

Disconformes con su destino: una revuelta de esclavos en el paraje de Vicús (Piura, 1707)

Julissa Gutiérrez Rivas

Universidad de Piura

Fruto de la defensa que hizo Bartolomé de las Casas del indio americano y de su dignidad, la Corona dio una serie de disposiciones para proteger a este grupo que se encargaba del trabajo forzoso en las minas, plantaciones, obrajes y haciendas; razón por la cual, se vio necesario suplir esta mano de obra por la africana. Podríamos decir que de este modo se dio inicio a la trata negrera, la misma que se dará, a través de diversas modalidades, en los tres siglos de la época virreinal.¹ Según Carlos Aguirre, cerca de quince millones de negros fueron traídos a este continente: la mayoría con destino al trabajo de las plantaciones de diversas ciudades de Brasil, Estados Unidos y el Caribe; mientras que una fracción relativamente pequeña llegó al virreinato peruano.²

En el Perú, los esclavos se encuentran desde que llegó Pizarro a estas tierras; sin embargo, evidenciamos la existencia del tráfico en el contenido de la Capitulación de Toledo (26 de julio de 1529); en ella, la Corona otorgó

¹ La comercialización de esclavos pasó por diversas etapas. La primera, en el siglo XVI, es la de las *Licencias*, que eran permisos otorgados a oficiales reales, conquistadores, etc. que hayan destacado en servicios especiales. En el siglo XVII este sistema fue sustituido por el de los *Asientos*, contratos a largo plazo en las que un particular se comprometía ante el estado a prestar un servicio, estipulándose numerosos derechos y obligaciones de prestaciones recíprocas. La llegada de los Borbones al trono hispano en el siglo XVIII, significó el fin de la compañía portuguesa, y el comienzo del monopolio francés en la trata negrera en la América hispana a través de la Compañía Francesa de Guinea. En 1713, fue con Inglaterra con quien España, a través del Tratado de Utrecht, firma el asiento de esclavos negros. Sin embargo, cada vez que España ingresaba en guerra con aquella monarquía, entraban en juego los barcos neutrales, en especial los portugueses con quienes existía un tratado de comercio y amistad desde 1778 por el cual los comerciantes españoles podían abastecerse de negros directamente desde las posesiones portuguesas en África.

² Carlos AGUIRRE, "La población de origen africano en el Perú: de la esclavitud a la libertad", en *Lo africano en la cultura criolla*, Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2000, pág. 64.

permiso a Pizarro para pasar medio centenar de negros exonerados de derechos, de los cuales, por lo menos un tercio debían ser “hembras”.

Según el profesor del Busto, esta cláusula de la Capitulación de Toledo causó furor entre los conquistadores peruleros, siempre dispuestos a pasar negros, armas y caballos para alborotar las Indias, pero la Corona se hizo la desentendida a estas peticiones, limitándose a otorgar permiso solo a los soldados principales.³

Por lo que toca a los esclavos destinados al Perú, desde el siglo XVI hasta la década del 30 del siglo XVIII,⁴ el gran mercado emisor fue el puerto de Cartagena en la zona del Caribe. Desde allí, eran transportados por tierra hasta Panamá para luego, una parte, ser embarcada hacia el Perú. Una vez en el mar peruano, algunos ingresaban por Paita y otros por el Callao, que, en la mayoría de los casos, era el destino final por ser el gran punto distribuidor de mano de obra esclava para todo el virreinato.

Paita y el comercio negrero

El puerto de Paita a inicios del siglo XVIII pertenecía al corregimiento de Piura. Su importancia en el tráfico de embarcaciones provenientes del norte estaba relacionada, en parte, a un factor natural: la corriente Peruana o de Humboldt, que con sus aguas frías y permanentes vientos provocó que muchas naves procedentes de Acapulco, Panamá o Guayaquil con destino a Lima, dilataran su viaje haciéndolo difícil y costoso, por lo que muchos comerciantes prefirieron desembarcar en este puerto norteño y realizar el tramo del viaje a Lima empleando la ruta terrestre, pues el viaje en barco de Paita a Lima duraba hasta cinco meses; sin embargo, por tierra duraba - según unos- a lo mucho doce días, y según otros, entre dieciocho y veinte.

A Paita, pues, arribó una serie de embarcaciones que venían cargadas con diferentes tipos de mercancías: ropas de Castilla, añil, alquitrán, vinos, madera y, como no, esclavos. A las embarcaciones que arribaban con este último tipo de “mercancía” se les hacía la *visita de entrada* o *fondeo*, requisito de inspección que estaba a cargo de los jueces oficiales reales, para detectar

³ José Antonio DEL BUSTO DUTHURBURU, *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI- Historia Interna*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú-Ausonia, tomo III-vol. 1, 1972-1981, pág. 532.

