



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
CHIMBORAZO

Revista de Ciencias Sociales y Humanidades

CHAKIÑAN

ISSN 2550 - 6722

Número 19 / ABRIL, 2023 (166-179)

**EL COMERCIO DE ESCLAVOS GUAYAQUIL-PAITA EN
LOS ÚLTIMOS DECENIOS DEL SIGLO XVIII**

*SLAVE COMMERCE BETWEEN GUAYAQUIL-PAITA IN THE
LATE DECADES OF THE 18TH CENTURY*

DOI:

<https://doi.org/10.37135/chk.002.19.10>

Artículo de Investigación

Recibido: (11/05/2022)

Aceptado: (29/08/2022)

Julissa Gutiérrez Rivas



*Universidad de Piura, Facultad de Humanidades.
Piura, Perú*

julissa.gutierrez@udep.edu.pe



EL COMERCIO DE ESCLAVOS GUAYAQUIL-PAITA EN LOS ÚLTIMOS DECENIOS DEL SIGLO XVIII

SLAVE COMMERCE BETWEEN GUAYAQUIL-PAITA IN THE LATE DECADES OF THE 18TH CENTURY

RESUMEN

El artículo se basa en documentación archivística primaria en la que se detecta un buen número de esclavos arribados por el puerto de Paita en las dos últimas décadas del siglo XVIII procedentes de Guayaquil, cuando lo común era que proviniesen de Panamá. Por ello, se analizó por qué en los dos últimos decenios ocurrió este comercio con más frecuencia, a diferencia de los primeros ochenta años en que apenas ingresaron algunos al menudeo. Ello nos condujo a ofrecer una mirada a lo sucedido en Guayaquil y en Perú en general. Asimismo, se realizó una aproximación a la cantidad de esclavos introducidos, así como se identifica a los sujetos activos (comerciantes) y pasivos (esclavos) y el papel que tuvieron estos últimos como mano de obra. Se empleó información procedente de los archivos General de la Nación de Lima y Regional de Piura, analizados a la luz del método de triangulación y del modelo establecido por Jean Pierre Tardieu para sus trabajos sobre la esclavitud en distintos ámbitos geográficos, los cuales presentan casi siempre la misma estructura. La investigación concluye que los esclavos procedían de Guayaquil conducidos en su mayoría por comerciantes limeños que aprovechaban el tornaviaje en el comercio del cacao. Además, la compra fue al menudeo, hombres y mujeres en igual proporción. Esto permite sugerir que fueron destinados tanto al trabajo en haciendas como al servicio doméstico.

PALABRAS CLAVE: Esclavos, ruta marítima, tráfico de esclavos, mano de obra

ABSTRACT

This investigation study basis on the archive's primary documentation, where a gross amount of enslaved people were detected from Guayaquil through the Paita port in the last two decades of the 18th Century when the introduction of enslaved people was common from Panama. It aims to analyze why this commerce has appeared more frequently in the last two decades. This situation leads to a panoramic view of what happens in Guayaquil and Perú in general. Also, an approximation is made to the slavery commercial dynamics by identifying the active subjects (the merchants) and the passive subjects (the enslaved people), as well as the role these had as the workforce. The method used reviews primary documentation from Peruvian archives (Archivo General de la Nación and Archivo Regional de Piura) analyzed by the triangulation method. This investigation continues the model established by Jean Pierre Tardieu about slavery developed in different geographical spaces but displayed almost always the same structure. The study concludes that the enslaved people from Guayaquil were primarily introduced by limeño merchants who exploited the turnaround of the Cacao trading. Likewise, the slave trade was in retail, and men and women were in equal proportion. These results suggest that the enslaved people traded would work either at the estates or domestic work.

KEY WORDS: Slaves, sea route, slave trade, slave labor

INTRODUCCIÓN

La esclavitud es una institución que tuvo sus orígenes en la Antigüedad. Civilizaciones como la caldeo-asiria, la egipcia, la china y la romana la practicaron. A partir de entonces -con una reducción en la edad media por la prevalencia de la economía feudal basada en la mano de obra servil- se establece en diversos lugares y se convierte en aspecto fundamental de los diversos modos de producción.

En América precolombina, a decir de Saco (2009) hubo esclavitud, en algunos lugares de Centroamérica e incluso Colón, en su segundo viaje, encontró a indios caribes que tenían como práctica asaltar islas vecinas, capturar a sus habitantes y practicar con ellos la antropofagia. En el siglo XVI, a la llegada de los españoles, ante la defensa del indio promovida por Bartolomé de las Casas y Ginés de Sepúlveda, se empezó a dar una permanente trata atlántica de negros bozales procedentes de Guinea, iniciando un verdadero comercio en el que competirían negreros portugueses, ingleses, franceses y holandeses por más de tres siglos (Andrés-Gallego 2005).

Para el siglo XVIII, el tráfico de esclavos era una constante e incluso fue el responsable de considerables ingresos en las cajas reales por los derechos que se tuvo que pagar por este comercio. Sin embargo, para el caso peruano, este ámbito de la esclavitud casi no ha sido abordado por la historiografía, se cree que por tres razones. La primera, porque se aceptó de buenas a primera que el siglo ilustrado fue de decadencia de este tipo de comercio debido a una generalizada crisis agrícola, por lo que los hacendados no tenían metálico para el aprovisionamiento de esta mano de obra. Sin embargo, en algunos estudios como el de Mazzeo (1994) y el de Fisher (2000), ha quedado demostrado que, aunque el tráfico disminuyó se siguió dando, sobre todo, porque un grupo de comerciantes limeños había hecho de este comercio su *modus operandi*.

