo y el volumen del comercio negrero, que se había practicado hasta entonces, va a sufrir un cambio radical. El Tratado de Tordesillas, en 1493, como vimos, trazó una línea imaginaria, gracias a la cual el continente africano quedó, para perjuicio de España, en poder de Portugal. Así, este Reino se convirtió en el dueño de la ruta hacia el Oriente y sus especias, del subcontinente brasileño en el Nuevo Mundo y del comercio negrero.

Ya en época tan temprana como septiembre de 1501, Isabel la Católica impartió instrucciones al Gobernador de La Española, Nicolás de Ovando, en el sentido que no permitiera la entrada, en dicha isla, de judíos, moros, ni nuevos convertidos, consintiendo, por el contrario, el ingreso de negros cristianos, es decir de aquellos esclavos nacidos en la Península, por lo general en Andalucía, y bautizados. Mas, al parecer, esta medida no obtuvo buenos resultados y dos años más tarde, en 1503, Ovando recomendaba a la Corona que no enviara más negros porque huían a los bosques, arrastrando con ellos a los indios. Los ruegos del Gobernador no fueron escuchados y, en enero de 1505, el rey Fernando envió 17 negros con la finalidad de trabajar en las minas de la Corona. En 1510 remitió esclavos para que fueran vendidos por cuenta de la Real Hacienda, transformándose, como señala George Scelle, en uno de los primeros españoles que traficó con africanos. Hasta julio de 1513 imperó la libertad comercial para la introducción de esclavos en América pero, a partir de entonces, la Corona gravó la entrada de cada negro con un impuesto de dos ducados por "cabeza", a más del pago del almojarifazgo, que era de siete reales. Asimismo, se prescribió la obtención de una licencia o autorización real para el traslado de los africanos. Estos debían ser cristianos con residencia en la Península y se embarcarían por Sevilla.

Las denuncias de los dominicos en La Española sobre la esclavitud de los indios, unidas a los problemas de conciencia de los Reyes Católicos y a la urgente necesidad de mano de obra, en virtud de la disminución de los naturales, coadyuvaron para que, ya en 1517, se hiciera impostergable la decisión de importar, de manera regular, esclavos negros a las Indias. Este mismo año, fray Bartolomé de Las Casas, el gran defensor de la causa indígena, apoyó la petición hecha por un grupo de vecinos de La Española para que se les permitiera importar esclavos africanos. Aunque con posterioridad se arrepentiría, lo cierto es que esta actitud inicial de Las Casas pone de manifiesto que la esclavitud de los negros era perfectamente aceptada en la Europa renacentista, incluso hasta por la Iglesia, como ya dijimos. Para entonces, la mayoría de los europeos aceptaban como un hecho la superioridad de la raza blanca sobre la negra y los traficantes, como nos dice Enriqueta Vila Vilar "...llegaron a considerarse redentores de una raza (negra) al librarla de la vida triste y mísera de su país de origen". Bien que se levantaron voces de protesta por el trato inhumano que recibían los esclavos, no fue sino hasta 1639 cuando el Papa Urbano VIII condenó públicamente la trata negrera. No obstante, la misma continuó practicándose en idénticos términos y con similar crueldad.

Por razones didácticas intentaremos periodizar la introducción de negros en América, en general, y en Panamá, en particular, aunque es necesario tener presente que durante una misma etapa coexistieron diferentes sistemas de importación de mano de obra africana:

- a.- Desde el descubrimiento hasta 1513: libertad de tráfico.
- b.- 1518-1595, Período de las licencias.
- c.- 1595-1640, Asiento portugués.
- d.- 1640-1692, Asiento holandés.
- e.- 1696-1701, Compañía de Cacheu.
- f.- 1701-1713, Real Compañía francesa de Guinea
- g.- 1713-1739, South Sea Company
- h.- 1740-1765, Período de licencias para la introducción de esclavos a Panamá.
- i.- 1765-1787, Compañía Gaditana de Negros.
- j.- 1789 en adelante impera la libertad de comercio. Esta etapa, en Panamá, se inauguró hacia 1794.

Es indudable que el desarrollo de la industria azucarera en América, principalmente en las Antillas, fue un factor decisivo a fin de impulsar la introducción de mano de obra esclava y para que este tráfico adquiriera grandes proporciones. Incluso, cabe destacar que según Fernando Ortiz, ya antes de 1515, existía en el Darién una “Compañía de Azúcares”, cuyos tres socios eran Pedro Hortis, Francisco de Arcos y Luis Fernández. Vale decir que esta empresa se había inaugurado, incluso, antes de la apertura del primer ingenio en La Española.

#### **b) El período de las licencias:**

Aunque en 1516, el Cardenal Jiménez de Cisneros ordenó suspender el traslado de esclavos negros al Nuevo Mundo, al año siguiente, el Consejo de Indias consideró que era necesario importar a las islas, por lo menos 4.000 africanos para la buena marcha de los negocios. El emperador acogió esta sugerencia e hizo merced real, por un período de 8 años, de las 4.000 licencias, a uno de sus favoritos flamencos, Laurent de Gouvenot, Gobernador de Bresa. Por Real Cédula del 18 de agosto de 1518 se le autorizó a tomar estos esclavos de “las islas de Guinea y de las otras partes donde se acostumbra, y sin llevarlos a registrar en la Casa de Contratación de Sevilla, pasarlos a las Indias, bajo el compromiso de que en llegando a ellas tornarían cristianos a los dichos negros y negras que desembarcaran”.

Esto demuestra que la necesidad de mano de obra, que se comenzaba a experimentar en el Nuevo Mundo, ya no se podía suplir con los negros cristianos o “ladinos” que existían en la Península, en virtud de lo cual la Corona se vio obligada a autorizar el pasaje de negros “bozales”, es decir aquellos no bautizados, sacados directamente de África. Posteriormente, a estas dos denominaciones se agregó la de negro “criollo”, que era aquel esclavo adoctrinado, nacido en las colonias.

Si bien Gouvenot vendió las 4.000 licencias, a los comerciantes genoveses de Sevilla, en 25.000 ducados, la merced que le obsequió el emperador constituyó la primera licencia monopolista, ya que nadie pudo vender negros legalmente en América

entre 1519 y 1527. Entre estos años la Corona sólo otorgó licencias para introducir esclavos domésticos, destinados al servicio personal del solicitante. En este sentido, cabe destacar la petición realizada por el Regidor Rodrigo de Colmenares, en 1517, en el sentido de que la Corona autorizara, a todos los que pasaran a Castilla del Oro, para que pudieran llevar libremente a los esclavos de su servicio particular. Es evidente que Panamá debió haber recibido su cuota de esclavos procedente de los comerciantes genoveses, porque de aquella época databa la denominada "Casa de los Genoveses", que era el depósito de esclavos de la ciudad de Panamá.

La siguiente licencia la otorgó el monarca, en 1528, a dos cortesanos alemanes, Heinrich Ehinger y Jerónimo Sayler, agentes de los Welser, también por la cantidad de 4.000 esclavos, pero por un período de 4 años. A cambio, los contratistas, debían pagar a la Corona la suma de 20.000 ducados. Pero Ehinger y Sayler, al igual que anteriormente los genoveses, debieron pactar con los lusitanos que eran quienes poseían, como vimos, las fuentes de abastecimiento en África y la experiencia en este tráfico. Lo cierto es que los vecinos de las Indias elevaron sus protestas por la baja calidad y escasez de los negros llegados a las colonias, así como por lo crecido de sus precios. Respecto a Panamá, cabe destacar que, en 1529, Francisco de los Cobos recibió 200 licencias para introducir negros africanos en nuestro territorio.

En la práctica fue entre 1532, en que finalizó la concesión de los alemanes y 1595, cuando se inauguró el período del asiento portugués, que imperó efectivamente la etapa de las licencias. Las mismas se obtenían pagando los derechos correspondientes para importar negros al Nuevo Mundo. No obstante, durante esta etapa, en virtud de la perenne necesidad de dinero por parte de la Corona, hubo otros intentos por estancar este tráfico, aunque la férrea oposición del Consulado de Sevilla, logró neutralizarlos. A partir de la década del 60 el Consejo de Indias elevó el precio de cada licencia a 30 ducados, lo que anualmente le reportó a las arcas reales una renta de aproximadamente 75.000 a 100.000 ducados. Además de esto había que abonar otros 20 reales por unidad, en concepto de almojarifazgo de los esclavos.

Una Real Cédula de junio de 1556 había intentado establecer una tarifa general para los negros que se vendiesen en América. El precio estipulado para Panamá, Cartagena, Santa Fe, Santa Marta, Venezuela, Cabo de la Vela, Honduras y Guatemala, especificaba que no se podría vender en más de 110 ducados. En realidad esta tarifa resultó tan baja que en 1561, Felipe II se vio obligado a decretar la libre venta de negros a las Indias. Asimismo, estos precios fijos, inhibieron la introducción legal de africanos, al tiempo que estimularon el contrabando. Como es natural los vecinos de las colonias se vieron doblemente perjudicados, porque si, por una parte, se dejó sentir la escasez de mano de obra esclava, por la otra, se vieron obligados a comprar negros de comercio ilícito, pagando precios exorbitantes, gracias a la falta de competencia. Por esta época, la Corona comenzó a exigir que un tercio de los esclavos introducidos en América fueran mujeres para facilitar la multiplicación de los africanos.

Fue durante estos años que Pascual de Andagoya obtuvo las licencias correspondientes para importar 50 esclavos negros a Panamá, con la finalidad de construir un

camino entre el Chagres y el río Grande. También, en 1565, Jorge de la Quintanilla logró adquirir 50 licencias, para adelantar los trabajos que realizaba con el objetivo de unir, por la vía fluvial, los mares del Norte y del Sur. En años posteriores recibiría 100 licencias más, para reemplazar a los esclavos muertos.

Otro caso estrechamente ligado con Panamá es el citado por Fernando Romero respecto a los Colón. En efecto, en 1537, se le restituyó a Luis Colón el título de Almirante con sus privilegios, que incluían el ducado de Veragua. Pero 10 años después se le privó de sus derechos, a cambio del pago de una renta de 17.000 ducados. Su cancelación dio lugar a emisiones de licencias de negros para compensar la irregularidad del abono. En 1564 y 1565, recibió un número plural de licencias, a cuenta de sus derechos sobre Veragua.

A partir de 1560, el comercio de manufacturas y el tráfico negrero comenzaron a independizarse, aunque aún se registraban esclavos en la flota a Tierra Firme. Los navíos esclavistas, como vimos, ya no tendrían que salir de Sevilla, rumbo a las Antillas, sino que podían hacerlo directamente desde África. Esta situación que se oficializó en 1595, al inicio del asiento portugués, dio origen a un intenso contrabando de negros. Así, por ejemplo, en 1572, una nave portuguesa trajo a Tierra Firme, desde Cabo Verde, 400 esclavos con apenas 145 licencias.

### c) **Los asientos portugueses.**

Ya hacia mediados del siglo XVI se hizo evidente el predominio portugués en el tráfico negrero. Hasta entonces habían intentado participar en este comercio, aunque con no mucho éxito, mercaderes genoveses, alemanes y sevillanos quienes, a la postre, recurrían, como vimos, a los lusitanos que, en definitiva, poseían no sólo las fuentes de abastecimiento, sino también la experiencia y un amplio conocimiento de los sistemas de trueque practicados en África. En 1580, con la muerte del Cardenal don Enrique, rey de Portugal, sin descendencia directa, la corona de este país fue reivindicada por Felipe II. La unión de ambos cetros facilitó, con mucho, el predominio de los portugueses en el tráfico negrero, máxime cuando ocho años más tarde, en 1588, se produjo la derrota de la Armada Invencible, que marcó el punto de partida de la decadencia definitiva de la marina española. A partir de entonces España sería un imperio ultramarino sin una flota importante, situación que, lenta pero inexorablemente, llevaría a sus enemigos a desarticular su régimen monopólico.