⁴ Esta ruta se vio debilitada por las circunstancias históricas de Panamá; pues esta audiencia inició una etapa de retroceso en su economía debido a la guerra entre España e Inglaterra, motivo por el cual esta monarquía logró una gran ventaja con el establecimiento de su base en Jamaica. Esto trajo consigo la interrupción de las ferias de Portobelo, eje de la economía panameña, las que se realizaron por última vez en 1736, debido a la frecuente amenaza pirata. Por ello, 10 años más tarde, en 1746, la corona española desvía la ruta que comunicaba a las costas occidentales de América del Sur con la Metrópoli.

si había en la embarcación esclavos de “ilícito comercio”. Algunas veces concurría a la embarcación un cirujano con el objeto de revisar la sanidad de la “carga”; finalmente, se ordenaba el desembarco de los esclavos quedando la embarcación “con solo el lastre”.

Los oficiales reales conducían a los esclavos hacia la playa, ordenados en dos filas, seguidos unos de otros bajo la mirada de las autoridades, de los compradores que ya revisaban la mercancía y de algunos curiosos. Era el momento del *reconocimiento*, es decir, la revisión de las marcas y contra-marcas en todas las mercancías o “piezas”, (se revisaba si todos traían marcas y qué marcas traían) usualmente traían dos: la coronilla real y la marca del asiento.⁵ Esta última indicaba el origen de los esclavos y, en caso de pérdida o huida de los mismos, testificaba la pertenencia de cara a las autoridades reales.⁶

Realizada esta operación, algunos comerciantes procedían a vender “piezas de Indias” en la playa; otros, apuraban su viaje por tierra hacia Lima, punto de parada final. El transporte estaba a cargo de los mismos comerciantes o de agentes contratados quienes a su vez solicitaban los servicios de peones y arrieros,⁷ cuyo trabajo consistía en ayudar a trasladar y vigilar a los negros así como otro tipo de mercancía, consistente sobre todo en “géneros de Castilla”.

Dos eran las rutas por tierra hasta Lima. La primera era la *ruta directa* o también llamada la *ruta de valles* y consistía en salir de Paita (casi nadie se quedaba mucho tiempo ahí) con dirección a Piura, aquí se vendían algunos esclavos, y otros se entregaban a gente que los habían encargado. Posteriormente, se dirigían a Sechura, camino que, a pesar de ser despoblado y llano, se tornaba muy cansado por ser el suelo arenoso. El tramo del viaje hasta Mórrope se hacía a través del desierto; por ello, era necesario llevar agua para dar de beber, sobre todo a los esclavos y a las mulas que a su vez transportaban las mercancías. Según Jorge Juan y Antonio de Ulloa, a medida que se acercaban a Mórrope:

⁵ Archivo Regional de Piura (en adelante, ARP), *Serie: Intendencia*, Leg. 26. Exp. 523. Año 1731.

⁶ Según Vega Franco, antes de ser vendidos en Panamá, a los negros se les efectuaba la operación de la carimba que consistía en marcarlos en diferentes partes del cuerpo, generalmente en el pecho derecho y en el lado izquierdo de la espalda con un sello de metal (la “carimba”) calentado al rojo vivo. Esto servía para indicar por un lado, que la importación a los dominios hispanos había sido legítima y, por otra parte, servía como auxiliar a los factores del asiento, facilitándoles el control de la procedencia y venta de la mercancía humana. Marisa VEGA FRANCO, *El tráfico de esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, 148.

⁷ Jorge Juan y Antonio de Ulloa mencionan que la utilidad que dejaban estas recuas era muy grande ya que duraba constantemente todo el año y especialmente cuando estaban los ríos secos o llevaban poco agua. Jorge JUAN y Antonio DE ULLOA, *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Historia 16, 1990, pág. 20.

es tal el instinto de los animales que trafican por este camino que, llegando a su olfato el olor del agua desde más de 4 leguas se alborotan tanto, luego que lo perciben sería difícil el quererlos detener, con que, abreviando por sí propios el paso, terminan la jornada con mayor presteza (24).