La segunda razón es porque se ha privilegiado

el estudio de la esclavitud desde las perspectivas legal, económica, social, cultural y de resistencia al sistema. Destacan las investigaciones de Manuel Saponara (2008), Klein y Vinson (2008), Carlos Aguirre (1993 y 2005), Christine Hünefeldt (1988 y 1992), Arrelucea y Cosamalón (2015), Jean Pierre Tardieu (1998, 2006, 2020), Maribel Arrelucea (2009 y 2018), entre otros.

A estas dos razones se puede añadir otra de tipo metodológica. Por un lado, si bien existen registros de almojarifazgo y de aduanas, la información suele estar incompleta por el daño que han sufrido algunos expedientes con el paso del tiempo, por lo que resulta en algunos casos difícil la lectura de lo que ahí se indica. Por otro lado, por la continua entrada de esclavos de manera ilegal a través del contrabando y del fraude, lo que dificulta su contabilidad real. Cabe mencionar que este tipo de práctica de comercio ilícito no solo ocurrió para los esclavos sino para todo tipo de géneros y contó con el consentimiento de los jueces oficiales reales que, gracias a los beneficios que recibían, pasaban desapercibidos estos arribos.

Por ello, en una investigación previa, se estudia el comercio de esclavos introducidos por el puerto de Paita durante el siglo XVIII (Gutiérrez 2021). En su mayoría procedían del asiento establecido en Panamá para este fin. Sin embargo, llamó la atención el hecho de que las fuentes documentales revelaran que, en las dos últimas décadas del siglo en cuestión, aparte de esclavos procedentes del Panamá, también ingresaran esclavos cuya salida era el puerto de Guayaquil. ¿Por qué en las dos últimas décadas del siglo XVIII uno de los lugares de provisión de esclavos fue Guayaquil?, ¿qué características tuvieron esos esclavos? Por último, ¿qué destino tuvieron?

METODOLOGÍA

La presente es una investigación histórica cualitativa de tipo documental, definida por Morales, citado por Orozco (2018) como:

un procedimiento sistemático de indagación, recolección, organización, análisis e interpretación de datos sobre un tema. La metodología empleada es la denominada triangulación en Ciencias Sociales, aplicada sobre un conjunto de documentos provenientes del Archivo General de la Nación (AGN) y Archivo General de Piura (ARP) del Perú. El método de triangulación se define como:

(...) un proceso de contraste entre las técnicas de investigación que permite comparar y completar los resultados de cada una de ellas sobre un objeto de estudio común, con el objetivo de perfeccionar la validez y la fiabilidad del conjunto del trabajo. (Morales citado por Arias 2009:125)

A partir de los cuatro tipos de triangulación expuestos por Bisquerra citado por Arias (2009), el presente trabajo de investigación aplica la triangulación de datos aplicando un contraste de tres dimensiones (temporal, espacial y personal), sobre el conjunto de datos recolectados.

El procedimiento empleado inicia con la extracción de la información procedente de los Cuadernos de Real Aduana del Puerto de Paita y de los Protocolos Notariales, especialmente, de cartas de compraventa de esclavos. A continuación, se ha clasificado la información sobre cantidades de esclavos introducidos a partir de variables generales como sexo, edad y año. Con esta data se realizaron las tablas correspondientes. Seguidamente se analizaron los resultados complementados con datos procedentes de bibliografía especializada y, finalmente, se elaboraron las conclusiones.

La perspectiva que sigue la investigación es de la historiografía regional y aplica los postulados sostenidos por el historiador francés Jean Pierre Tardieu (1998, 2006) respecto a entender la esclavitud como un proceso que va desde la introducción de esclavos por diversos comerciantes, para luego seguir con su compraventa en tanto que eran objetos valiosos, enseguida su papel como mano de obra y su manumisión, según y como lo ha estudiado para los casos de Quito y Cuzco.

El estudio sigue la propuesta que, de modo

general, hace John Fisher (2000) sobre la trata de esclavos, mediante la cual sostiene que los historiadores de la esclavitud en el Perú han aceptado como una suerte de mimetismo que, en el siglo XVIII la trata se estableció de manera escasa o fue incapaz de conservar su magnitud, produciéndose la decadencia de la agricultura sobre todo en las haciendas ubicadas en la costa norte. Aquí se intenta ver los esfuerzos que hicieron los particulares por proveerse de esta mano de obra.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

LAS RELACIONES COMERCIALES GUAYAQUIL- PAITA EN EL SIGLO XVIII

Durante la época virreinal existieron espacios extensos que, ante la priorización de la Metrópoli por aquellos lugares de explotación minera; se vieron obligados a relacionarse entre sí aprovechando su proximidad, desarrollando espacios económicos a partir de mercados comunes que llegaron a ser, como afirma Quintero (2020), intrincados circuitos comerciales y que tenían como misión suplir las distintas demandas de la población.

Uno de estos espacios fue el que Aldana denominó macro región norperuana-surecuatoriana, que comprendía desde el sur de la audiencia quiteña (Cuenca, Loja y Guayaquil), hasta el norte de la limeña (Trujillo, ceja de selva a Jaén y en menor medida a Maynas y Chachapoyas; por la sierra, a Cajamarca y por la costa a Tumbes, Piura y Lambayeque). Asimismo, esta gran región se vinculaba al norte con Quito y el espacio norandino y a través del mismo se prolongaba hasta el Virreinato de Nueva Granada (Aldana 1999). En este gran espacio jugaron papel preponderante los puertos de Paita y Guayaquil,

Guayaquil, aparte de puerto era la ciudad principal de la región del Guayas; por ello, el

comercio estaba doblemente centralizado: por un lado, los comerciantes que querían subir a Quito y a la sierra tenían que pasar por esta ciudad; por otro, la mayoría de los circuitos mercantiles confluían en este sitio pues era el único punto de la audiencia de Quito por el que se podía acceder a la sierra.