Sin embargo, no sería hasta 15 años después de operada la fusión de ambas coronas, en 1595, cuando se inauguraría el asiento portugués. Durante estos tres lustros se otorgaron nuevas licencias, generalmente, a portugueses, sin que ello pusiera remedio a los problemas básicos que enfrentaba la corona y que eran, en esencia: la necesidad de una renta fija que, únicamente, se obtenía mediante el otorgamiento de un monopolio; el correcto abastecimiento de mano de obra a las colonias, y la obtención de un precio razonable para los compradores del Nuevo Mundo, gracias a la saturación del mercado de esclavos africanos.

Cabe destacar que el asiento era un contrato a largo plazo entre la corona y un particular por el que, en líneas generales, la primera permitía la importación de negros

a sus posesiones, a cambio de una determinada cantidad de dinero que le pagaba el segundo. Aunque, en teoría, se dice que los asientos eran monopolios, lo cierto es que, en la práctica, como señala Bowser, el asiento fue semi-monopolio, porque la corona se reservaba un número plural de licencias para su uso que, con frecuencia, terminaba vendiendo al mejor postor.

El primer asiento portugués se firmó, en 1595, con Pedro Gómez Reynel por la cantidad de 38.250 esclavos, durante un período de 9 años, a razón de 4.250 anuales. El asentista se comprometió a pagarle a la corona la suma de 900.000 ducados, en cuotas de 100.000 por año. Si bien el contrato dejaba entera libertad para poder sacar los esclavos de cualquier lugar de África, establecía que sólo podrían ingresar en el Nuevo Mundo por el puerto de Cartagena de Indias, con expresa prohibición de venderlos en Tierra Firme. Desde Cartagena debían ser distribuidos al resto del continente. Mas este asiento no se concluyó porque la corona lo anuló, en 1600, por sospecha de fraude. Según Fernando Romero la interdicción de vender esclavos en Panamá obedecía al hecho de que, la gran cantidad de negros cimarrones existentes en el Istmo, ponía en peligro la estructura colonial en nuestro territorio, máxime si tenemos en cuenta que se asociaban con los corsarios franceses e ingleses que recalaban en nuestras costas. En 1578, ya se había prohibido la introducción de negros en Nombre de Dios, aunque la necesidad de abastecer las posesiones del Pacífico, sobre todo el Perú, atenuó la disposición. Poco después la medida fue modificada y los esclavos negros pudieron entrar al Istmo, aunque sólo con destino a otras regiones. A pesar de ello los africanos continuaron engrosando la población de Panamá, gracias al intenso comercio ilícito.

Después de este primer contrato la Corona firmó, en 1601, un asiento con Juan Rodríguez Coutinho, Gobernador de Angola y contratista de ese territorio. En 1605, por muerte del asentista, el contrato se traspasó a su hermano Gonzalo Váez Coutinho quien terminó, prácticamente, en la bancarrota en 1609. Entre este año y 1614 el Consulado de Sevilla intentó volver al antiguo sistema de la venta de licencias, sujetas a registro de la carga en Sevilla, de donde partirían los buques negreros. Sin embargo, la venta de estas licencias fue tan insignificante que, en 1615, se volvió a aplicar el sistema de monopolio. En esta ocasión la corona contrató los servicios de Antonio Rodríguez D'Elvas, por un período de 8 años. Este asentista murió en 1622, sin haber logrado obtener grandes ganancias. Los dos últimos asientos de esta época, los suscritos en 1623 y 1631 con Manuel Rodríguez Lanugo y con Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Méndez de Sossa, respectivamente, fueron, al parecer los más rentables en términos económicos.

En líneas generales, estos cinco asientos, presentaron similares características a las ya vistas para el contrato de Gómez Reynel, aunque, a partir de 1615, se agregó el puerto de Veracruz para introducir negros en las Indias. Como nos indica el historiador chileno Rolando Mellafe, aquellos lugares del Imperio español que eran abastecidos desde Panamá, "garganta económica de Sudamérica", como Ecuador, Perú, Alto Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile, sufrieron por estos años una escasez crónica de mano de obra esclava.

Otro elemento importante a tener en cuenta fue que, para romper con el comercio monopolista de manufacturas y ávidos de mayores ganancias, los portugueses no sólo traficaron ilegalmente con negros sino también con productos de consumo. Los mercaderes sevillanos iniciaron una férrea campaña contra la concesión de contratos a los lusitanos acusándolos, no sólo de contrabandistas, sino también de herejes judíos. Lo cierto es que recién, en 1640, con la separación de las dos coronas, su tenaz oposición cesó.

Mas debemos tener presente que, desde finales del siglo XVI, cuando la isla portuguesa de Santo Tomé cayó en manos de los holandeses, la decadencia de Portugal fue acentuándose al ir perdiendo sus mejores posesiones africanas y americanas y, por ende, el monopolio de la trata negrera. A ello se sumó, como acabamos de señalar, la lucha del Consulado de Sevilla por la competencia desleal que en todos los sentidos representaban los tratantes lusitanos y, finalmente, en 1640, la revolución contra España que culminó con la elección de un monarca para Portugal y la separación de ambos reinos, que habían estado fusionados desde 1580.

#### **d) Los asientos holandeses.**

En 1640 España y Portugal entraron en guerra por más de dos décadas. Este período fue aprovechado por los holandeses quienes, desde mucho tiempo antes, habían obtenido ventajas espectaculares tanto en África como en América, a través de sus famosas compañías de comercio y navegación en Oriente y Occidente. Entre 1640 y 1651 España, débil y acosada por las otras potencias europeas con posesiones en África, suspendió la introducción de esclavos en América, medida con la cual sólo logró incrementar, aún más, el contrabando de africanos y las quejas de los colonos. A partir de este último año y hasta 1662 fue el Consulado de Sevilla que manejó el tráfico negrero. Esta década se caracterizó por la desorganización y los impuestos excesivos y tocó a su fin en virtud de la falta de barcos y de posesiones en África. Dicho fracaso llevó a la Corona a retomar el sistema de los asientos monopolistas firmados con un solo mercader o compañía.

Fueron los genoveses Domingo Grillo y Ambrosio y Agustín Lomelin, genéricamente conocidos como los Grillos, los asentistas del contrato que se firmó en 1662. El mismo comenzó a operar al año siguiente y debía introducir 3.500 negros anuales por un período de 7 años. Los puertos de destino fueron Cartagena, Veracruz y Portobelo, aunque este último punto sólo podría recibir dos navíos al año. Lo cierto es que, para poder cumplir el contrato, los asentistas se vieron obligados a recurrir a los holandeses quienes, como ya era habitual, ejercieron un intenso contrabando. Los Grillos firmaron subcontratos con Carlos Hisbert, para la introducción de 400 africanos y con la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, para la entrega de 1.400 negros en la isla de Curazao. Durante este asiento que, finalmente duró 8 años, desembarcaron en Portobelo 9.241 "piezas de Indias" que equivalían a 11.403 cabezas. Debemos tener presente que una "pieza de Indias" correspondía a un negro sin defectos físicos, de entre 15 y 25 años y que midiera siete cuartas de altura, es decir, aproximadamente, 180 cms. De esta manera, los "mulequillos", "muleques" y "mulecones", es decir los negros menores de 15 años, así como aquéllos de más de 25, no eran una "pieza". Se necesitaban tres de ellos para formar dos "piezas".

El siguiente asiento se firmó con dos comerciantes castellanos, Antonio García y Sebastián de Siliceo, en diciembre de 1674, por un período de 5 años, a razón de 4.000 esclavos. La cuota de Portobelo fue de 2.000 piezas al año. Pero, aunque la Corona había firmado este contrato por tratarse de españoles, a la postre detrás de ellos estaban, nuevamente, los holandeses. Esta vez los subcontratistas fueron la Casa Holandesa de Baltasar Coymans y la Compañía de las Indias Occidentales de Amsterdam, quienes se comprometieron a suministrar negros desde Curazao.

En febrero de 1676, la imposibilidad de los asentistas castellanos de cumplir con las cláusulas del contrato, decidió al rey a poner, en manos del Consulado de Sevilla, la administración del comercio negrero. Sin embargo, después de denodados esfuerzos por realizar un tráfico netamente español, los comerciantes sevillanos tuvieron que negociar con la Compañía Holandesa de Guinea la compra de 1.800 esclavos en Curazao. Finalmente, el Consulado obtuvo, en 1678, la autorización para traspasar su contrato a los comerciantes genoveses de Sevilla Juan Barroso del Pozo y Petite. La condición impuesta por la Corona, para subrogar el contrato, fue que los asentistas extrajeran las 6.000 toneladas de negros esclavos del África o de las islas de Sotavento, pero no de Curazao. Mas estos comerciantes se vieron obligados a recurrir a los holandeses quienes poseían enormes reservas de esclavos negros.

Cuatro años después, en 1682, la Casa de la Contratación licitó el asiento, que le correspondió a Nicolás Porcio, yerno del anterior asentista, Barroso del Pozo, y su socio. Pero el asiento no cristalizó por la muerte de éste y las deudas de aquél. En febrero del año siguiente, a pesar de su condición de extranjero, holandés y herético, Baltasar Coymans firmó un asiento negrero con la Corona española. Por el mismo, Coymans se obligaba a residir en la Península y a introducir 3.000 toneladas de negros. Gracias a este contrato los holandeses entraron en abierta posesión del comercio negrero y el mismo marcó el apogeo de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, de la que Coymans era accionista. Sin embargo, se le privó de este contrato, en 1687, después de una intensa campaña iniciada, en su contra, por la Inquisición que temía la introducción de ideas heréticas en las colonias. La cancelación de este asiento provocó las protestas del Embajador de las Provincias Unidas, a pesar de lo cual el contrato se le restituyó a Porcio, quien había permanecido preso en Panamá, tras tratar inútilmente de recuperar su licencia.

Nicolás Porcio asumió el contrato, en 1689, y aunque recurrió a los tratantes ingleses y portugueses no se pudo ver libre de los holandeses. Sin embargo, el fin de la hegemonía holandesa lo marcó el año 1692, cuando la Corona firmó con el comerciante caraqueño Bernardo F. Marín de Guzmán un contrato para la introducción de negros en las colonias. De esta manera, el rey tenía la esperanza de concentrar en manos de los españoles la trata negrera. Mas Marín de Guzmán ya tenía contactos con los tratantes portugueses, principalmente con la Compañía de Cacheu o Cacheo, también llamada Compañía Real de Guinea. No obstante, a poco de concluir el contrato con esta empresa, el mercader venezolano murió, según se dijo entonces, envenenado por los holandeses que no le perdonaron su alejamiento del negocio.

Por último, cabe destacar que, en estos años, la trata, como señala Mellafe, había experimentado cambios sustanciales. Así, la carga humana ya no se mediría por “cabezas” o “piezas”, sino por toneladas. Si bien en cada tonelada entraban 3 negros, la verdad es que se incluyeron varios más, dando origen a un hacinamiento sin precedentes. Otro punto importante durante este periodo fue el escandaloso contrabando realizado por los holandeses y que veremos **in extenso** en el capítulo No. 8. Según George Scelle las crecidas proporciones del tráfico ilícito, practicado durante esta época, hacen que se pueda hablar de libertad comercial de hecho.

e) **Portugal y la Compañía de Cacheu o Compañía Real de Guinea.**

La experiencia le había demostrado a la Corona que era más conveniente contratar los servicios de una Compañía, que los de particulares, para el tráfico negrero, porque se trataba de inversiones de capital muy crecidas para comerciantes privados. Asimismo, resulta evidente que ninguna compañía de nacionalidad española que se formara podría hacer frente a sus obligaciones, en virtud de la falta de fondos y de colonias en África, como ya vimos. Pero, sin duda, lo que, en 1696, inclinó la balanza por una compañía extranjera fueron las urgencias de dinero de la Corona española, que bajo el reinado del último Habsburgo, se hallaba al borde de la bancarrota.