A cuatro leguas de Mórrope estaba Lambayeque, continuando enseguida hacia Monsefú, luego a Las Lagunas ingresando, días después, a Paiján, primer pueblo de la jurisdicción de Trujillo. Al día siguiente, se ingresaba a Chocope. Seguidamente, caminando 13 leguas se llegaba a San Pedro, de donde se emprendía camino hacia la ciudad de Trujillo. Venía enseguida el pueblo de Moche, luego el de Virú, seguido por el de Tambo de Chao. De aquí se seguía camino hasta las orillas del río Santa, ingresando a la villa del mismo nombre. Desde esta villa se dirigían hacia la hacienda Guacatambo. Al día siguiente se llegaba a otra hacienda llamada de Manchán, antes de la cual se pasaba por el pueblo llamado Casma La Baja desde donde se emprendía la marcha hacia Huarmey y de allí al paraje los Callejones.

El siguiente punto era Guamanmayo, seguido de Pativilca, el último pueblo de la jurisdicción del corregimiento de Santa o Guarmey. De allí se pasaba a orillas del río Barranca, el cual se atravesaba vadeando con el auxilio de *chimbadores*.⁸ Tanto el Santa como el Barranca cuando estaban crecidos eran muy peligrosos; así lo podemos deducir del compromiso establecido por Francisco Sáez y Merino, comerciante panameño quien debía conducir una porción de negros para entregar en Lima, manifiesta que se responsabiliza por los pagos de los fletes, cargadores, arrieros y más pero no “del riesgo de los ríos de Santa y la Barranca”.⁹

⁸ Se llamaba así, desde épocas prehispánicas, a aquellos hombres que atravesaban o ayudaban a cruzar, con mucha destreza ríos de gran profundidad. Según Ángel Alcedo, los *chimbadores* estaban compuestos por ocho hombres dirigidos por un jefe que tenía el título de “alcalde”, sin cuyo permiso no podían desembarcar a nadie. Eran hombres de talles muy altos y acostumbrados a nadar largas distancias; se introducían al mar hasta llegar al bote que esperaba con carga o pasajeros, luego regresaban a la orilla con un pasajero o “bulto”. Leonardo GARAY, “Dioses culles, chimbadores y huanchaqueros”. [en línea] <http://eluniversalismo.webcindario.com/eluniversalismo/>. Consultado el 06 de octubre de 2007.

⁹ ARP. Serie Notarial, Notario: Isidro de la Peña, 1717. Al respecto del Busto nos dice que: “Al de Santa se le podía llamar el valle de las sepulturas, por la cantidad de tumbas antiguas e indios desaparecidos desde el arribo de los españoles... Para pasar una persona utilizaban la frágil balsilla de calabazos que remolcaban a nado con increíble habilidad, pero para transportar las mulas y fardaje usaban otras de madera que guiaban con varas alargadas que apoyaban en el fondo pedregoso de las aguas. Solo en verano, cuando éstas no venían tan crecidas, se vadeaban a caballo. No se prescindía por esto de la ayuda y experiencia de los indios, que asidos entre sí y formando una cadena humana

De Barranca se pasaba a la villa de Chancay, de donde se salía con dirección al río Pasamayo, el cual también se pasaba a vado porque la mayoría de las veces solía estar muy crecido. De aquí se dirigían hacia el Tambo del Inca entrando luego a Lima. Usualmente la mayoría de las jornadas se solían realizar de noche porque, al ser todo el territorio arenoso, se calentaban demasiado con los rayos del sol lo que ni los comerciantes, ni los esclavos, ni las mulas soportaban, a ello se añadía, a decir de Juan y Ulloa, la escasez de agua y comida.¹⁰ Por lo mismo, el camino mencionado se distinguía por los huesos de las mulas y de algunos esclavos que caían desfallecidos en el tránsito.

La segunda ruta era llamada *del rodeo* porque, como su mismo nombre lo dice, rodeaba el desierto de Sechura, evitándolo. Ésta tenía mayor longitud que la ruta de valles especialmente en el primer tramo, entre Paita y Mórrope, pues tras salir del puerto con dirección a Piura, en seguida los viajeros se dirigían al este, haciendo un alto en el paraje Vicús o llamado también Río de la Negra, ubicado a catorce leguas de la ciudad de Piura; posteriormente se dirigían hacia Olmos y luego se empalmaba con la primera ruta dirigiéndose hacia Mórrope siguiendo por los lugares antes mencionados.

Los hechos de 1707¹¹

La mayoría de los comerciantes que desembarcaban en Paita prefería hacer la *ruta del desierto*; sin embargo, en julio de 1707, el trujillano Alonso Benites Niño siguió *la del rodeo* con destino a su ciudad natal, suponemos que motivado por la entrega o venta de algunos de estos esclavos en las haciendas ubicadas en las costas del este piurano o en Lambayeque, lo que no fue posible debido a que en este afán encontró su muerte.¹²

Alonso Benites Niño, salió de Paita con una carga compuesta por 44 esclavos, 43 de su propiedad y una negra criolla ladina de Parán, llamada

de orilla a orilla, impedían que los españoles fueran arrastrados. Cfr. José Antonio DEL BUSTO, *Op. Cit.* 486-487.