Indudablemente, el protagonismo que tuvo Guayaquil en el siglo XVIII se debió al cultivo de cacao cuya producción, en etapas anteriores, había estado concentrada en Nueva España. En esta etapa surgieron nuevas regiones productoras que, paulatinamente, fueron desplazando el mercado novohispano, dentro de ellas estuvieron Venezuela y Guayaquil, produciéndose entre ellas una competencia muy fuerte (Rubio 2016). Dentro de los agentes que comercializaban este producto en México, del Valle (2019) identifica a mercaderes-navieros del Callao que, junto a algunos comerciantes guayaquileños desarrollaron una especialización en la venta de diferentes tipos de cacao.

Paíta, aunque ya no con el protagonismo de la época precedente, siguió siendo puerta de entrada de productos de origen diverso, entre ellos esclavos procedentes en su mayoría de Panamá y, en menor proporción, de Guayaquil. No en vano el pequeño puerto norteño reunía las mejores condiciones para el atraque de barcos y la circulación de mercaderes y mercaderías por la ruta marítima o por tierra hacia las costas vecinas del Guayas, la sierra de la provincia, la del conjunto macrorregional y hacia la gobernación de Quito (Aldana 1999).

Entre ambos puertos se llevó a cabo un intenso comercio intra-regional en dos sentidos: entre ellos mismos y hacia el interior del gran espacio del que formaban parte y, en el siglo XVIII, estas relaciones se mantuvieron intactas, desarrollando incluso tráfico de cabotaje a partir del uso de balsas que transportaban principalmente maderas, pasajeros y mercaderías (Elías 2004).

Gracias al Libro de Guías de 1788, Schlüpmann (1993) construyó un mapa con el destino y la procedencia de los cargamentos en Paíta, en el que se evidencia cómo Guayaquil fue el tercer puerto con el que el puerto piurano estableció

relaciones tanto de entrada como de salida de embarcaciones (404 y 166) después de Panamá (405 y 457) y el Callao (410 y 358). Los productos más comercializados entre Paíta y Guayaquil se indican en la Tabla 1.

Tabla 1: Productos de entrada y salida del puerto de Paíta hacia/desde Guayaquil. Siglo XVIII

Entrada	Cañas y maderas, cacao, menestras, tabaco, alfajías de hacha, cera de la tierra, brea
Salida	Azúcar, raspadura de miel, sombreros, garbanzo, tolo, sale, conservas de valles, patates de valles, cera, tocuyos

Fuente: Schlüpmann (1993)

Hacia afuera, Guayaquil y Paíta sostuvieron una intensa relación comercial con otros puertos del Pacífico como Acapulco, Realejo, Sonsonate, Perico, Callao y Pisco.

EL TRÁFICO ESCLAVISTA EN EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XVIII

En el siglo XVIII, España a similitud de los siglos anteriores, dejó la provisión de mano de obra esclava a sus colonias, a las monarquías vecinas como Francia (1700-1713) e Inglaterra (1713-1750). Sin embargo, debido a continuos conflictos de España con sus vecinas, así como a los problemas particulares de sus colonias, la esclavitud vivió momentos de incertidumbre y crisis. Así, por ejemplo, en el Reino de Quito, la esclavitud pasó momentos críticos a consecuencia de la confluencia de una serie de factores: la crisis azucarera, obrajera y comercial, las decisiones políticas, la mala administración de la Corona, la influencia de las ideas ilustradas, entre otras (Pabón 2020). De todos modos, continuó ocurriendo.

Desde 1760, ante el inminente fracaso de la *South Sea Company* y la necesidad de provisión de mano de obra esclava para América, la Corona empezó a otorgar asientos a particulares: el primero, Miguel de Uriarte, quien, bajo la dirección de la Compañía Gaditana de negros, se comprometió a introducir 15 000 piezas de esclavos en el lapso de 10 años, lo que no fue posible dada la guerra anglo-española nuevamente surgida (Flores 2003). A partir de ahí, sucedieron nuevos particulares que, a través de permisos otorgados por autoridades virreinales, procuraron abastecer de mano de obra al virreinato.

Con la aplicación de las Reformas Borbónicas, el 12 de octubre de 1778 se aprobó el nuevo Reglamento y Aranceles para el comercio libre entre España y las Indias. El objetivo de esta medida era bastante claro, tal y como lo manifiesta el propio rey, Carlos III: “Y considerando Yo, que solo un comercio libre y protegido entre españoles europeos y americanos puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población...” (citado por Fernández 2011:313). Está claro que lo que se quería era, por un lado, frenar el contrabando propiciado por las monarquías enemigas de España; y, por el otro, facilitar un mayor desarrollo de la agricultura y la industria, actividades económicas que habían estado en detrimento en las centurias anteriores, frente a un impulso de la minería.

En efecto, por estos años, debido a la confluencia de tres factores:

1. cesión de la ruta Panamá-Callao a la de Cabo de Hornos,
2. decadencia de la minería y
3. creación del virreinato de Buenos Aires, con Potosí incluido.

Las autoridades volvieron sus ojos a la agricultura, especialmente a la de la costa, manifestado en la adquisición de tierras en los alrededores de Lima, por ejemplo, para lo cual hubo mayor demanda de mano de obra (Tord 1969).

En lo concerniente al comercio de esclavos, desde 1782 los esclavos ingresaban al Perú por el puerto de Buenos Aires conducidos desde las costas de Brasil, pues resultaba mucho más barato que ir a comprarlos a África. Según Tord, el principal argumento empleado por comerciantes como Antonio Lavalle fue que los esclavos no llegaban al Perú por la alta demanda que había en el mismo Buenos Aires que, al arribar los esclavos, ahí mismo eran vendidos a los locales. Por ello, ante la escasez, los peruanos en cuanto tenían noticias del arribo de embarcaciones negreras bien al Callao o a Paita, solicitaban la adjudicación de esta mano de obra e incluso ofrecían dinero por adelantado (Tord 1969). Lógicamente la escasez condujo a la especulación.