En julio de 1696 se celebró, en Madrid, el contrato con la Compañía de Cacheu o Compañía Real de Guinea para la introducción de 10.000 toneladas de esclavos en América. La Compañía se comprometía a adelantar a la Corona 200.000 pesos. Aunque carecemos de datos precisos para Panamá, es evidente que dicha empresa desembarcó negros en Portobelo durante esta época, porque el mismo se señaló como uno de los puertos de introducción. El cambio de dinastía en España, al despuntar el siglo XVIII, puso fin a la hegemonía portuguesa en el tráfico negrero. En adelante serían los franceses los amos del negocio.

f) **Francia y la Real Compañía francesa de Guinea.**

En 1700 falleció, sin descendencia, el último Habsburgo español, Carlos “el hechizado”. Aunque en su testamento nombraba como su heredero a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, Gran Bretaña, Austria y Holanda se negaron a reconocerlo y apoyaron las aspiraciones del Archiduque Carlos de Austria. Esto dio origen a la Guerra de Sucesión española, que enfrentó a estas últimas potencias contra Francia y España. La entronización de Felipe de Anjou, como Felipe V de España, no sólo colocó a los Borbones en el trono español, sino que dio paso a importantes reformas, inspiradas en el modelo francés. Asimismo, fue evidente la ingerencia del “rey sol” en los asuntos peninsulares, sobretodo en la trata negrera, con el objetivo de apoderarse de los mercados ultramarinos del imperio hispánico.

De esta manera, el asiento firmado, entre España y Francia, tuvo carácter de Tratado entre ambas potencias. El mismo se suscribió, en agosto de 1701, por un periodo de 10 años aunque, posteriormente, fue prorrogado. La Real Compañía francesa de Guinea se comprometió a introducir 4.800 piezas de Indias anualmente, extraídas de cualquier lugar de África, excepto de las factorías de Cabo Verde y Mina, porque los negros de estos lugares no eran apreciados en el Nuevo Mundo. Más

adelante, en el afán de facilitar las operaciones de esta empresa, la corona española terminaría levantando esta interdicción. La Compañía debía adelantar a España 600.000 libras tornesas (moneda de Francia), gracias a lo cual quedaba eximida del pago correspondiente a 800 negros por año. Se establecía que tanto los barcos como los tripulantes podían ser españoles o franceses, pero estos últimos serían, inevitablemente, católicos. Entre los puertos abiertos al comercio estaba Portobelo. Fue tal el optimismo reinante que hasta Felipe V se convirtió en accionista de la empresa, aportando un millón de libras tornesas.

La influencia francesa, a través de la Compañía, llegó a tal punto que, prácticamente, todo lo concerniente al tráfico negrero se legisló desde Versailles. Incluso, a finales de 1704, Felipe V prohibió a las autoridades hispanas de América cualquier intromisión en las "arribadas de negros". Como es natural, los galos practicaron todo tipo de comercio ilícito con las Indias. Pero pronto el optimismo tocó a su fin y para 1707 la Compañía tuvo que recurrir a los holandeses que poseían importantes reservas de negros. Un año después acudieron a los ingleses y solicitaron autorización para utilizar naves danesas y suecas. Como, acertadamente, señala Elena de Studer el asiento francés fracasó en sus dos objetivos básicos: la introducción de negros y el hecho de obtener la supremacía política en las Indias. Finalmente, a pesar de las enormes facilidades obtenidas, la Compañía se declaró en bancarrota en 1713.

Según Arturo Guzmán Navarro, entre 1703 y 1713, los franceses introdujeron en Portobelo 6.157 negros, algunos procedentes del puerto de Cartagena y otros importados directamente de África. Asimismo, calcula que más de 1.000 esclavos entraron de contrabando. Sin embargo, no todos estos negros permanecieron en Panamá, sino que como bien sabemos nuestro territorio sirvió de puente para abastecer de mano de obra el Pacífico sudamericano.

g) **Gran Bretaña y la Compañía del Mar del Sur o South Sea Company.**

El ascenso al trono español de Felipe V dio origen, como ya vimos, a la Guerra de Sucesión española que concluyó, en 1713, cuando la paz de Utrecht puso fin al conflicto. De ésta resultaron los Tratados de Asientos de Negros, el Preliminar de Paz y Amistad y el Preliminar de Comercio. Pero fue gracias al primero que Inglaterra obtuvo, por el término de 30 años, el monopolio negrero. S.M. Británica se comprometió a introducir 144.000 piezas de Indias, entregando esclavos jóvenes y sanos, y dando como anticipo a la Real Hacienda la cantidad de 200.000 pesos. Los navíos negreros debían salir directamente desde Inglaterra y vender su carga únicamente durante el tiempo que duraba la feria de Portobelo. El monarca inglés puso este tráfico en manos de la Compañía del Mar del Sur, mejor conocida como **South Sea Company**. Los puertos habilitados en América fueron Campeche, Veracruz, La Habana, Cartagena, Portobelo, Panamá, Caracas y Buenos Aires. Por Panamá debían pasar los factores rumbo al Pacífico y se indicaba que "por el río Chagres o por tierra" tenían autorización para trasbordar "cordelaje, velas, hierro, madera y juntamente todos los demás pertrechos y provisiones necesarios...", siempre y cuando no fueran comercializados. Como es sabido la Compañía transgredió, de todas formas, esta medida.

La **South Sea Company** contrató los servicios de la **Royal African Company** para poder cumplir el asiento negrero pero, en realidad, como indica Aguirre Beltrán estaba más interesada en la introducción de manufacturas que en la importación de africanos. Esta situación, por todos conocida, despertó el recelo de los comerciantes hispanos y aumentó notablemente después que los ingleses comenzaron a hacer uso de la concesión del “navío de permiso” en 1717. Por el mismo se les autorizaba a introducir, anualmente en las colonias un barco de 500 toneladas cargado de mercaderías. Este navío fue el instrumento que necesitaban para realizar un activo contrabando y que veremos en detalle en el capítuloVIII.

Sin embargo, ante el auge del comercio ilícito y las medidas represivas, adoptadas por España, la paz no duró mucho. En 1718, 1727 y 1739, ambas potencias entraron en guerra, con los consiguientes perjuicios para la Compañía. En este último año, la **South Sea Company** fue acusada de incumplimiento en el pago de impuestos y derechos a la Real Hacienda y la captura y castigo de un contrabandista inglés, el capitán Jenkins, fue el argumento necesario para la declaración formal de la guerra. La denominada guerra de la Oreja de Jenkins, a la vez que puso fin al dominio de la Compañía y al asiento inglés, fue el golpe de gracia para la suspensión definitiva de las ferias de Portobelo, a raíz del ataque de Vernon a este puerto y a San Lorenzo del Chagre.

Cabe destacar que entre 1715 y 1723 la **South Sea Company** introdujo en Portobelo 3.994  $\frac{3}{4}$  piezas de Indias, lo que equivale a 6.213 esclavos. En 1734 entraron 299; en 1737, 950, y finalmente en 1738, 450 más.

#### h) **El tráfico negrero en Panamá entre 1740 y 1765**

La guerra con Inglaterra y la interrupción de las operaciones de la **South Sea Company**, obligó a España a firmar otros contratos para la introducción de negros en las colonias. Hasta 1750, cuando terminó oficialmente la concesión británica, se otorgaron varias licencias, generalmente a particulares. Respecto a Panamá cabe destacar que, entre 1739 y 1743, no se realizaron introducciones lícitas de negros en nuestro país. En este último año el virrey de Nueva Granada, Sebastián Eslava, firmó un contrato con Julián Barboteau para introducir 1.500 “cabezas de negros” en Portobelo. Además de los impuestos correspondientes, la Corona debía recibir la cuarta parte de cada embarque. Barboteau quedaba en entera libertad para estipular el precio de venta de los esclavos. El contrato se rescindió en 1745 y aunque no se poseen cifras exactas, se sabe que en 90 días del año 1744 se importaron 460 cabezas.

En marzo de 1748 se suscribió un contrato con Joseph Ruiz de Noriega para introducir negros en Portobelo. En los diez primeros meses, entre abril de este año y febrero de 1749, se introdujeron 1.690 cabezas en Panamá. Según Guzmán Navarro, en este momento, comienza el declive del tráfico negrero en el Istmo, porque con excepción de los años 1756, 1757 y 1764, en adelante nunca llegaron más de 500 cabezas por año. Cuando en 1753 finalizó el contrato con Ruiz de Noriega éste había introducido, en cinco años, 4.456 negros. El contratista obtuvo una prórroga por cuatro años, hasta 1757, pero este último período no fue tan fructífero como el primero y en él sólo se introdujeron 1.232 cabezas.

Estos contratos no eran monopolios, sino que por el contrario se firmaban simultáneamente con varios tratantes. Así, en 1752, se contrataron los servicios de Jorge Fryer y de Fernando Joseph Delgado y, en 1755, el tutor del hijo de Fryer obtuvo para éste el contrato de su padre. Cabe destacar que, entre 1753 y 1755, la introducción de negros en el Istmo fue exigua.

Otro contrato de esta etapa, y que vale la pena mencionar, fue el que, en mayo de 1758, le otorgó el Virrey Solís al vecino de Cartagena de Indias, José de Arrechederreta. El mismo estipulaba la introducción de 1.000 esclavos en los Reinos de Tierra Firme y el Perú, y por cada cabeza, “dos barriles de harina que se le concede poderlos expender en Portobelo y no en la ciudad de Cartagena”. Según Nicolás del Castillo este procedimiento sería usado, con frecuencia, a partir de entonces, para estimular el decadente comercio negrero. Para, agosto de 1761, cuando se puso término al contrato se habían introducido 625 esclavos. Dos años después, en 1763, la marquesa de Valdehoyos obtuvo un permiso, que se mantuvo vigente hasta 1766, para introducir esclavos negros en el Perú utilizando los puertos de Portobelo y Panamá. En este período la aristócrata ingresó por el Istmo 905 esclavos.

Por último, para tener una idea más acabada del volumen del tráfico negrero por Panamá, cabe mencionar que entre 1748 y 1766 entraron en nuestro territorio 8.403 esclavos negros, producto de las diferentes “contratas” concedidas a particulares.

#### **i) La Compañía Gaditana de negros.**

En junio de 1765, el comerciante gaditano, Miguel de Uriarte, obtuvo un contrato por 10 años para introducir 3.500 negros anuales, por los puertos de Cartagena, Portobelo, Campeche, La Habana, Honduras y otros puntos del Caribe. En realidad, detrás de él, como fiadores y socios, estaban Lorenzo de Ariztegui, el marqués de Villa Real de Purullena, José María Enrile y Francisco de Aguirre, poderosos vecinos de Cádiz. El 23 de septiembre de este año se oficializó la formación de la Compañía Gaditana de negros, que asumiría el contrato firmado por Uriarte.

Desafortunadamente la Compañía comenzó operaciones con una tabla de precios fijos y con el compromiso de extraer los negros de Senegal, islas de Gorea y Cabo Verde. Durante esta primera etapa que comprendió entre 1765 y 1772, la empresa produjo pérdidas y, por último, Uriarte se declaró en quiebra. Panamá recibió, aproximadamente, 1.400 cabezas en estos 7 años. En 1773, el Consejo de Indias le otorgó a la Compañía, ahora a cargo de Aguirre y Ariztegui, un contrato por 6 años y hasta 1779 quedó eximida del pago del derecho de marca. Durante la guerra con Inglaterra, en 1776, la obligó a recurrir a los franceses. La Compañía no ejerció un real monopolio porque la Corona concedió otras licencias, como ya era habitual.