¹⁰ Jorge JUAN y Antonio DE ULLOA, *Op. cit.*, pág. 38.

¹¹ Los datos sobre los hechos consignados en este artículo se encuentran en el Archivo Regional de Piura (en adelante ARP), *Serie Corregimiento. Causas Ordinarias*, Leg. 55, Exp. 1108, 1708.

¹² Desde el siglo XVII hasta 1720, las haciendas lambayecanas produjeron en gran cantidad caña de azúcar, la cual no solamente era consumida en ese corregimiento sino que, la mayoría, era comercializada en Panamá y Lima; sin embargo, entre 1720 y 1728 se produjeron catastróficas inundaciones que arrasaron con los campos de cultivo, destruyendo a la propia ciudad de Zaña, que de centro regional pasó a ser un lugar arqueológico. Cfr. Teodoro HAMPE MARTÍNEZ, "Un capítulo de la historia regional: la ciudad de Zaña y su entorno ante la inundación (1720)". *Cuaderno de Humanidades 4*, 2001, Piura, Universidad de Piura, 14-15.

María, de propiedad del Capitán José Vélez quien “va navegando para el puerto de Trujillo..., se la encomendó al dicho difunto para que la llevase por tierra por haber venido del viaje enferma”. Lo ayudaban a custodiar a los negros un español que hacía las funciones de mayoral, un indio de Colán, Tomás Argüello, que hacía de peón; dos “cholones”, Juan Gil y Juan Francisco que servían al mayoral y un muchacho mestizo que crió el sargento piurano José de Céspedes. Además, iban con ellos tres arrieros: Juan Jiménez, de Amotape; Juan Acaro, de La Chira; y Nicolás Morales, de Sechura, quienes fletaron las mercancías del comerciante en el puerto de Paita.

En Piura se detuvieron unos seis o siete días. Un día después de haber salido de esta ciudad, el 31 de julio de 1707, interrumpieron su viaje en el paraje llamado Vicús o Río de la Negra para almorzar, pues, a pesar de que en cada una de las poblaciones que se detenían les vendían comida a precios cómodos; era lógico que, a decir de Jorge Juan y Antonio de Ulloa,

el viajero sazone la vianda a su gusto por sí mismo o por sus criados porque de otra manera no hallará en la mayor parte de los pueblos quien le haga la comida, a excepción de aquellos grandes donde en los tambos lo ejecutan los mismos a cuyo cargo están.¹³

En efecto, una vez que Alonso Benites hubo comido y descansado un rato, se bañó y se acercó al lugar donde cocinaban una paila llena de plátanos, que sería el almuerzo de los esclavos.

Según se recoge en el expediente sobre el caso, Benites Niño, con un palo, empezó a atizar la lumbre; pero en ese momento, aprovechando que estaba de espaldas, el negro cocinero Finin Coqui, dada su ubicación cercana al comerciante, lo atrapó por las piernas mientras que el mayoral Cuanan Bomba con una espada le asestaba violentas estocadas. Una vez que estuvo muerto, un tercer esclavo llamado Cuasari le cortó las orejas y le desfiguró el rostro; el resto de esclavos, se encargó de matar a garrotazos y machetazos al mayoral y a los dos ayudantes dejando vivo al peón indígena Tomás Argüello, quien huyó de la ira y ensañamiento de los esclavos. A continuación, los cuarenta y cuatro negros violentaron los fardos y petacas que llevaba el comerciante y huyeron por diversos caminos, llevándose los variados productos.

Una interrogante cae por su propio peso, ¿por qué tanto ensañamiento contra Benites? Según el posterior relato que hizo Tomás Argüello, el español que acompañaba al capitán Alonso Benites había azotado al negro Cuanan Bomba por haber perdido en el camino una manta de jerges con que iba tapado, a lo que el negro contestó arremetiéndole algunos golpes. El

¹³ Jorge JUAN y Antonio DE ULLOA, *Op. cit.*, 37.

español informó al amo sobre este hecho y Benites ordenó propinar más azotes al esclavo rebelde.