Una de las últimas medidas de las reformas fue la liberalización del comercio de esclavos, el 28 de febrero de 1789, a raíz de la solicitud elevada por dueños de haciendas e ingenios en Cuba de poder importar directamente esclavos. Esta medida aplicó por dos años, aparte de Cuba, en Santo Domingo, Puerto Rico y en la provincia de Caracas: cualquier vasallo de la corona española residente en España o Indias podía realizar el tráfico e ir a comprar negros a cualquier paraje donde haya mercado. Dicha medida se prorrogó dos años más, por Cédula Real de 1791 y se extendió a otros puertos como Cartagena, Montevideo, etc. En Perú esta medida recién se aplicó en 1795.

Efectivamente, la situación cambió en el último quinquenio del siglo cuando se autorizó a los comerciantes peruanos a pasar directamente a África para su adquisición; tal y como lo hizo José Antonio de Lavalle, quien recibió licencia para ingresar 2000 esclavos a través de Buenos Aires, para lo cual empleó embarcaciones neutrales, dado que se había iniciado una nueva guerra con Inglaterra. A partir de estos permisos, Mazzeo identifica que, en un solo año, 1803, Lavalle ingresó 1896 esclavos procedentes, en su mayoría, de Mozambique, Costa de África y Río de Janeiro (2010).

De todos modos, aunque empezó a haber mayor cantidad de esclavos, paulatinamente, se dio un incremento de su precio. Así, por ejemplo, en

1792 costaba 250 pesos, mientras que en 1798 su precio era de 400 y, en 1803 ascendió a 525 pesos (Mazzeo 2010).

En consecuencia, no todos los particulares pudieron acceder a estos esclavos por lo que, como se ha mencionado anteriormente, se siguió empleando la ruta de Panamá y Guayaquil para adquirirlos y destinarlos principalmente al trabajo doméstico. De acuerdo con un estudio realizado encontramos que, en las dos últimas décadas ingresaron por Paita 875 esclavos: 662 adultos y 213 muleques (Gutiérrez 2021).

EL COMERCIO DE ESCLAVOS EN GUAYAQUIL

En este contexto se afirma que la ruta Panamá-Guayaquil-Paita nunca fue dejada de lado, pues había un grueso de comerciantes limeños que no estaban dispuestos a abandonarla, máxime cuando se trasladaban continuamente a Guayaquil a raíz del *boom* del cacao. Incluso, el mismo Lavalle, quien había adquirido licencia para traficar esclavos por la ruta Buenos Aires, aprovechando la comercialización de cacao y efectos de Castilla en Guayaquil, también introdujo esclavos al menudeo, a través de diferentes representantes.

Los esclavos comercializados en Guayaquil procedían del asiento de Panamá y tuvieron doble destino: el mismo puerto o ser comercializados para trasladarlos a otros lugares. En el primer caso, los esclavos de Guayaquil eran destinados al servicio doméstico. Según Laviana (1987), en la ciudad de Guayaquil se concentraba más de la mitad de esta población. Hacia 1754 había de 12 a 14 mil individuos entre mulatos, zambos y negros y, en el caso concreto de los esclavos, entre 1780 y 1825, pasaron de 1500 a 2200 individuos.

Para Chaves (1999), gracias al auge del comercio de cacao la zona vivió un período de florecimiento, no solo económico sino también demográfico, pues se dieron frecuentes migraciones de la sierra a la costa diversificándose el mapa étnico

y, con respecto a los esclavos, adquirieron su libertad de manera más constante. Asimismo,

Mercaderes de Lima, de Barbacoas, de Nueva Granada son visitantes asiduos de la ciudad. Muchos dueños de minas en Barbacoas tienen su residencia aquí, y comerciantes de esclavos de Nueva Granada cierran sus negocios. Mulatos intermediarios buscan nuevos amos para esclavos y esclavas. Los negros esclavos y libres del “Barrio del Astillero”, trabajan y se amontonan en un “almácigo de bujíos con la confusión de maderas para construcción regadas por los contornos”. El astillero es un lugar de mucho movimiento y de trabajo seguro. (39)

Los esclavos adquiridos en Guayaquil no tuvieron como destino las minas de oro de la región, pues en los lugares de extracción de este metal como Baba, Babahoyo y Machala apenas se registran 391, 23 y 25, respectivamente (Contreras 1990). Probablemente varios de ellos eran alquilados, como de hecho se evidencia en un documento de 1782: el maestre José Mateo Velásquez arribó a Paita conduciendo en su barco San Francisco de Asís, entre otros, “4 negros criollos de propiedad de María Antonia Márquez Caballero quien los había alquilado para el trabajo de la mina y por haberse concluido este trabajo, regresaban a poder de su ama”. (Archivo General de la Nación [AGN], 1782, L.1190, C.68)

Tampoco se empleó abundante mano de obra esclava en el cultivo del cacao. Contreras (1990) detecta que, incluso en la época de esplendor cacaotero, la década entre 1780 y 1790, apenas se dio un incremento del 5 % de la población esclava, pues se prefería emplear jornaleros indígenas y mixtos. Como afirma el mismo autor, tal vez se empleó mano de obra esclava en las plantaciones, pero no fue predominante ya que se evitaba erogaciones fuertes de capital, además de que no estaban en condiciones económicas de hacerlo, dada su dependencia de los comerciantes limeños (Contreras 1990). Por último, en la audiencia de Quito, la actividad textil -otrora labor determinante en la economía de la audiencia- desde fines del XVII y a lo largo del XVIII sufrió una fuerte caída debido a epidemias, catástrofes naturales y debilitamiento

de los mercados en Lima, lo que condujo a la disminución considerable del empleo de mano de obra esclava como el caso del obraje de San Ildefonso (Borchart 1998).