En este último período la empresa introdujo en Panamá aproximadamente 1.300 cabezas. Según Guzmán Navarro las “piezas de Indias” en las factorías de Panamá y Portobelo debieron costar, entonces, 290 pesos. Antes de ser vendido en la plaza o trasladados al Perú, los negros permanecían, algún tiempo, en “dos galpones... aunque muy reducido por lo que solo satisface el Factor del Asiento de dichos negros,

ciento y cincuenta pesos al año y cuyo importe llegaría a rezar por estar ya muy mal tratados dichos galpones". Imaginemos lo que serían esos depósitos si su renta anual equivalía, apenas, a la mitad del valor de una pieza. Para concluir, debemos señalar que bajo sus dos administraciones, la Compañía Gaditana de negros introdujo en nuestro territorio 2.703 esclavos.

**j) El libre comercio de esclavos**

Después del cierre de operaciones de la Compañía Gaditana, en 1779, la corona intentó tomar en sus manos, aunque con escaso éxito, el comercio negrero. Ya, el 24 de marzo de 1778, España y Portugal habían firmado, en El Pardo, un Tratado por el cual este Reino cedía a aquél las islas de Fernando Poo y Annobón, al tiempo otorgaba libertad para abastecerse de negros en las otras posesiones portuguesas. En octubre de ese mismo año, Carlos III promulgó el Reglamento de Libre Comercio, que abrió los principales puertos americanos y españoles a las transacciones ultramarinas. Fue entonces que la corona orquestó una trata negrera con capital netamente español. Mas la guerra con Inglaterra truncó esta iniciativa, porque los corsarios se dedicaron a atacar los barcos negreros. Por eso, el monarca otorgó un permiso general, gracias al cual cualquier súbdito español quedaba facultado para introducir negros en América, en naves españolas o neutrales. Cuando, en 1783, se puso fin a la conflagración con Gran Bretaña existía un ambiente favorable para decretar la libertad de la trata negrera.

Respecto a Panamá cabe destacar que, entre 1781 y 1783, el ingreso de negros en Portobelo fue prácticamente nulo y que entre 1784 y 1787 se introdujeron 569 cabezas. Sabemos que en este último año Cristóbal Vidal desembarcó 133 de las mismas. En agosto, el Cabildo de Panamá, ante la decadencia económica que experimentaba este territorio, elevó al rey un pliego de peticiones donde, entre otras cosas, solicitó la libertad absoluta para introducir negros de cualquier colonia extranjera por 10 años, a través de la isla de Santo Domingo y cuyo número oscilaba entre 1.500 a 2.000 "a precios cómodos por dos años o por créditos". De esta manera, el 2 de octubre de 1787, Joseph Ventura de Soparda recibió una licencia para introducir 2.000 cabezas, aunque no logró importar más que 389 esclavos. Finalmente, en 1789, el conde de Floridablanca, Ministro de Carlos IV, decretó la libertad del comercio de negros para Caracas, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. El 21 de junio de 1794 la medida se hizo extensiva para Panamá.

Es interesante consignar que, entre 1779 y 1790, se introdujeron en nuestro territorio 1.089 cabezas de las cuales 479 atravesaron el Istmo rumbo a otros destinos. En 1792, Panamá abandonó el papel, que había desempeñado hasta entonces, de distribución de mano de obra esclava a los otros dominios hispánicos del Pacífico. Una vez decretado el libre comercio en el Istmo, Sebastián Cantero trajo, en 1795, 240 cabezas desde la isla de Jamaica. En 1797, arribaron a Portobelo, procedentes de La Habana 86 negros pero, al parecer, no venían en calidad de esclavos. Por último, en 1803, cesó momentáneamente, el tráfico negrero por nuestro territorio. Sobre su reanudación nos ocuparemos en el volumen correspondiente a la época de Unión a Colombia.

## 2. La captura de los esclavos en África, la travesía y la legislación hispana.

Como es bien conocido, la esclavitud existía en el continente africano mucho antes de la llegada de los europeos, aunque no se trataba de una institución de gran relevancia. Según el historiador nigeriano Okon Edet Uya, si bien, en un principio, los europeos pudieron satisfacer su demanda de esclavos negros con relativa facilidad, las necesidades de abastecimiento del Nuevo Mundo, hacia mediados del siglo XVI, determinaron que se tuviera que recurrir a la guerra o **raids** para capturar esclavos. El tráfico de negros fue, en esencia, una sociedad entre la nobleza africana y los tratantes occidentales. Estos establecían sus factorías sobre la costa, pagando una renta por el uso de la tierra y los reyes africanos los proveían de negros, sin necesidad, en la mayoría de los casos, de que los europeos tuvieran que internarse. De esta manera, la captura de esclavos, fue responsabilidad de los mismos africanos. Debemos tener presente que la gran fuente de abastecimiento de esclavos fue la guerra, pero que también hubo otras, tales como el quebrantamiento de tabúes tradicionales, el incesto y el asesinato.

Una vez cautivos, los esclavos, eran transportados hasta la costa donde se intercambiaban por tejidos, cáñamo, alcohol o armas de fuego. El negocio era tan rentable para ambas partes que esto, entre otros factores, explica la participación de algunos estados como el del Delta del Níger y la corte de Dahomey. Cabe destacar que en este tráfico la violencia fue endémica y aumentó, considerablemente, con la introducción de armas de fuego en África.

Antes de ser comprados, los esclavos eran cuidadosamente examinados por los médicos de los barcos. En esta inspección se desechaba no sólo a los enfermos, sino también a los ancianos y a los muy jóvenes. Los seleccionados eran adquiridos por los factores y depositados en galpones a la espera de reunir el número necesario para emprender la travesía. Los portugueses introdujeron dos nuevas modalidades: el palmeo y la carimba. El palmeo o medición se hizo necesario cuando ya no se habló más de cabezas sino de “piezas de Indias”, y la carimba era una marca de fuego que se hacía con un hierro incandescente en la espalda, el pecho o los muslos y gracias a la cual se podía tener un mayor control de la carga, al tiempo que indicaba que el esclavo no era de contrabando. Según el jesuita Alonso de Sandoval, quien dedicó parte de su vida a luchar a favor de los negros, estos realizaban la travesía encadenados, en medio de la más absoluta “miseria y desventura y el mal tratamiento de comida, bebida y pasadía, es tan malo, dales tanta tristeza y melancolía”, máxime cuando viajaban convencidos de que los europeos terminarían comiéndoselos al tocar puerto.

Un tercio de los esclavos moría en las bodegas de los barcos negreros porque, al decir de Sandoval, venían “tan apretados, tan asquerosos y tan maltratados que traían “argollas por los cuellos en las corrientes, y estos mismos de dos en dos con grillos en los pies... Tanta es la hediondez, apretura y miseria de aquel lugar”. Como es lógico la tasa de mortalidad dependía de numerosos factores tales como la época del año, las epidemias que pudieran presentarse a bordo, las condiciones de los alimentos, el grado de hacinamiento, etc. Lo cierto es que los portugueses llamaban a los barcos de esclavos **tumbeiros**, es decir ataúdes. La comida consistía en un potaje de harina de

maíz y un pequeño “jarro de agua”. Las mujeres negras eran, habitualmente, objeto de abusos por parte de la tripulación europea.

Las condiciones sanitarias de los barcos eran lamentables. Según Alexander Falcongridge “la plataforma que constituye el piso de sus habitaciones estaba tan cubierta por mucus y sangre provenientes de sus propios flujos, que parecía un matadero. Excede la imaginación humana el describir una situación más terrible y desagradable”. Otros relatos, igualmente impresionantes, nos dicen, que la pestilencia de las bodegas era tan intensa en los barcos esclavistas, que un capitán británico testificó que los mismos podían olerse “a cinco millas de distancia”. La crueldad era la moneda corriente al punto que otro capitán inglés, prefirió atar las cadenas de los africanos al ancla de su barco y luego hundirla con su carga humana, antes que le confiscaran la nave. Tanto horror provocó la reacción violenta de los esclavos quienes, en ocasiones se rebelaron, aunque por lo general sin éxito, ya que, a pesar de ser más numerosos, estaban encadenados y la tripulación era la que poseía las armas de fuego.

Durante el siglo XVI, es decir la época de las licencias, los esclavos procedían, principalmente, de Cabo Verde, Senegal y Guinea. Hacia finales de esta centuria la isla de Santo Tomé, abastecida con negros del Congo y Camerún, adquirió relevancia como centro esclavista, al igual que Angola. En especial de la Guinea septentrional procedieron en el período correspondiente al asiento portugués. Los holandeses se abastecieron, principalmente, en la costa de la Guinea meridional y la región de Congo-Angola. La Real Compañía francesa de Guinea trajo mano de obra de la Guinea septentrional, Congo y Mozambique, sobre todo. Por su parte, los británicos, tuvieron sus principales fuentes de abastecimiento en el África occidental y en la región Congo-Angola. Los pueblos africanos llegados al Nuevo Mundo fueron los gelofas, biafras, mandingas, guinea, naru berbesi, bran, bañol, zape, mina, dahomey, congo, mozambo, calabar y angola, entre muchos otros. Concretamente para Panamá los negros que se introdujeron procedían, según Armando Fortune, de Angola, Cabo Verde, Guinea, Mozambique, de la región de Yoruba en Nigeria, Costa de Oro, Calabar, Senegal, Congo, Sudán y del reino de Dahomey.

Esta población negra, arrancada de su tierra de origen por la fuerza y trasplantada en condiciones infrahumanas a un nuevo continente, fue incapaz de reproducirse con fluidez. Al trauma, provocado por su captura y por las condiciones de la travesía, hay que agregar las lamentables condiciones de vida a que eran sometidos por sus amos e incluso hasta la escasez de mujeres, todo lo cual coadyuvó para que la baja natalidad determinara que el tráfico negrero no pudiera interrumpirse nunca durante la época colonial.

Cuando el barco negrero llegaba a los puertos americanos los oficiales reales visitaban el navío para cerciorarse de que el estado sanitario era bueno, al tiempo que verificaban la carga y comprobaban el registro. Una vez efectuados estos trámites, los esclavos eran desembarcados para ser vendidos en el puerto de arribada. Antes de adquirir un esclavo el futuro amo lo examinaba, minuciosamente para asegurarse de su estado de salud. El paso inmediato a la adquisición de un africano era hacerlo marcar en la tetilla izquierda.

Cabe destacar que los precios de los esclavos variaron considerablemente en el mercado americano, en virtud de factores tales como la época, la procedencia, el asentista, la "calidad", el estado de salud, la edad y las "tachas". Estas eran los supuestos defectos morales que hacían descender notablemente los precios, sobre todo la de "ser huidor", es decir cimarrón. Respecto a los precios que rigieron en Panamá en las diferentes épocas, debemos ser cuidadosos porque no siempre se manejaron las mismas monedas ni tampoco los mismos conceptos. Es necesario recordar que a veces se hablaba de cabezas, otras de piezas e incluso hasta de toneladas. Para el siglo XVI poseemos cifras bastante aproximadas. Así, en 1533 un esclavo o cabeza costaba en Nombre de Dios entre 100 a 130 ducados, en 1556, como ya vimos, se estableció un precio de venta máximo en Tierra Firme de 110 ducados, pero en 1561 valía 130 ducados y para 1585, 264 ducados. Según el marqués de La Rocha, a finales del siglo XVII y comienzos del XVIII, una "pieza de Indias" se vendía en Panamá entre 525 a 550 pesos. Para finales de esta última centuria el precio era de 290 pesos.