Retomando el hilo de los hechos, el corregidor de Piura, Francisco Migueles, al enterarse de este macabro hecho, designó a los capitanes José Sifuentes, José Baldolivas, Baltasar de Mendieta, Antonio de Mendoza, Pedro de Céspedes y Cristóbal Palomino, dirigidos por Bartolomé de Céspedes, para perseguir y apresar a los negros huidos; lo que efectivamente se consiguió en diversos sitios, unos cayeron más temprano que otros, como se verá a continuación.

El tres de agosto de 1707 don Mauricio de Montalbán, mayordomo de la hacienda Guápalas, informó que había cogido dos piezas de negros con fardos de tabaco y petacas. Recibido este mensaje, el corregidor ordenó que salieran 16 soldados armados, con "diez escopetas, balas, municiones, pólvora y bastimentos para tres o cuatro días", con dirección a la mencionada hacienda y sus alrededores temiéndose que los negros estuvieran por allí escondidos. Los soldados, con la finalidad de seguir las huellas de los fugitivos, se dividieron en tres grupos. Asimismo, se dispuso que conforme los iban encontrando, los trasladasen a la hacienda Guápalas y los entreguen al capitán José de Baldolivas, quien allí se había establecido para tal fin. Baldolivas logró sorprender en esta hacienda a tres esclavos que merodeaban el lugar.

A la altura de Olmos Viejo, los soldados encontraron dieciocho piezas más y, explorando entre los montes de la misma zona, hallaron a dos fugitivos: un negro y una negra que, al verse perdidos, se entregaron voluntariamente. Los restantes esclavos andaban, unos, por el sitio de La Matanza y otros, en el mismo cerro de Vicús. La población indígena, ubicada en las faldas del cerro en mención, alertada de la situación, se organizó para la búsqueda. Dos indios ganaderos sorprendieron a varios esclavos quienes en su huida los victimaron. La población al conocer este hecho se alentó, enfatizando la búsqueda, logrando capturar al día siguiente a catorce esclavos más; resistió un negro con escopeta en mano, sin embargo, horas más tarde fue hallado por un soldado, quien al ver al esclavo armado, no tuvo más opción que dispararle en la cara, lo que le produjo una muerte instantánea.

Inmediatamente, los pobladores avisaron que habían visto el rastro de dos negros más que se habían pasado a la otra banda del río y metido en un cañaverál. El mismo capitán Baldolivas salió a la búsqueda y los encontró, apresó y junto a los demás, los llevó a la ciudad de Piura: los dieciséis negros junto a los veinticinco anteriores hacían un número de cuarenta y uno. Además, llegó la noticia de que un negro y una negra llegaron hasta el pueblo de Olmos. El varón, que portaba un espadín murió y la mujer fue enviada a Piura.

El 9 de agosto llegaron José de Baldolivas y el sargento Bartolomé de Céspedes a Piura, conduciendo a los cuarenta y dos esclavos (negros, negras y muleques) ante Francisco Migueles quien dispuso que “los mayores se pusieran en la cárcel aprovisionados con grilletes y las negras, negritas, muleques y dos negros en un cuarto de la casa de su morada”.

Ese mismo día, el corregidor Migueles inició el proceso de juicio entrevistando en primer lugar al indio Tomás Argüello y a los otros tres arrieros, quienes no se encontraban en el paraje en el momento del crimen debido a que se retiraron a dormir a la hacienda de Guápala. Asimismo, se procedió a entrevistar a los esclavos prisioneros pero se encontró con una gran dificultad: todos eran bozales por lo que la comunicación era casi imposible. Para solucionarlo mandó traer dos esclavos ladinos de la misma casta mina para que sirvan de intérpretes: Antonio de más de cuarenta años y María de más de cincuenta años, pertenecientes a los herederos de Diego Adrianzén y que llevaban viviendo varios años en Piura. Inmediatamente, se procedió a interrogar a los negros llegando a la conclusión de que los asesinos de Alonso Benites y de sus ayudantes habían sido Cuanan Bomba y el cocinero Finin Coqui, reafirmando lo sostenido por el indio Tomás Argüello.

Cuando terminó el proceso, el Corregidor lo envió el 10 de septiembre, sin dilación a la Real Audiencia de Lima, para la debida sentencia disponiendo el licenciado Juan de Moncada y Galindo, abogado de la misma, que:

los dichos dos negros (Cuanan Bomba y Finin Coqui) sean puestos en bestia de albarda con una soga al cuello y sean sacados de la real cárcel de esta ciudad y con voz de pregonero que manifieste su delito, sean llevados por las calles públicas y acostumbrados a la plaza de ella donde en una horca que estará puesta serán colgados por el pescuezo hasta que mueran naturalmente donde quedarán por término de veinticuatro horas sin que persona alguna sea osado a quitarles, y pena de que será castigado y después se les cortarán las cabezas y manos y se pondrán clavadas en unos palos en dicho paraje de Vicús, donde perpetraron dicho delito y homicidios y atrechos del camino real donde estarán por tiempo de un año y esta sentencia no se ejecutará hasta haber dado cuenta a los señores de la Real Sala del Crimen de la Real Audiencia de Lima a donde se remitirán los autos originales para que con visita de ellos mande su alteza lo que fuese servido.