Ahora bien, se cree que, dado ese constante ir y venir de los comerciantes limeños en el espacio guayaquileño a raíz de la exportación de cacao, aprovecharon este monopolio para también conducir esclavos desde Guayaquil, máxime cuando contaban con embarcaciones propias e incluso -aunque resulte contradictorio- controlaban las actividades del astillero. Mazzeo (1994) identifica a Antonio de Lavalle y a Antonio López Escudero como dos de los comerciantes que realizaron las mayores exportaciones de cacao en el período 1786 y 1794 y, coincidentemente, también se les detecta como consignatarios de esclavos procedentes de Guayaquil.

EL ARRIBO DE ESCLAVOS A PAITA, VENTA Y DESTINO

Entre 1779 y 1800 registramos un total de 155 esclavos procedentes de Guayaquil, como se especifica en la Tabla 2. De ellos, 82 varones

(52.9 %), 63 mujeres (40.6 %) y 10 esclavos menores de edad (6.5 %). Cabe aclarar que esta cantidad es una aproximación en tanto que, además, se dio la introducción de esclavos por comercio ilícito.

La forma de transporte era diversa, desde fragatas, paquebotes o chinchorros, donde esta última fue la más frecuente: embarcaciones de muy poco calado con las que se recorría pequeñas distancias a través del sistema de cabotaje (Elías 2004). En ellas se introdujeron pequeñas cantidades de esclavos y cuyos dueños, en su mayoría, eran indios que solían además hacer las rutas Guanchaco-Paita o Callao-Paita.

Por lo general, las cantidades introducidas eran al menudeo y solo encontramos dos ocasiones en que fueron considerables: en 1796 y 1797 con 59 y 42 esclavos, respectivamente. 26 de los 42 consignados en 1797 fueron ingresados en una sola partida en el *paquebot* La Concepción (alias el Guarandá) por el maestro Fernando Márquez, quien declaró que dichos esclavos eran parte de la partida de registro que condujeron desde Panamá a Guayaquil los barcos: Buen Aire y Merceditas, para su venta en estos reinos. Las 42 piezas pertenecían al comerciante Silvestre Muño quien los entregaría a diversos destinos: Paita, Piura, Lambayeque, Trujillo y Lima.

Tabla 2: Ingreso de esclavos por Paita procedentes de Guayaquil. 1779-1800

Año	Varones	Mujeres	Muleques	Mulecas	Total
1779		1			1
1780					
1781	5	1			6
1782	5				5
1783	1				1
1785		2			2
1786	6	1			7
1787	9	1			10
1788	1	2			3
1789	6	4			10
1790	1	2			3
1796	14	39		6	59
1797	33	7		2	42
1798		2	1		3
1800	1	1	1		3
Total	82	63	2	8	155

Fuente: Archivo General de la Nación (1779-1800). Archivo Regional de Piura (1779-1800)

Además, en la partida de registro se indica que cada uno costaba 300 pesos (AGN, 1797, L.1215, C.99).

En cuanto al origen de los 155 esclavos, 118 eran bozales (76.1 %) y 37, criollos (23.9 %). Es bien sabido que, ante la escasez de esclavos originarios de África, los particulares decidían vender los que habían nacido en sus casas. Su comercialización, además, tenía la ventaja de que su venta estaba exonerada de impuestos pues se buscaba impulsar la producción agrícola facilitando la obtención de mano de obra.

La mayor parte de importaciones fueron realizadas por los mismos maestros de embarcaciones que conducían esclavos al menudeo para ser entregados a consignación de algunos particulares, dueños de haciendas ubicadas a lo largo de la costa peruana. En la Tabla 3 se ejemplifica el modo en que ocurría el ingreso de esclavos al menudeo, en diversas embarcaciones.

En algunos casos se evidencia que, individuos de Cuenca, Loja y Quito llegaban hasta Paita o Piura para vender o adquirir esclavos. Lo primero no constituye ninguna novedad, pues Piura era en tiempos virreinales un centro comercial de gran envergadura donde llegaban particulares de otros partidos para proveerse de mercancías

diversas. Lo segundo (la adquisición), tal como lo manifiesta Paniagua (1986) para los esclavos en Cuenca, si bien los centros más comunes para su compra fueron Guayaquil, Popayán y Panamá; no se descarta que también lo hicieran en Quito, Lima y Piura; centros ligados al comercio tradicional de los productos textiles cuencanos.

Del mismo modo, las relaciones entre Piura y Quito eran muy frecuentes. A decir de Reyes “la comunicación fue espontánea, natural, de mutuo beneficio, las fronteras que trazó el régimen colonial se diluyeron en la práctica, pues sus habitantes, no las consideraron” (1999:84). En efecto, tanto piuranos como quiteños cruzaron los límites conduciendo mercancías, buscando comprar bienes inmuebles o muebles. La existencia de obrajes en Quito permitió, especialmente, un intenso intercambio, pese a que en las dos últimas décadas Quito había entrado en una fuerte crisis disminuyendo sus promedios anuales de exportación al Perú (de 440 fardos entre 1763-1768 a 215 entre 1784-1788) (Lucena 1997).