A pesar de que algunos curas católicos dedicaron su vida a ayudar y consolar a los esclavos negros en el Nuevo Mundo, como Alonso de Sandoval, que ya vimos, y San Pedro Claver, poco fue lo que se logró. La esclavitud, aunque ampliamente aceptada en aquel entonces por todos, incluso por la Iglesia, era un sistema injusto despiadado y cruel. En este sentido, Arna Bontemps señala que algunos colonos creían que era más económico hacer trabajar al esclavo hasta la muerte durante un período de 7 años y después sustituirlo por otro, que someterlo a un ritmo de trabajo normal y que viviera más tiempo. Esto llegó al extremo de que, ya en 1545, la Corona, preocupada por el trato inhumano que recibían los esclavos, expidió una Real Cédula que establecía que los esclavos debían ser tratados adecuadamente por sus amos, aunque no se especificaba cómo debía hacerse. En 1683, Carlos II ordenó que todos los esclavos debían recibir instrucción religiosa por parte del propietario. Diez años más tarde, en 1693, se instruyó a las autoridades para que castigaran a los dueños de esclavos que fueran crueles.

Pero la más completa legislación respecto a los esclavos negros corrió a cargo de Carlos III y, sobre todo, de su hijo Carlos IV, a finales del siglo XVIII. En 1785, se promulgaron los Códigos Negros en Santo Domingo que reglamentaron el régimen laboral de los esclavos. En los mismos se especificaba que debían ser adoctrinados en la fe, recibir alimentación adecuada, vestimenta "cristiana", disponer de tierras de cultivo y no ser torturados. Los propietarios de esclavos que no cumplieran con estos mandatos estarían sujetos a castigos pecuniarios. Asimismo, se recomendaba a los negros que fueran "humildes y respetuosos ante toda persona blanca como si cualquiera de ellas fuera su amo y señor".

En 1789, Carlos IV promulgó los Códigos Negros, conocidos como Códigos Negros Carolinos, que a partir de entonces regirían en todo el imperio hispánico. Gracias a esta legislación se prohibieron las mutilaciones infligidas a los esclavos; se instruyó para que contaran con viviendas adecuadas; se proscribió que recibieran más de 25 azotes como castigo, etc. Los amos que no cumplieran con estos mandatos serían fuertemente multados. Se creó la dependencia de "Protector de esclavos" en cada ciudad indiana, con el fin de atender las denuncias de los africanos. Las autoridades

eclesiásticas quedaban obligadas a viajar regularmente por todo el territorio de su jurisdicción, para cerciorarse de la observancia de estas leyes. Lo mismo que tres siglos antes, con respecto a los indígenas, sucedía ahora con el cumplimiento de estos deberes para con los esclavos negros. A la postre, las condiciones de los africanos no mejoraron, a pesar de que la letra de la legislación de 1789, al igual que la de las Leyes Nuevas de 1542, levantó la oposición de los propietarios de esclavos negros que sintieron sus derechos lesionados.

### 3. Las rebeliones de negros en el Panamá colonial

#### a) Cimarrones y palenques.

Observaba, con acierto, Armando Fortune, que desde los comienzos de la trata, los negros africanos se opusieron a su cautiverio y reaccionaron en forma violenta contra el régimen de la esclavitud. En efecto, hubo actos insurgentes en las propias factorías de África, así como durante el largo viaje trasatlántico, debido al maltrato y las condiciones de hacinamiento que ya hemos visto. Pero fue en América donde la resistencia esclava tuvo mayor importancia. La misma osciló desde la rebeldía individual hasta las sublevaciones organizadas que mantuvieron en vilo a los colonos blancos. Mas debemos tener presente que ello no sólo ocurrió en las posesiones españolas, sino también en los dominios portugueses, holandeses, franceses e ingleses, es decir los centros distribuidores de esclavos por excelencia.

Aunque es preciso recordar algunas demostraciones de resistencia pasiva por parte de los esclavos negros, como eran su negativa a trabajar y a comer, sin descontar el suicidio, la rebeldía se manifestó activamente en la fuga a la espesura de los montes, o sea el cimarronaje, el establecimiento de poblados conocidos, principalmente en Cuba y Panamá, como palenques. También se les denominó, en otros lugares de América, Cumbes, Quilombos, Mocambos, Ladeiras o Mambises. Algunas de estas comunidades fueron de vida efímera, al ser destruidas por las expediciones de castigo. Pero otras lograron mantenerse por mucho tiempo convirtiéndose en una amenaza constante para la población blanca y, a decir de Richard Price: "la prueba viviente de la existencia de una conciencia esclava que rehusaba ser circunscrita por la concepción de los blancos o ser manipulada".

Sostiene Mena García que uno de los lugares de la América Hispánica donde el cimarronaje adquirió mayor virulencia, fue la región del Istmo de Panamá durante el siglo XVI, particularmente entre 1549 y 1582. Después de esta última fecha, aunque las rebeliones de los negros no desaparecieron, se limitaron a "minúsculas partidas de asaltantes en la ruta Panamá-Portobelo", según afirma Castellero Calvo, contrario a lo que opinan Fortune y Hernán Porras.

Cinco años después de la fundación de la ciudad de Panamá, es decir en 1524 los propietarios de esclavos se vieron obligados a recaudar fondos, a fin de pagarle a los encargados de prender a los negros que se habían alzado "y andaban salteando por las estancias a caminos de esta ciudad e sus términos". Si bien, en esta ocasión, los cimarrones fueron capturados y ejecutados, las fugas y levantamientos prosiguieron en la medida en que aumentó la trata negrera en el Istmo de Panamá. Basta recordar

que, en 1526, la corona dio licencia para la introducción en Tierra Firme de mil esclavos negros y, tres años más tarde, Francisco de los Cobos fue beneficiado con 200 licencias para abastecer el mercado panameño.

Así las cosas, en 1530, los negros que laboraban en las minas de Acla se sublevaron y buscaron refugio en las ruinas de Santa María la Antigua del Darién que, a decir de Mena García, probablemente puede ser considerado el primer palenque cimarrón de Castilla del Oro. Por eso, al año siguiente, el Gobernador Antonio de la Gama para que los vecinos de Panamá “viviesen con buen ejemplo procuró que se hiciesen buenas ordenanzas para excusar el levantamiento, que se podía temer, de los esclavos negros”. Pese al temor de una rebelión general de los negros en las ciudades de Nombre de Dios y Panamá, los vecinos de esta última, en septiembre de 1531, solicitaron al emperador Carlos V licencias para importar más mano de obra africana. Pidieron, asimismo, que se obligara a los asentistas alemanes Enrique Enhinger y Jerónimo Sayler a vender los esclavos a precios más bajos.

Con todo y las “Ordenanzas contra los negros cimarrones” expedidas por el Cabildo de Panamá, que veremos en detalle más adelante, continuaron las rebeliones. En 1535, en la capital de Tierra Firme, se suscitó un motín en el que participaron una docena de africanos acaudillados por el esclavo Damián. Su propósito era incendiar las estancias de los vecinos panameños y la propia ciudad. El plan fracasó porque un esclavo traicionó a sus compañeros. De nada valieron las solicitudes de clemencia de los dueños a favor de los negros rebeldes. El Gobernador Francisco de Barrionuevo procedió con rigor y le aplicó la pena capital a algunos de los alzados y a otros los desterró perpetuamente del Istmo.

Un papel importante desempeñaron los esclavos negros en la ruta de tránsito entre Nombre de Dios y Panamá. Eran los arrieros y cargadores de los tesoros y mercancías que cruzaban rumbo a España y el Perú, respectivamente. Según Minster los negros trabajaban en el camino real “con collares de hierro alrededor del cuello y pesadas cadenas oscilando entre ellos”, lo cual dificultaba sus movimientos. Con cada cuadrilla viajaba un soldado a pie o montado a caballo, esgrimiendo un látigo que utilizaba “cuando uno de los cargadores vacilaba y perdía el ritmo del grupo”. Incluso se les prohibió cantar para que no pudieran expresar su resentimiento. Pero, a veces, por las noches, lograban escapar cuando los guardias se dormían. Entonces: “Calladamente y, con cuidado, cargaban sus cadenas, cruzaban las llanuras y desaparecían en la oscuridad”. A fin de evitar estas fugas, los amos se encadenaban a las cuadrillas, pero “después de que muchos guardias desaparecieron junto con los cargadores negros, la idea fue abandonada”. Una vez en la selva no les resultaba difícil a los evadidos desembarazarse de las cadenas y grilletes.

Justo en el momento en que tenía lugar la rebelión de Gonzalo Pizarro en el Perú, en 1549, ocurrió uno de los más importantes alzamientos de cimarrones en Panamá. El movimiento lo encabezó Felipillo, quien logró escabullirse de la Hacienda de Hernando Carmona en la Isla de las Perlas y se llevó consigo a otros negros e indios de las pesquerías y haciendas aledañas. Con estos estableció “un palenque cerrado de madera (con) sus bohíos en el Golfo de San Miguel”. Allí, al decir de Fortune, los

cimarrones intentaron retornar a su antigua forma de vida africana: “Con tallos de las palmas y ramas de los árboles construían bohíos; de las hojas de las palmas hacían gruesos petates que cubrían con pieles de animales que usaban como escudos; de la piel de los animales que habían cazado para su alimentación se abriganaban contra la humedad e intemperie del clima. De las maderas más duras elaboraban arcos, lanzas y flechas; de la caña, cuchillos, y, del hierro de las argollas y cadenas, las puntas de hierro de las lanzas y flechas”, máxime cuando había herreros entre los fugitivos. Asimismo, estiraban las tripas de los monos a fin de hacer cuerdas para los arcos.

Pronto otros cimarrones de las Islas de las Perlas y hasta de Panamá se sumaron a Felipillo. A partir de entonces, se llevaron a cabo una serie de ataques por parte de los negros alzados contra las haciendas costeras, pesquerías y las casas de purga de los ingenios. Incluso asesinaron españoles y raptaron mujeres blancas e indias. En suma, atemorizaron a toda la región de Panamá.

Para ponerle término a las correrías de Felipillo, el Gobernador Sancho de Clavijo, en febrero de 1551, comisionó al capitán Francisco Carreño. Este, al mando de una expedición de castigo, luego de apresarse una canoa de indios y negros cimarrones en la isla Iguana, pudo hacerse de guías y sorprender al alzado quemando su palenque, bohíos y sementeras. Con treinta prisioneros entre negros e indios, regresó a Panamá. Como señala Fernando Romero, se procedió con suma rigurosidad con los cimarrones capturados, uno de los cuales fue descuartizado en la Plaza Mayor, bajo la acusación de haberle dado muerte “con alevosía y crueldad no vista” a un español, mientras que los otros fueron ahorcados, quemados, asaeteados o se les cortaron los pies.

Mucho mejor organizado fue el movimiento acaudillado por Bayano o Vaiano, cuyo ámbito de actividad abarcaba un amplio territorio desde el río Chepo o Coquera (después nombrado Bayano por el jefe negro) “que descendía desde el este partiendo de la Sierra de Nargandí y el Mamoni, su afluente norteño (formando) una cuenca de selva tropical y húmeda prolongada hasta la zona del Chagres”. En el atlántico la cordillera de San Blas era una barrera protectora para los cimarrones, por su densa vegetación que hacía difícil la entrada y el recorrido.

No se sabe con exactitud donde Bayano estableció su palenque. Algunos historiadores lo ubican en la sierra de Chepo, mientras otros consideran que estuvo en la cordillera de San Blas. Como quiera que fuese, según la conocida descripción de Fray Pedro de Aguado: “La población de los esclavos (...) estaba situada y puesta sobre la cumbre y cuchilla de una alta y empinada loma, fortificada por naturaleza, de tal suerte que casi por todas partes eran muy profundos despeñaderos hechos o criados de tal suerte que no sólo (de) ninguna manera se podía subir con ellos pero si acaso acertara a caer de lo alto alguna persona, sin llegar al suelo se (hacía) innumerables pedazos”. A renglón seguido, añadía: “Por los dos frentes de esta loma o cerro tenían los negros hechos dos muy angostos caminos, por tal orden que con pocas piedras que dejaran caer (impedían) a cualquier ánimo y número de gentes la subida, y demás de esto, al remate de estos caminos, en el principio de la loma, tenían fortalecidas las entradas con recios palenques, y puesto tales, que no así fácilmente podían ser (destruidos) por los nuestros aunque (subieran) por todo el camino. Arriba,

en la cumbre de esta loma, estaban edificadas las casas y bohios de los negros al través o atravesaban conforme al ancho de la cuchilla, que no era más del que los bohios ocupaban, que era harto poco, y entre las casas y por algunos lugares bajos y desocupados tenían hechos hondos hoyos o silos llenos de todo género de comida, de las que ellos acostumbraban coger y criar para su sustento”.