Sin embargo, mientras se dictaba la sentencia, el 26 de diciembre Cuanan Bomba y Finin Coqui huyeron de la cárcel dada la inseguridad de la misma y se refugiaron en la iglesia de San Miguel. Migueles informó de ello a los jueces de la Real Audiencia quienes en enero de 1708, dispusieron que se “mande que los reos sean extraídos de la dicha Iglesia para que se ejecute la sentencia porque no quede sin castigo ni ejemplo un delito tan

atroz". Es interesante resaltar los argumentos dados por los miembros de la Real Audiencia del porqué los esclavos no debían quedar sin castigo. Primero, porque el crimen había sido con alevosía por lo que estaban exceptuados de gozar de inmunidad eclesiástica; el segundo, porque los mencionados presos no estaban bautizados y el tercero, porque no pertenecían al gremio de la Iglesia.

El corregidor ordenó que sean sacados de la mencionada iglesia, mas los esclavos ya no estaban, nuevamente habían huido. Se intensificó la búsqueda y fueron encontrados ocho meses después, el 21 de septiembre, en la estancia llamada Sáncor, propiedad de José Valdivieso y Estrada, donde se encontraban laborando como peones. Una vez encarcelados, el 24 de septiembre a las tres de la mañana, Migueles se dirigió a la cárcel pública con la finalidad de ordenar la ejecución de la pena, no sin antes pedir al licenciado José de Talledo, cura de la iglesia de San Miguel de Piura, que bautizara a los negros a quienes se les puso como era costumbre, nombres cristianos: a Cuanan Bomba, José y a Finin Coqui, Juan. Ordenó poner un palo agujereado en la cárcel, en el cual se dispuso darles garrote y,

habiéndoles puesto una soga a la garganta, el verdugo sacó al negro Joseph de un calabozo y lo asentó y ajustó en el palo en donde poniéndole un cordel en el pescuezo le dio las vueltas necesarias hasta que murió, haciendo lo mismo con el otro.

No sabemos si el corregidor expuso, como estaba dispuesto y era costumbre, la cabeza y las manos de los esclavos en el paraje Vicús, lugar de la rebelión, pues el documento está incompleto.

Análisis final

Retomando la pregunta antes formulada, ¿Qué motivó este tremendo hecho? ¿Por qué se rebelaron estos esclavos? Para empezar cabe aclarar que las protestas,¹⁴ y dentro de ellas las revueltas, eran bastante frecuentes, sobre todo en las embarcaciones en que eran trasladados de África hacia América. John Illife menciona que para el caso holandés en un 20% de los viajes había motines de esclavos; cerca de la mitad de las revueltas

¹⁴ Maribel Arrelucea sostiene que hubo dos formas de protestas empleadas por los esclavos contra el sistema colonial; por un lado, reconoce la presencia de una protesta pasiva que se manifiesta a través de las negociaciones privadas, las diferentes modalidades de evasión y el uso de la legislación. Por otro lado, están las violentas a las que se recurre, en la mayoría de los casos, cuando se agotan las instancias legales, acudiendo al cimarronaje, al bandolerismo, a los palenques y, como en este caso a las revueltas. Cfr. Maribel ARRELUCEA, "De la pasividad a la violencia. Las manifestaciones de protesta de los esclavos limeños a fines del siglo XVIII". *Historia y Cultura* 24, Lima, 2001, 18-19.

registradas en el 5% de todos los transportes esclavistas franceses en el siglo XVIII, tuvieron éxito.¹⁵ Es abundante la historiografía sobre las reacciones que tuvieron los esclavos, principalmente representadas por revueltas, donde se manifiesta una resistencia ante el sistema.¹⁶

Creemos que la revuelta de esclavos que aquí consignamos obedece a dos causas específicas: La primera es el desarraigo que estaban viviendo los esclavos y que los llevaba a percibir sentimientos de dolor, de angustia, de añoranza;¹⁷ y que eran producidos no solo al llegar a unas tierras diferentes, viendo a gente extraña y experimentando nuevas formas de vida, sino que estos efectos los empezaban a concebir desde las costas africanas donde eran vendidos como simples mercancías y se enfatizaba en el traslado en condiciones precarias, en las enfermedades que padecían durante el viaje, en el sometimiento a la *carimba*, en su valoración como “piezas de Indias”.