Para el caso específico de los esclavos, Reyes afirma: “tenemos la impresión, en base a documentación trabajada, que del sur de la Audiencia de Quito llegó un mayor número

Tabla 3: Destino de los esclavos introducidos por Paita procedentes de Guayaquil, 1787

Embarcación	Esclavos	Enviado por	A entregar a	Destino
Chinchorro San Francisco Javier	1 negro carabalí	Jesús Arechua	Francisco Montero	Piura
	1 negro criollo enfermo	Martín Venegas	Ventura Prieto	Piura
	1 zambo de servicio	El propio maestre	Manuel del Castillo	Lambayeque
Paquebot San Juan Nepomuceno	1 negro bozal	Joseph María del Valle	Manuel de Loma	Lima
	1 negro de su servicio	El propio maestre	Joseph Antonio Paredes	Lima
Chinchorro Nuestra Sra. de las Mercedes	1 esclavo	José Mariano de la Peña	Maestro Diego Sono	Lambayeque
Chinchorro San Francisco Javier	1 mulato	Francisco Gallo		Lambayeque
	1 negrita	Francisco Montoya		Piura

Fuente: Archivo General de la Nación (1779-1800). Archivo Regional de Piura (1779-1800)

de esclavos que los que salieron de Piura con destino a ese lugar” (1999:87). Esta afirmación es entendible, en tanto que, como se ha indicado líneas arriba, Piura era centro distribuidor de mercancías hacia distintos puntos del virreinato.

El destino que tuvieron los esclavos fue diverso. Por un lado, varios varones fueron conducidos a las haciendas ubicadas entre Piura y Trujillo. Por ejemplo, 2 negritas congas que arribaron en el barco Medio Mundo fueron conducidas a las haciendas de Pedro Estela en Lambayeque. De todos modos, se sostiene que la esclavitud en Piura era principalmente doméstica, sino cómo se explicaría el hecho de que, en una sola partida de 33 negros, ingresada en 1796, en el Nuestra Señora de las Mercedes, 5 hayan sido varones y el resto, mujeres. (AGN, 1796, L.1213, C.81)

Incluso varios esclavos varones llegaban con la indicación precisa de que eran para el servicio doméstico, tal y como se especifica en los ejemplos consignados en la Tabla 4. Caso especial es el ingreso de esclavos varones con defectos físicos. Así lo indica la partida de ingreso del barquito Nuestra Señora de las Mercedes, de cuenta de Cristóbal García en la que consigna un esclavo enfermo para el servicio de Luis Romero. No se descarta que, algunas veces, se haya recurrido a tal afirmación en tanto que los esclavos domésticos estaban exentos del cobro de derechos de internamiento.

El fluctuante precio de los esclavos dependía no solo de factores intrínsecos como sexo y edad, sino de los extrínsecos: si tenía algún oficio, si estaba sano, si tenía defectos o vicios. Dependiendo de ello, los varones costaban más que las mujeres, mientras que el valor promedio de un varón entre 18 y 22 años era de 350 pesos; el de una mujer entre las mismas edades era de 300 pesos. Es bien sabido que la razón era por la fuerza física y el tipo de trabajo al que eran destinados los primeros: haciendas, estancias, obrajes, etc.

En referencia a los factores extrínsecos, en el volumen total no hemos encontrado especificación de esclavos que tuvieran oficio, lo que sí hemos detectado es la venta de esclavos con defectos físicos o morales. En ambos casos, el precio de venta era menor que un esclavo en circunstancias aparentemente normales.

Así, en abril de 1781 arribó el barco Nuestra Señora de los Dolores, procedente de Guayaquil, conduciendo 4 negros: 3 de 38 años (1 bozal y 2 zambos) y otro zambo de 30 años, consignado este último como quebrado. Los 3 primeros fueron vendidos a 350 pesos y el último, aunque más joven, pero con defecto físico, a 300 pesos. (AGN, 1781, L. 1188, C. 46)

Por lo general, estos esclavos enfermos se vendían como rezagos en los asientos donde había compradores que se dedicaban a adquirirlos y

Tabla 4: Esclavos destinados al servicio doméstico

Año	Embarcación	Maestre	A cuenta de	Esclavos
1783	San Juan Nepomuceno	Juan Noriega	Bartolomé de la Parra	Un zambo para el servicio de Juan Casilaris
1785	La Aurorita	Ventura Lastra	Para él mismo	Una esclava para su servicio
1787	San Francisco Javier	Manuel del Castillo	Joseph Ignacio Vallejos	Un zambo esclavo de su servicio
1787	San Juan Nepomuceno	Domingo Zeleta	Joseph Antonio Paredes	Un esclavo criollo para su servicio
1789	Santa Catalina	José Menendez	Lorenzo de Guisado	Una negrita para su servicio
1790	La Sacra Familia		Gregorio Alarcón	Dos negritas para su servicio
1790	La Merceditas		Miguel Delfin	Un negrito, Pedro, para su servicio
1797	Nuestra Señora de la Soledad		Melchora Aguilar	Un negrita bozal de 13 años, para su servicio

Fuente: Archivo General de la Nación (1783-1797)

rematarlos. Gutiérrez indica que “[los esclavos] comprados en estas condiciones a muy bajos precios y después de un tiempo de cuidado, ya restablecidos, los revendían, sacando en el negocio jugosas ganancias” (1987:204). Del mismo modo, un esclavo con vicios era vendido a precios muy bajos. Por lo general, estos defectos morales eran ser cimarrón, borracho o ladrón.

A diferencia de otras épocas en las que los bozales (procedentes de África) eran más caros que los criollos, por considerárseles más dóciles y moldeables (Haro 2019), ahora se presencia una valía similar independientemente sea bozal o criollo. Así, por ejemplo, en 1798, Martín de Icaza vendió 2 esclavas: 1 criolla de 15 años a Eugenio Farfán y otra bozal, mandinga, de 14 a 16 años, a Juan Cristóbal de la Cruz. Ambas a 300 pesos. (AGN, 1798, L. 1217, C. 118)

Finalmente, estableciendo comparación de los precios de estos esclavos con los comercializados en Lima, se encuentra precios similares. Según estudios realizados por Mazzeo (2020) para el período 1770-1801, el precio en el que eran adquiridos en Buenos Aires era de 290 pesos y vendidos en la capital virreinal a 400 pesos en promedio; mientras que, en el ámbito de estudio de esta investigación, por esos mismos años, en Guayaquil, eran adquiridos en 300 pesos y vendidos en Piura entre 370 y 450 pesos. De esta manera, pues, la subtrata del comercio en ambas plazas (Lima y Piura) dejaba buenos beneficios.