Este era el palenque principal donde estaban Bayano y sus guerreros, porque más adentro del monte había otro fuerte en el que permanecían las mujeres, los hijos “y la otra gente inútil que no era para la guerra”, en palabras de Aguado. También observaba que fuera de los palenques, “eran grandísimas las labranzas de plátanos que estos esclavos tenían hechas y sazonadas para su sustento, (con) maíz, yuca, batata y otras legumbres que cultivaban y sembraban para (...) comer”.

Bayano, a quien Aguado describió como “un negro de buena disposición y fuerzas, muy ladino o españolado en la lengua”, recibía de los demás cimarrones el tratamiento de un rey, conforme a los ritos y ceremonias practicadas en Guinea. El mismo Bayano era de este lugar donde, como indica Fernando Romero, pudo haber sido un personaje importante o reyezuelo que, al ser derrotado en una guerra local, fue vendido como esclavo. En el poema de Juan de Miramontes y Zuázola, **Armas Antárticas**, se dice que Bayano llegó al Istmo en un barco procedente de Cabo Verde el cual naufragó. De allí que arribó “a nado en tierra” donde comenzó “a mover cruda guerra”.

Durante varios años, aproximadamente desde 1552 a 1558, Bayano logró reunir más de 1.200 cimarrones con los que mantuvo en jaque a los españoles, principalmente a los mercaderes de Nombre de Dios y Panamá, quienes, a decir de Aguado, estaban “llenos de un terrible miedo”. Los cimarrones asaltaban las recuas de mulas y los viandantes en el Camino Real, se robaban las barcas en el río Chagre y hacían pillajes en las estancias y hatos de ganado. Más aún, amenazaban con quemar los puertos mencionados, e incluso merodeaban por las cercanías de Nombre de Dios donde “tomaban y salteaban los negros y otras gentes que salían a proveerse de cosas que les eran necesarias”.

Al principio, de nada sirvieron las expediciones de castigo que el Gobernador Álvaro de Sosa envió contra Bayano. Con su peculiar habilidad para desplazarse por la espesura de los montes o arcabucos, empleando la táctica de atacar retirándose con rapidez y haciendo frecuentes emboscadas, los cimarrones derrotaron, en Chepo, a un regimiento a cargo del capitán Gil Sánchez Morcillo, quien murió en el enfrentamiento. Únicamente sobrevivieron cuatro soldados. En mayo de 1554, de nuevo se recurrió al capitán Francisco Carreño, cuyas fuerzas lograron apresar a Bayano con quien el Gobernador Sosa concertó una tregua y le concedió la libertad con la promesa de una rendición general con los cimarrones. No obstante, el caudillo negro, pronto reanudó sus correrías.

A costa de los cabildos de Nombre de Dios y Panamá otra expedición punitiva bajo el mando de Francisco Lozano fracasó en su intento de someter al rebelde. En esta ocasión, murieron más de cuarenta soldados “de hambre y de sed”, tal como lo consignan documentos de la época. Aunque poco después Francisco Carreño logró

recuperar algunos negros que habían sido raptados por los cimarrones de Bayano, lo cierto es que prosiguió el estado de inquietud y temor entre los pobladores de las ciudades terminales del Istmo, al punto que sólo se aventuraban a salir en cuadrillas de veinte hombres armados.

Cuando, a mediados de 1555, el nuevo Virrey del Perú, Andrés Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, cruzó por Panamá, consideró oportuno adoptar medidas de urgencia para remediar la tensa situación antes descrita. Fue así como se emplearon los servicios militares del capitán Pedro de Ursúa, con amplia experiencia en la guerra contra los indios en el Nuevo Reino de Granada, a quien se le encargó la misión de “desbaratar a los negros”, cimarrones. Para tal fin recibió apoyo económico, armas, soldados y equipos de guerra por parte de los comerciantes de Nombre de Dios y Panamá.

Mientras se preparaba la expedición de Ursúa, los cimarrones asaltaron dos recuas de mulas en el Camino Real, cuyas mercaderías valoradas en cuatro mil pesos pertenecían a Pedro de Maquedos. El capitán Pedro de la Fuente, tras fuertes enfrentamientos con los alzados, recuperó parte de los géneros robados e hizo algunos prisioneros que fueron echados a los perros y ahorcados en Nombre de Dios. Desde este lugar, en octubre de 1556, Pedro de Ursúa, al mando de 200 soldados, emprendió la campaña contra Bayano y, entretanto, Pedro de la Fuente y Francisco Díaz se trababan en dura lucha con los cimarrones, aquel capitán se dirigió al palenque del cabecilla, conforme a la información obtenida de uno de los negros capturados. Pero no le resultó tan fácil a Ursúa lograr su objetivo. No sólo fue atacado en el camino por los negros rebeldes, sino que tardó 25 días en atravesar “largas ciénagas (...) pantanos y otros atolladeros y manglares que los afligían y angustiaban”, según nos dice Aguado.

A la vista del palenque de Bayano, y del número de cimarrones que éste tenía a su disposición, Ursúa comprendió “cuan vano le sería y habia de ser el pretender por guerra sujetar a los negros y venir en rompimiento con ellos”, de acuerdo con el autor tantas veces citado. De allí que optó “por tomar tratos y comercio con ellos y con su negro rey”. Le obsequió camisas, machetes, hachas, bonetes colorados y otros artículos que gustaban a los cimarrones, con el propósito de ganarse su confianza. También los españoles bebían y comían con los negros y en uno de estos convites Ursúa les dio vino envenenado a los principales seguidores de Bayano, por lo que no le fue difícil rematarlos, reducir a prisión a éste y a los demás negros que no pudieron escapar. Tras perseguir a los cimarrones y hacer más prisioneros, Ursúa llegó a un arreglo con Bayano, mediante el cual éste hizo regresar a los negros huidos para encaminarse a Nombre de Dios donde, de común acuerdo con los habitantes de este puerto y de Panamá se levantaría “un pueblo en comarca conveniente en el rio que dicen de Francisco, que en su lugar pasajero y acomodado para la vivienda de los negros”. La propuesta fue aceptada por los cimarrones y aunque en el viaje a Nombre de Dios Bayano fue liberado de sus cadenas, tan pronto como llegaron a dicha ciudad fue nuevamente hecho prisionero y enviado al Perú, donde el Virrey lo “recibió alegremente” y “lo honró dándole algunas dádivas y tratando bien su persona”. Finalmente Bayano fue remitido a España donde murió, pero sobre este aspecto se carece de datos precisos.

Por su parte Ursúa fue recompensado por su hazaña de capturar al cabecilla cimarrón y sus secuaces. En palabras de Aguado: "Los vecinos y mercaderes de estas ciudades (Nombre de Dios y Panamá) se solemnizaron con grandes fiestas y regocijos públicos al desbarate y prendimiento de estos esclavos dando grandes muestras de agradecimiento a Pedro de Ursúa y haciéndole grandes ofrecimientos de dineros por la mucha y buena diligencia que a esta guerra había puesto, y por la obra tan señalada que les hizo en limpiarles la tierra de una crecida cuadrilla de ladrones y salteadores".

Ciertamente, con el apresamiento de Bayano, no terminaron en el Istmo las hostilidades de los cimarrones. Por el contrario, tales actos más bien aumentaron por las continuas fugas de los esclavos, al punto que en 1569, por real orden se procedió a capturar a los negros evadidos restituyéndolos a sus dueños o castigándolos severamente. Al año siguiente, la Real Audiencia de Panamá, informaba al rey que por instrucciones del Virrey del Perú, Francisco de Toledo, los comerciantes de Nombre de Dios y Panamá habían contratado los servicios del Capitán Esteban Montejo, quien al frente de 200 hombres efectuó incursiones contra los negros alzados, logrando apresar algunos de estos. Pero según el tribunal, era preciso que se adoptaran otras medidas en un asunto tan importante. De no ser así: "El daño será irreparable porque la cantidad de negros va creciendo y se han puesto más atrevidos".

Aunque desde 1570 la corona española convino en contribuir con la quinta parte de los gastos que ocasionara la campaña contra los cimarrones, y que el resto debía repartirse entre los Cabildos, comerciantes y otros interesados, lo cierto es que esto no pudo ponerse en práctica. Pero en septiembre de 1573, por Real Cédula se concedieron a Tierra Firme 10.000 ducados de la Real Hacienda con el propósito mencionado, a la vez que se solicitaron nuevamente las contribuciones voluntarias de los ayuntamientos comerciantes y otras personas "pues es para beneficio suyo y de sus haciendas y la nuestra". No obstante, ocho años más tarde, según los cálculos del Contador Mayor de Panamá, en la guerra contra los negros rebeldes se habían gastado 136.000 pesos de plata ensayada. Hay que tener en cuenta que para el período de 1550 a 1570 se calculó en 200.000 pesos los costos de las entradas contra los cimarrones.

Para estas fechas los huidos se convirtieron en aliados de los corsarios franceses e ingleses que atacaron las posesiones españolas en América y, particularmente, el Istmo de Panamá. Se recuerda el caso de Francis Drake y la ayuda que recibió de los negros rebeldes por intermedio de un antiguo esclavo de Nombre de Dios llamado Diego. Este célebre corsario, en marzo de 1573, con el apoyo de 30 cimarrones del jefe Pedro, pudo apoderarse en el Camino Real de tres recuas de 190 mulas cargadas con, aproximadamente, 30 toneladas de plata. De allí que, en septiembre del mismo año, mediante Real Cédula, arriba citada, dirigida al Presidente de la Audiencia de Panamá Dr. Gabriel Loarte, se hablaba sobre "el daño y robos que los franceses e ingleses y negros cimarrones que andan por esa tierra han hecho y hacen, así en nuestra Real Hacienda como en la de nuestros súbditos y tratantes". Por ello se comisionó al adelantado Pedro Menéndez para que con una armada "barra esas costas y las limpie de corsarios", a la vez que coordinara con Loarte "para tratar el remedio que se debe poner y buen efecto que se debe hacer en el castigo de los dichos negros cimarrones

y para que se les haga guerra por las partes y lugares y en los tiempos que convenga...”. Se le instruyó, además, para que los negros capturados fuesen desterrados a España.

**b) Ordenanzas contra los cimarrones, pueblos de negros y otros actos de rebeldía.**

En 1575, el Oidor Alonso Criado de Castilla, calculaba que en los términos de la ciudad de Panamá había más de 2.500 cimarrones de ambos sexos, mientras que Juan López de Velasco señalaba que pasaban de 3.000 y “andan seguros, que no hay orden de poderlos develar por la fragosidad y aspereza de la tierra que es increíble y es muy cerrada de maleza y espinos, por donde los negros se meten, porque andan untados con un betún que los defiende de las espinas”.

En consecuencia, no resulta extraño que, de 1571 a 1578, se promulgara un buen número de ordenanzas destinadas al castigo de los cimarrones. Como dijimos, las mismas se expidieron por los Cabildos y, en ocasiones, contaron con la aprobación de la Real Audiencia, el Gobernador y hasta de la Corona. En verdad, eran sumamente severas y ya se venían practicando en Tierra Firme, por lo menos desde la tercera década del siglo, cuando se prohibió que los negros anduvieran solos por las noches y llevaran armas, excepto los arrieros. Si transgredían estas disposiciones los esclavos podían ser ejecutados sumariamente. También se castigaba la fuga con la pena de muerte e incluso se llegó a aplicar el castigo de la castración a los rebeldes, aunque en 1540, como observa Mena García, tan drástica medida fue terminantemente prohibida por la Corona. Tampoco la Real Audiencia sancionó la ordenanza del Cabildo de Panamá que imponía un castigo similar para los negros que permanecían 30 días alzados y establecía que las negras serían “desjarretadas”.