Todo ello no solo ocasionaba la muerte de un gran porcentaje de esclavos,¹⁸ sino que también agotaba su capacidad de resistencia y reafirmaba sus deseos de volver al suelo natal y a todo lo que ello implicaba. A esto se añade, el hecho de que todos los esclavos que venían en esta partida eran bozales, es decir, recién llegados, no conocían el idioma castellano por lo que no había forma de manifestar lo que sentían.

La segunda causa, muy ligada a la primera, fueron los castigos a los que eran sometidos: al no conformarse estos hombres con su destino, protestaban, convirtiéndose en un grupo rebelde al cual se le intentó dominar, según Rodríguez, a través de prohibiciones y duros castigos.¹⁹ En pleno siglo XVIII, al igual que en las dos centurias anteriores, la concepción de que el esclavo no era más que una especie de objeto muy parecido al animal estaba vigente, sino citemos lo que dice más de un siglo después, en 1821, Francisco José Colmenares, dueño de la chacra Vicentello al quejarse de la fuga de ocho esclavos suyos que, posiblemente, se habrían incorporado al ejército patriota: “no teniendo los esclavos voluntad propia

¹⁵ John ILLIFE, *África, historia de un continente*, Trad. de María Barberán, Cambridge, University Press, 1998, pág. 180.

¹⁶ Para el caso peruano, ver las obras de BOWSER (1977), FLORES GALINDO (1984), KAPSOLI (1976), REYES FLORES (1985), AGUIRRE (1993).

¹⁷ Otro ejemplo concreto de rebelión de esclavos cuya causa obedece al desarraigo es el analizado por Rodríguez Pinto: Jorge RODRÍGUEZ PINTO, “Una rebelión de negros en las costas del Pacífico Sur. El caso de la fragata Trial en 1804”, en *Revista Histórica. X- 1*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1986, 139-152.

¹⁸ Según Aguirre, dada la muerte de un número considerable de esclavos durante el viaje es que los comerciantes negreros calculaban de antemano el número de esclavos que morirían con la finalidad de embarcar un exceso de “piezas de Indias” que les permitan satisfacer los pedidos de sus clientes así como evitar pérdidas económicas. Cfr. Carlos AGUIRRE, “La población de origen africano en el Perú: de la esclavitud a la libertad”, en *Lo africano en la cultura criolla*, Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2000, pág. 63.

¹⁹ Jorge RODRÍGUEZ PINTO, *Op. cit.*, pág. 142.

separados por todo derecho de la clase de personas, están reputados por cosas, y en este caso exentas de hostilidad como cualquiera otras propiedades...".²⁰ Consecuencia de ello, en la sociedad dieciochesca existió una desconfianza y un temor frente a los esclavos; miedos que obedecían a la amenaza de una latente rebelión que podía desembocar en la destrucción de haciendas y saqueo de ciudades. Por ello, los funcionarios metropolitanos preguntaban reiteradamente por el ánimo de los negros.²¹

El castigo corporal era el elemento más común de la relación amo-esclavo; siendo los azotes que se repartían hasta hacerlos sangrar, el castigo por excelencia. Las instrucciones que al respecto se daban eran bastante claras: por infracciones menores los esclavos recibirían veinticinco azotes; y por robos y fugas, cincuenta. No es exagerado sugerir que, en la práctica, los azotes eran aplicados con mucha más liberalidad de lo que sugieren los reglamentos. Estos castigos se solían dar incluso cuando el esclavo estaba enfermo; así lo manifiesta Francisco Linares quien vendió un esclavo enfermo por lo que fue denunciado: "y si (el esclavo) no quiere trabajar para eso hay látigo y sogas para colgarlo y azotes para castigarlo".²² Otros mecanismos de castigo, abundantemente documentados fueron el aislamiento en celdas a pan y agua, el destierro, el uso de cepos y de grilletes, el trabajo en las panaderías,²³ la mutilación de órganos, entre otros.

Llama la atención el carácter altivo de alguno de estos esclavos como Cuanan Bomba. Para entenderlo hay que tener en cuenta que, si bien desde el momento de su captura hasta que terminaban en el lugar de destino, a todos los esclavos se les veía y trataba igual; en sus tierras no lo fueron sino, recordemos que los nativos africanos pasaban a ser vendibles por cualquier pequeña falta cometida, siendo la guerra entre ellos mismos la fuente más grande.²⁴ Algunos incluso, según del Busto, podían ser príncipes, reyezuelos africanos, vendidos por sus enemigos vencedores.