CONCLUSIONES

La presente investigación ha sido desarrollada con un enfoque cualitativo bajo la metodología de la triangulación. A partir de fuentes primarias se ha indagado en un aspecto de la esclavitud como es el tráfico de esclavos. Este artículo demuestra que, a diferencia de lo ocurrido en las ocho primeras décadas del siglo XVIII, en los últimos veinte años, en Piura y en Paita hubo un constante comercio de esclavos procedentes de Guayaquil, introducidos por comerciantes

limeños que, en su afán de monopolizar el mercado del cacao, aprovecharon también para proveerse de esclavos, debido a la escasez de mano de obra, pues la plaza bonaerense no era capaz de satisfacer la creciente demanda esclava. De este modo, se demuestra que la ruta norteña no fue dejada de usar por los mercaderes limeños como lo esbozan algunos historiadores.

Así, entre 1779 y 1800, un total de 155 esclavos fueron registrados en las partidas de ingreso del puerto de Paita con origen en Guayaquil, siendo 59 y 42 las mayores cantidades correspondientes a los años 1796 y 1797, respectivamente. Dos fueron las modalidades empleadas: la primera, fue la de los comerciantes que, aprovechando, sus propios viajes o el de sus apoderados, condujeron esta mano de obra; y la segunda, fue la del menudeo, usada por diversos intereses particulares.

Estos esclavos tuvieron como destino Piura, Lambayeque, Trujillo e incluso Lima. No se puede determinar cuántos fueron para el trabajo en haciendas y cuántos para el servicio doméstico, pero, el hecho de que exista aproximación entre la cantidad de varones y la de mujeres, se deduce que, en su mayoría, fueron para el servicio doméstico. Esta afirmación es reforzada por las mismas fuentes, tal y como se consigna en la tabla 4. Se constata que los precios de los esclavos introducidos por Guayaquil fueron similares a los procedentes del puerto sureño de Buenos Aires.

La búsqueda de esclavos en otros mercados distintos al panameño y al bonaerense, sobre todo en coyunturas críticas, demuestra que había ingente necesidad de mano de obra no solo para el trabajo en las haciendas sino también para el servicio doméstico.

DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERESES: La autora declara no tener conflictos de interés.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, C. (1993). *Agentes de su propia libertad. Los esclavos de Lima y la desintegración de la esclavitud 1821-1854*. Lima, Perú: Fondo editorial PUCP.
- Aguirre, C. (2005). *Breve historia de la esclavitud en el Perú. Una herida que no deja de sangrar*. Lima, Perú: Fondo editorial del Congreso del Perú.
- Aldana, S. (1999). *Poderes de una región de frontera. Comercio y familia en el norte (Piura, 1700-1830)*. Lima, Perú: Panaca.
- Andrés-Gallego, J. (2005). *La esclavitud en la América española*. Madrid, España: ediciones Encuentro S.A.
- Archivo General de la Nación. (1779-1800). Serie Real Aduana del Puerto de Paita.
- Archivo General de la Nación. (1782). Registro de entrada de navíos procedentes de los mares del Sur (Cuad. 68). En Serie Real Aduana del Puerto de Paita (Leg. 1190).
- Archivo General de la Nación. (1783-1797). Serie Real Aduana del Puerto de Paita.
- Archivo General de la Nación. (1797). Registro de entrada de navíos procedentes de los mares del Sur (Cuad. 99). En Serie Real Aduana del Puerto de Paita (Leg. 1215).
- Archivo Regional de Piura. (1779-1800). Serie Protocolos Notariales.
- Arias, L. (2009). Interdisciplinariedad y triangulación en ciencias sociales. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 10(1), 117-136 <https://www.redalyc.org/pdf/439/43913137005.pdf>
- Arrelucea, M. (2009). *Replanteando la esclavitud. Estudios de etnicidad y género en Lima borbónica*. Lima, Perú: CEDET.
- Arrelucea, M. (2018). *Sobreviviendo a la esclavitud. Negociación y honor en las prácticas cotidianas de los africanos y afrodescendientes. Lima, 1750-1820*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Arrelucea, M. y Cosamalón, J. (2015). *La presencia afrodescendiente en el Perú: siglos XVI-XX*. Lima, Perú: Ministerio de Cultura.
- Borchart, C. (1998). *La Audiencia de Quito. Aspectos económicos y sociales (Siglos XVI-XVIII)*. Quito: Ediciones del Banco Central del Ecuador/ Abya-Yala. https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1148&context=abya_yala
- Chaves, M. (1999). *La estrategia de libertad de una esclava del siglo XVIII: las identidades de amo y esclavo en un puerto colonial*. Quito, Ecuador: Abya-Yala.
- Contreras, C. (1990). *El sector exportador de una economía colonial. La costa del Ecuador entre 1760 y 1820*. Quito: FLACSO/ Abya-Yala. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/44299.pdf>
- Elías, P. (2004). El corregimiento de Piura en tiempos de la casa de Austria. En J. Del Busto (dir.), *Historia de Piura* (pp. 211-257). Piura, Perú: Universidad de Piura.
- Fernández, R. (2011). *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Madrid, España: Ecobook.
- Fisher, J. (2000). *El Perú Borbónico 1750-1824*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Flores, R. (2003). Asientos, compañías, rutas, mercados y clientes: estructura del tráfico de esclavos a fines de la época colonial (1770-1801). En *Etnicidad y discriminación racial en la Historia del Perú*, (T. II, pp. 11-42). Lima, Perú: Instituto Riva Agüero.
- Gutiérrez, I. (1987). El comercio y mercado de negros esclavos en Cartagena de Indias (1533-1850). *Quinto Centenario*, (12), pp. 187-210. Recuperado de <file:///C:/>