Con todo, otras ordenanzas de los años setenta no eran menos duras y, en esencia, se ceñían a las leyes de Felipe II de febrero de 1571 y agosto de 1574. Así se dispuso que “cualquier negro o negra que anduviese ausente del servicio de su amo por cuatro días les serían dados en el rollo cincuenta azotes y que esté allí atado desde que se los diesen hasta que se ponga el sol”. Si la ausencia era por ocho días los azotes aumentaban hasta 100 y el esclavo tendría que cargar por dos meses un “calza de hierro al pie con un ramal que todo pese doce libras”. Si se la quitaba recibiría otros 200 azotes. De reincidir se le daría igual número de azotes, además de cortársele un pie y el destierro. Cuando la fuga era por un mes, entonces la pena consistía en 100 azotes y pérdida del pie derecho. Los amos que le quitaran los grilletes a sus esclavos tendrían que pagar una multa de 50 pesos. Por último, si el negro o negra se ausentaba por seis meses o más se le ahorcaba “de manera que muera naturalmente”.

Del mismo modo, se trató de vigilar a los negros horros o libres que, al ir a buscar leña o hierbas afuera de las ciudades de Nombre de Dios o Panamá proveían de harina y otros bastimentos a los cimarrones, y hasta los escondían en sus barbacoas. Se procuró, igualmente, brindarle recompensas y otras facilidades a los que capturaran a los negros rebeldes. Incluso, en 1574, la Audiencia ofreció un perdón general a todos los cimarrones que se rindieran en un período de tres meses, si bien esto no dio resultados positivos. También se ofreció la libertad a los alzados que trajesen consigo otros negros fugitivos. Pero si algún mulato, mulata, negro o negra inducían a

mantener oculto a algún esclavo por cuatro meses para reclamarlo como suyo, de conformidad con los incentivos que se brindaban, se le aplicaría la pena de muerte a ambos. Si el que cometía la falta era español, entonces sería desterrado. Cualquier persona que tratara o se comunicara con un cimarrón, le diera de comer, le avisara o acogiera en su casa sin darlo a conocer, si era negro o mulato, recibiría el mismo castigo que el rebelde, además de perder la mitad de sus bienes. El destierro perpetuo de todas las Indias recaía sobre los españoles en este caso.

En los años setenta del siglo XVI, se destacaron tres comunidades de negros cimarrones, a saber: la de Bayano, bajo la jefatura de Antón Congo o Antón Mandinga; otra ubicada en la costa atlántica, cerca de Nombre de Dios, cuyo caudillo era Luis de Mozambique, quien como veremos en otro capítulo, fue un valioso aliado del corsario John Oxenham y la emplazada en Cerro Cabra, muy próxima a la ciudad de Panamá. Durante la campaña conocida como la segunda guerra del Bayano, en la que tuvo activa participación el capitán Pedro de Ortega Valencia, en 1579 se logró no sólo la captura de Oxenham sino también la rendición de Luis de Mozambique. En consecuencia a los negros de Portobelo se les concedió la libertad colectiva, se firmó un tratado de paz y con ellos se fundó en las cercanías de Nombre de Dios, el pueblo bautizado con el nombre de Santiago del Príncipe. Posiblemente corresponda al actual poblado de Palenque. Allí se colocó una guarnición para impedir futuros alzamientos y las incursiones corsarias. Por su parte, el Oidor Alonso Criado de Castilla tuvo a su cargo la reducción de los alzados de Cerro Cabra. Tras una cruenta lucha con los cimarrones del Bayano, finalmente, en 1582, fueron sometidos y el propio Oidor escogió a Santa Cruz del Real, a tres leguas de la capital, como el sitio para el nuevo pueblo de los negros. También en el Bayano se levantó un presidio defendido por 30 soldados como medida precautoria.

A partir de entonces disminuyeron los levantamientos y ataques de los cimarrones en el Istmo. En 1599, los negros que trabajaban en las obras de fortificación de Portobelo se rebelaron, pero fueron duramente reprimidos por el Gobernador Alonso Sotomayor. Tres años después escapó de dicho puerto una treintena de negros, cuyos cabecillas principales eran Pedro Casanga, Juan de Angola y Antón Soso. Después de tres meses de cimarronaje fueron sometidos por soldados de Portobelo y negros libres del Bayano. A algunos se les aplicó la pena de la horca, otros recibieron 200 azotes o bien se les desterró al Perú.

Según la Real Audiencia, en 1607, solo había 94 cimarrones que cosechaban maíz, plátanos, cazaban y hurtaban ganado. Siete años más tarde, el Tribunal informaba sobre la rebelión de algunos negros en el Bayano, donde ya no existía el presidio. Pero la expedición de 25 soldados de la Compañía de Panamá acompañada de negros mogollones (cimarrones pacificados) e indios reducidos, fue prácticamente aniquilada en la quebrada de Cape por indígenas guerreros. Otro contingente enviado desde la capital levantó en aquel lugar un fuerte para contener las tropelías de los rebeldes negros y aborígenes.

Aunque el cimarronaje, virtualmente, era cosa del pasado en el siglo XVII ello no quiere decir que no se suscitaban a veces levantamientos de negros. Un documento

del Archivo de Simancas revela que, en febrero de 1755, alrededor de treinta esclavos del Rey que trabajaban en las fortificaciones de Portobelo dieron muerte a un centinela y huyeron a la selva. El Gobernador de la Plaza procedió con prontitud capturando a 27 de los evadidos a quienes, en su mayoría, desterró a Cartagena de Indias. No es aventurado afirmar que estos alzamientos esporádicos debieron continuar hasta la abolición definitiva de la esclavitud en Panamá, en 1851.

#### **4.- Trabajo, participación social y legado cultural del negro africano en Panamá**

Es incuestionable la importancia de la mano de obra negra en el Istmo de Panamá. Esta muy pronto sustituyó a la indígena diezmada por los efectos de la conquista y las enfermedades epidémicas. Así, los esclavos africanos laboraron en las minas auríferas del Darién, en el buceo de perlas en Golfo de San Miguel, en la construcción del Camino Real, edificios públicos, iglesias, monasterios y fortificaciones, sin olvidarnos de su trabajo en los aserraderos, trapiches, hatos, estancias y en diversos servicios domésticos. Igualmente, los negros eran los cargadores de los tesoros y mercancías o bien los arrieros de las recuas en los caminos transístmicos. Eran, asimismo, los conductores de los bongos o canoas en el río Chagres y su presencia fue indispensable para la explotación de las minas de oro de Veragua. En definitiva, la participación de los esclavos negros abarcaba diversos aspectos de las actividades económicas, máxime si tenemos en cuenta la observación que, en 1575, hizo el Oidor Criado de Castilla: “La gente de trabajo y servicio son negros todos, porque de la gente blanca ninguno hay que sirva, ni se de al trabajo, a cuya causa es grande la suma de negros que en este Reino están...”

De acuerdo con los datos suministrados por el mismo Criado de Castilla, en el año arriba mencionado, había 8.629 negros en todo el territorio del Istmo, distribuidos de la siguiente manera: 1.600 dedicados al servicio en la ciudad de Panamá; 102 en las huertas; 401 en las recuas que transitaban por el Camino Real y el Camino de Cruces; 363 se dedicaban a las labores del campo y al buceo de ostiales en las islas de las Perlas; 150 laboraban en las estancias ganaderas; 193 en los aserraderos; mientras que había 300 negros horros o libres y, como ya apuntamos, 2.500 se contaban como cimarrones. Por otra parte, 500 esclavos trabajaban en 25 barcas que conducían “ropas” de Nombre de Dios al Chagre, en tanto que otros 500 estaban al servicio de los vecinos de aquel puerto. En Veragua, a la sazón, laboraban en las minas de la Concepción, 1.200 negros; otros 300 servían a los mineros. En Santa Fe se contaban 30 y en Mariato 40. Los que había en Natá eran 150 y en la Villa de Los Santos, dedicados, principalmente, a las rozas y al cultivo del maíz, se sumaban 300 negros.

Tan significativa presencia de la mano de obra de origen africano explica por qué preocupaba tanto a los dueños de esclavos el desarrollo del cimarronaje y los palenques. Precisamente cuando se expidieron las ordenanzas de los años setenta del siglo XVI, el Cabildo de la ciudad de Panamá se lamentaba porque “...siendo como es el servicio de tales esclavos la cosa más importante y necesaria que hay en este reino, porque sin ellos no se pueden hacer las rozas de maíz, ni cortar madera de los montes para los edificios, ni andar las recuas, ni navegarse las barcas de trato del río Chagre,

ni los navíos de este mar del Sur, ni los hatos de vacas se podrían sustentar sin negros y las huertas y pesquerías de perlas y de pescados y las demás granjerías de esta tierra...”.

A la luz de esta situación, no resulta extraño que durante el siglo XVI, la población negra fuese en constante aumento y alcanzara una neta superioridad sobre la blanca. Es preciso tener presente que en nuestro territorio se suscitaron desde muy temprano los cruzamientos raciales, cuyos resultados fueron un intenso mestizaje y el establecimiento del régimen de castas. Mena García, basándose en la “Descripción de Panamá y su Provincia” que, en 1607, hizo la Real Audiencia, indica que para entonces los negros constituían el 70.31% del total de los habitantes, mientras que los blancos representaban apenas el 22.22%, frente al 5.88% de las castas. En dicho año, el número de esclavos negros se estimaba en 3.721. Según Castellero Calvo en la década de 1620 y 1630 tales esclavos oscilaban entre 10.000 a 14.000, pero de allí en adelante fueron disminuyendo, al punto que, en 1789, sólo había 2.793 en toda la Provincia de Panamá.

Todo lo contrario ocurría con la población de los negros y mulatos libres, cuyo número fue en constante aumento desde finales del siglo XVI hasta las postrimerías de la época colonial. Castellero Calvo sostiene que, en 1575, los libertos en la ciudad de Panamá sólo representaban el 7.8% del total de los habitantes. En 1610, eran el 12.12% pero en 1794 ya constituían el 65%. Los procedimientos jurídicos para adquirir la libertad iban desde la compra o rescate por los propios esclavos, el otorgamiento de mercedes por parte de los dueños hasta la manumisión colectiva. Esto último se puso en práctica con los cimarrones reducidos. Sin duda, contribuyó al ascenso demográfico de los libertos la mezcla de los blancos, indios y negros. Al respecto, debemos tener presente que desde inicios de la conquista y colonización en nuestro territorio fueron escasas las mujeres españolas. Es más no sólo se realizaron matrimonios consagrados por la Iglesia, sino que se hicieron comunes las uniones casuales o temporales y la **barraganía** o convivencia libre, principalmente de los amos con las negras esclavas.

Como resultado del intenso mestizaje se estableció en América el régimen de castas en el que el color de la piel y otros rasgos anatómicos eran determinantes para la condición social y jurídica del individuo. En el siglo XVIII los científicos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, describieron minuciosamente las castas existentes en Cartagena de Indias y que, sin duda, podemos hacerlas extensivas a Panamá. En síntesis la pintoresca nomenclatura que presentaron era la siguiente: 1.- Blanco con negro, mulato; 2.- Blanco con mulato, **tercerón**; 3.- Blanco con tercerón, **cuarterón**; 4.- Blanco con cuarterón, **quinterón**; 5.- Blanco con quinterón, **español** y se le consideraba “como fuera de toda raza de negro”; 6.- Negro y sus mezclas (mulato, tercerón, cuarterón, quinterón), con indio daba **zambo** de negro, de mulato, de tercerón, de cuarterón y de quinterón; 7.- Las mezclas de cuarterón o quinterón con mulato o tercerón, o bien tercerón con negro daba **salto atrás** “porque en lugar de ser blancos han retrocedido y se han acercado a las castas de negros”; 8.- Tercerón con mulato o tercerón con cuarterón, etc. producían los **Tente en el aire** “porque ni avanzan a salir ni retroceden”. Estas eran las castas más conocidas ya que había

muchas otras, de conformidad con los diferentes cruzamientos. Según los autores citados las mismas eran “de tantas especies y en tan grande abundancia que ni ellos sabían discernirlas”, e incluso la mezcla de los **Tente en el aire** con los mulatos se denominaba “no te entiendo”. En esencia, este régimen de castas tendía a salvaguardar los intereses económicos y el dominio socio-político de la minoría blanca.

Con acierto señala Mena García que “la colectividad española del Istmo vio surgir ante sus ojos una comunidad cada vez más amplia de mulatos, zambos y negros libres con un natural recelo”. Para contrarrestar el creciente ascenso demográfico de los libertos y su demanda laboral por oficios de representación política y social, la Corona legisló, en un principio, en beneficio del grupo blanco minoritario, al tiempo que éste levantó la barrera de los prejuicios sociales. Así, se prohibió a los mestizos y mulatos desempeñar cargos de corregidores, alcaldes mayores, regidores y escribanos. En 1555, y de nuevo en 1572, el Cabildo de la ciudad de Panamá ordenó que “ninguna negra horra (libre) ni cautiva, ni mulata traiga seda, ni perlas, pero si fuese tal negra horra o mulata casada con español puede traer unos zarcillos de oro con perlas y una gargantilla y en la saya puede echar un ribete de terciopelo”. Sin embargo, no podían lucir “mantos de burata ni de otra cosa alguna salvo mantilla que llegan poco más largo de la cintura”. Si desobedecían tales disposiciones, les serían quitados dichos adornos. Por otro lado, los negros y mulatas libres, pese a su nueva condición, tenían que pagar tributos a la Corona.

Paulatinamente el peso numérico de la población liberta desarticuló el régimen de castas y los consiguientes privilegios de la minoría blanca. En Panamá esto se percibió desde principios del siglo XVII y, más aún, a mediados de esta misma centuria como apunta Castellero Calvo. Para entonces, los mulatos libres comenzaron a ejercer algunos cargos antaño reservados a los blancos, como eran las escribanías, receptorías y notarías. Al mismo tiempo, los cuarterones, y pardos hijos de españoles, al igual que otros libertos de color, formaron parte de las milicias. Mucho más tarde, es decir en el siglo XVIII, aparecieron los buhoneros mulatos. Pero cabe advertir que ya en el último tercio del siglo XVI, algunos libertos llegaron a ser dueños de recuas, comerciantes y ganaderos, además de realizar los acostumbrados oficios de arrieros, bongueros, herreros, albañiles, carpinteros, sastres y pastelero-bizcocheros, entre otros.

A comienzos del siglo XVII, era notorio el predominio demográfico de los esclavos negros, horros, mulatos libres y otros en el Istmo. Así, en 1610, frente a 1.267 blancos había 3.696 esclavos, 316 negros libres, 246 mulatos libres y 149 representantes de las castas. Tres décadas más tarde, los vecinos blancos de la ciudad de Panamá eran poco más de 300 “fuera de negros y mulatos mestizos que son muchos”, como lo indicaba el Cabildo al Rey. En el transcurso de la centuria la población de color fue en continuo aumento. Esto se demuestra a raíz de la fundación de la nueva ciudad de Panamá en enero de 1573, pues el recinto amurallado, además de su función militar tuvo una evidente significación social. Dentro de los muros residían las autoridades civiles, militares y religiosos, mientras que en las afueras vivía la gente de color, dedicada a servir en las actividades de tránsito. Así, bajo la devota protección de Santa Ana surgió el arrabal, en un principio formado por huertas y caballerizas, cubiertas de paja, para que pernoctaran las recuas de mulas. Pero particularmente, ante la

repartición de solares por el Obispo Antonio de León y el Gobernador Alonso Mercado, aparecieron las casas que, en 1680, eran poco más de 300 y en las postrimerías del siglo ascendían a 2.000 superando, con mucho, a las viviendas de intramuros. En Portobelo también fue muy significativo el número de la población de color. De este modo, según Castellero Calvo, en 1606 había allí alrededor de 60 españoles, 65 negros y mulatos horros y 316 esclavos. Para 1679 los vecinos blancos apenas eran 30 y los mulatos libres entre 60 y 80. Casi sin variantes tal situación permaneció durante el siglo XVIII, tanto en Portobelo como en Panamá.

Lentamente la población negra cobró importancia en el interior del país, particularmente cuando se suscitó el auge de las minas auríferas de Veragua, entre 1558 a 1589. Como vimos en 1575 el Oidor Criado de Castilla enumeró 1580 esclavos negros distribuidos en la Concepción, Santa Fe y Mariato, mientras que indicó 150 en Natá y otros 300 en la villa de Los Santos. Al agotarse los yacimientos veragüenses, al tiempo que se dio un proceso de dispersión hacia el interior de la Península de Azuero, ocurrió, a decir de Castellero Calvo, una rápida y extensa mestización entre los aborígenes supervivientes de la zona, unos pocos colonos blancos depauperados y los negros libertos". Hacia 1692, colonos blancos, mestizos, mulatos y zambos fundaron las ermitas de Antón y Santa María.

Como lo demuestra el informe del Obispo fray Pedro Morcillo Rubio y Auñón en 1736, era evidente el proceso de mestizaje en diversos puntos del Istmo. Señalaba que Santiago de Alanje estaba habitado por "españoles, mulatos, negros y otras mixturas". Lo mismo ocurría en San Lorenzo, Santiago de Veragua, en la villa de Los Santos, donde había "cincuenta familias de españoles, todo lo demás de gente de color de toda especie, porque hay mestizos, cuarterones, mulatos, zambos y negros". Similar situación acontecía en Parita, Santa María, Antón, Penonomé, Chame, la Chorrera, Chepo y Pacora. Para finales del siglo, es decir en 1792, el sacerdote Juan Franco expresaba que la población de la ciudad de Panamá "se hallaba reducida a 1.500 vecinos y 7.000 personas, la mayor parte gente de castas porque los blancos, se propagan poco en un país enemigo de la naturaleza principalmente de los Europeos".

Respecto al aporte cultural del negro africano o colonial y sus descendientes libertos en nuestro país, asevera Fortune que el mismo es tan valioso como su contribución al desarrollo económico de la nación. Cabe anotar que el negro al ser separado violentamente de su tierra, de sus costumbres y hasta de su etnia, le fue preciso adaptarse a las nuevas circunstancias en América, por lo que asimiló la cultura blanca y la moldeó imprimiéndole caracteres propios. Resulta ilustrativo el caso de los cimarrones de Bayano que, según Aguado, celebraban misa a la manera de los españoles: "El Obispo se vestía una camisa de una negra y sobre ella una túnica de grana, y se arrimaba a cierta manera de altar que en un santuario tenían hecho, allí en presencia de todos los circunstantes que le iban a oír y a ver, ponían un jarraco de vino y un buen bollo de pan que ellos tenían, y cantando cierto cantar en su lengua materna, le respondían los demás que le estaban oyendo y allí, en presencia de todos, se comía el pan y bebía el vino y con esto (...) acababa su oficio el Obispo negro daba sermones abogando por la libertad y la lucha armada e igualmente bautizaba en una ceremonia donde se bebía vino, se cantaba y bailaba.

Hoy en día, en diversas partes de América, se observa el sincretismo religioso, lingüístico y musical de la cultura africana. En nuestro país el legado del negro colonial se manifiesta en la música folclórica y en los bailes donde predominan los toques de tambor como la cumbia y el tamborito. Pero es en la danza de los Congos donde se evidencia a plenitud la presencia africana, en conjunción con patrones culturales hispanos. Tampoco debemos olvidar la indudable influencia negra en algunos cuentos populares en los que animales como "Tío Conejo", "Tío tigre" o "Tío caimán" son los protagonistas. También podemos observar su impronta en ciertas rondas y canciones infantiles, así como en los conocidos diablicos sucios. Del mismo modo, en nuestro medio, se conservan algunas expresiones mágicas y supersticiones africanas en estrecha relación con creencias religiosas como acontece en la denominada **Santería**.

### BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO, Fray Pedro de: **Recopilación historial de Venezuela**. Tomo II, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, Caracas, 1963.
- AGUIRRE BELTRÁN, Gonzalo: **La población negra de México. 1519-1810**. Estudio Etnohistórico. Ediciones Fuente Cultural, México D.F., 1940.
- BOWSER, Frederick: **El esclavo africano en el Perú colonial 1524-1650**. Siglo veintiuno, Editores S. A., México, 1947.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo: "Los negros y mulatos libres en la historia social panameña". **Revista Lotería**, II Época, vol. XIV, No. 164, Panamá, julio de 1969.
- FORTUNE, Armando: "Existían negros en Panamá en la época precolombina". **Revista Lotería**. II Época, vol. 1, No. 2, Panamá, enero de 1956.
- "Estudio sobre la insurrección de los negros esclavos. Los cimarrones de Panamá." **Revista Lotería**, II Época, vol. 1, Nos. 5,6,9, abril, mayo y agosto 1956.
- "Los negros cimarrones en Tierra Firme y su lucha por la libertad". **Revista Lotería**, Nos. 171,172,173,174, febrero, marzo, abril, mayo de 1970.
- "Composición étnica y mestizaje en el Istmo de Panamá durante la colonia". **Revista Nacional de Cultura**, Nos. 7,8, abril-septiembre 1977.
- GUZMÁN NAVARRO, Arturo: **La trata esclavista en el Istmo durante el siglo XVIII**. Ed. Universitaria, Panamá, 1982.
- JAÉN SUÁREZ, Omar: **Geografía de Panamá**. Estudio Introductorio y Antología. Biblioteca de la Cultura Panameña. Universidad de Panamá, 1985.

- LORENZO SANZ, Eufemio: **Comercio de España con América en la época de Felipe II**, Tomo I. Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979.
- MELLAFE, Rolando: **La esclavitud en Hispanoamérica**. EUDEBA, Buenos Aires, 1964.
- MENA GARCÍA, María del Carmen: **La sociedad de Panamá en el siglo XVI**. Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1984.
- PRICE, Richard (compilador): **Sociedades Cimarronas**. Siglo veintiuno editores S.A., México, 1981.
- ROMERO, Fernando: "El negro en Tierra Firme en el siglo XVI". **Revista Lotería**, II Época, vol. i, No. 3, febrero de 1956.  
"El "Rey Bayano" y los negros panameños en los mediados del siglo XVI". **Hombre y Cultura**. Revista del Centro de Investigaciones Antropológicas, Tomo 3, No. 1, diciembre de 1975.
- SACO, José Antonio: **Historia de la esclavitud**. Ediciones Jucar, Madrid 1974.
- SANDOVAL, Alonso de: **Un tratado sobre la esclavitud**. Alianza Editorial, Madrid, 1987.
- STUDER, Elena F.S. de: **La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVII**. Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires, 1984.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: **La Compañía Gaditana de Negros**. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1973.
- UYA, Okon Edet: **Historia de la esclavitud negra en las Américas y el Caribe**. Editorial Claridad S.A., Argentina, 1989.
- VEGA FRANCO, Marisa: **El tráfico de esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelin 1663-1674)**. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1984.
- VILA VILAR, Enriqueta: **Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los Asientos portugueses**. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla 1977.
- Documentos Varios del Archivo General de Indias, Tomos III, IV, VI, VII, VIII, IX, XII.  
**Colección Sosa y Arce**. Archivo Nacional de Panamá.
- Archivo General de Simancas, Sección Marina, legajo 403.
- Archivo General de Indias, Sección Escribanía de Cámara, legajo 476 A.