[Users/HP%20Laptop/Downloads/ecob,+QUCE8787120187A.PDF%20\(2\).pdf](http://Users/HP%20Laptop/Downloads/ecob,+QUCE8787120187A.PDF%20(2).pdf)

- Gutiérrez, J. (2021). *La esclavitud en Piura (Perú) durante el siglo XVIII* (Tesis de doctorado). Universidad de Huelva, España. http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/19957/La_esclavitud_en_Piura.pdf?sequence=2
- Haro, V. (2019). Esclavitud africana en el Perú: precio de los esclavos 1650-1820. *Escuela de Historia*, 18(2), 1-33. <http://www.scielo.org.ar/pdf/reh/v18n2/v18n2a03.pdf>
- Hünefeldt, C. (1988). *Mujeres: esclavitud, emociones y libertad. Lima 1800-1854*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Hünefeldt, C. (1992). *Las manuelos, vida cotidiana de una familia negra en la Lima del siglo XIX*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Jaramillo, M. (1998). "El comercio de la cascarilla en el norte peruano-sur ecuatoriano: evolución e impacto regional de una economía de exportación, 1750-1796". En S. O'Phelan & Y. Saint-Geours (dirs.), *El norte en la Historia Regional. Siglos XVIII-XIX* (pp. 51-94). Lima, Perú: IFEA, CIPCA.
- Klein, H. y Vinson, B. (2008). *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Laviana, M. (1987). *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*. Sevilla, España: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Lucena, M. (1997). Economía de la región norandina durante el siglo XVIII. *Chronica Nova*, (24), 189-212. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/67664.pdf>
- Mazzeo, C. (1994). *El comercio libre en el Perú. Las estrategias de un comerciante criollo José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815*. Lima, Perú: Fondo Editorial PUCP.
- Mazzeo, C. (2010). El comercio colonial a lo largo del siglo XVIII y su transformación frente a las coyunturas de cambio. En C. Contreras (ed.), *Compendio de Historia Económica del Perú. Economía del período colonial tardío* (T. 3, pp. 223-285). Lima, Perú: IEP, BCRP.
- Orozco, J. (2018). ¿Cómo redactar los antecedentes de una investigación cualitativa? *Revista electrónica de conocimientos, saberes y prácticas*, 1(2), 66-82. <https://doi.org/10.30698/recsp.v1i2.13>
- Pabón, A. (2020). *La educación en la Real Audiencia de Quito: restricciones a los negros durante el siglo XVIII* (Tesis de doctorado). Universidad de Oviedo, España. <https://redined.mecd.gob.es/xmlui/handle/11162/209063>
- Paniagua, J. (1986). La esclavitud en Cuenca del Perú (1770-1810). *Estudios Humanísticos: Historia, Geografía y Arte*, (8), 121-146. <https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/11676/Paniagua%20318.pdf?sequence=1>
- Quintero, D. (2020). Actuaciones de Quito y Santafé en el pleito por el abasto de carne de Guadalajara de Buga, 1768-1791. *Fronteras de la Historia*, 25(2), 158-178. <https://doi.org/10.22380/20274688.1122>
- Reyes, A. (1999). *Hacendados y comerciantes Piura-Chachapoyas-Moyobamba-Lamas-Maynas (1770-1820)*. Lima, Perú: Fondo editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Rubio, E. (2016). *La disputa de Guayaquil y Caracas por el comercio del cacao en Nueva España en el siglo XVIII* (Tesis de maestría). Universidad Complutense de Madrid, España. https://www.academia.edu/39313990/La_disputa_

de_Guayaquil_y_Caracas_por_el_comercio_del_cacao_en_Nueva_Espa%C3%B1a_en_el_siglo_XVIII.

Saco, J. (2009). *Historia de la esclavitud*. México D.F., México: Espuela de Oro.

Saponara, M. (2008). *Inglaterra y la abolición de la esclavitud en el Perú*. Lima, Perú: Fondo editorial del Congreso del Perú.

Schlüpmann, J. (1993). Commerce et navigation dans l'Amérique espagnole coloniale: le port de Paita et le Pacifique au XVIII^{ème} siècle. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, 22 (2), 521-549.

Tardieu, J. (1998). *El negro en el Cusco. Los caminos de la alienación en la segunda mitad del siglo XVII*. Lima: Instituto Riva Agüero- Banco Central de Reserva del Perú.

Tardieu, J. (2006). *El negro en la Real Audiencia de Quito. Siglos XVI-XVIII*. Quito, Ecuador: Abya-Yala.

Tardieu, J. (2020). *Los jesuitas y los esclavos en Hispanoamérica siglos XVI-XVIII*. Lima, Perú: CEDET.

Tord, C. (1969). Algunos aspectos de la trata de negros en el Perú a fines del siglo XVIII. *Revista Chilena de Historia del Derecho*, (5), 71-79. <https://historiadelderecho.uchile.cl/index.php/RCHD/article/view/26246/27546>

Valle del, G. (2019). Redes empresariales de Francisco Ignacio de Yraeta e Isidro Antonio de Icaza durante el periodo de expansión del tráfico de cacao de Guayaquil, 1774-1783. *Revista IRA*, 4(1), 151-196. <https://doi.org/10.18800/revistaira.201901.004>