²⁰ AGI. Lima, 800, 23 de junio de 1821. Citado por FLORES GALINDO (97-98). En los contratos de compra-venta, el esclavo era simplemente un objeto; por ello, al comprarlo se le revisaba como cualquier mercancía, si tenía alguna enfermedad, si tenía los dientes completos y sobre todo, si iba a producir, que al final era para lo que se le compraba.

²¹ Alberto FLORES GALINDO, *Aristocracia y plebe. Lima, 1760-1830*, Lima, Mosca Azul editores, 1984, pág. 95.

²² ARP. Serie: *Corregimiento. Causas Criminales*, Leg. 21, Exp. 422, 1709, F. 18r.

²³ El trabajo en las panaderías era, según Adanaqué, sobre todo, asignado a los esclavos cimarrones quienes aquí eran destinados a trabajar por un tiempo, desde las primeras horas del día y prácticamente amanecían si descansar, con la finalidad de dominar su espíritu rebelde y cimarrón (32).

²⁴ Cinco eran las formas, según Vega, por las que los africanos pasaban a ser vendibles: I. Criminales vendidos como castigo por los jefes nativos; II. Individuos que se vendían o eran vendidos por sus familiares en época de hambre; III. Personas secuestradas por esclavistas europeos o con mayor frecuencia por las cuadrillas nativas; IV. Esclavos africanos vendidos por sus amos y v. Prisioneros de guerra. La forma cómo se abastecía

Finalmente, ¿por qué solo castigaron a los asesinos del comerciante y no a todos los esclavos que habían participado de los demás asesinatos? Creemos que se debe a varias razones: La primera, porque fueron Finin Coqui y Cuanan Bomba quienes iniciaron la revuelta; los demás, en su desconcierto, los siguieron; la segunda, por la condición económica y social de Benites Niño: era comerciante negrero y pertenecía a un estatus social más alto que el de los demás asesinados; y la tercera, porque después de todo, los esclavos eran considerados “objetos valiosos”, mercancías que tenían un valor en metálico y dar muerte a más de dos de ellos significaba grandes pérdidas. Así lo vemos manifiesto en declaración del corregidor Francisco Migueles quien informa que a los demás esclavos los mandó a azotar, pues no podían quedarse sin castigo, y luego los entregó “movido por piedad de no ocasionar pérdidas” al capitán Baltasar de Rucoba, apoderado de diferentes interesados trujillanos a quienes pertenecían dichos esclavos.

Alonso Benites, Cuanan Bomba y Finin Coqui fueron protagonistas pues, de una de las múltiples tragedias de las que estuvo copado este sistema esclavista, muy arraigado en el Perú virreinal; desventuras que obedecieron a la inconformidad de estos hombres y mujeres que, obligados a una inmigración forzosa y a su adaptación a nuevas formas de vida, no encontraron otra salida para protestar que ocasionando la muerte de sus dueños o la de otras personas implicadas en este régimen.

Bibliografía

- ADANAQUÉ, Raúl, “La esclavitud en Lima, siglo XVIII”, *Historia y Cultura* 24, 2001, pp. 27-40.
- ALDANA, Susana, *Empresas coloniales. Las tinajas de jabón en Piura*, Lima, CIPCA, IFEA, s.f.
- AGUIRRE, Carlos, *Agentes de su propia libertad. Los esclavos de Lima y la desintegración de la esclavitud. 1821-1854*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993.
- , “La población de origen africano en el Perú: de la esclavitud a la libertad”, *Lo africano en la cultura criolla*, Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2000, pp. 63-74.

los asientos, era a través de los factores encargados de comprar “la mercancía” a jefes nativos y traficantes locales pues sin la entusiasta colaboración de los primeros, la trata no hubiese tenido el éxito que tuvo a lo largo de estos tres siglos. Cfr. Marisa VEGA FRANCO, *Op. cit.*, pág. 91-92.

- ARRELUCEA, Maribel, "De la pasividad a la violencia. Las manifestaciones de protesta de los esclavos limeños a fines del siglo XVIII", *Historia y Cultura* 24, 2001, pp. 15-26.
- BOWSER, Frederick, *El esclavo africano en el Perú Colonial 1524-1650*, Madrid, Siglo XXI, 1977.
- DEL BUSTO DUTHURBURU, José Antonio, *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI-Historia Interna, tomo III-vol. 1*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú-Ausonia, 1972-1981.
- FLORES, Alberto, *Aristocracia y plebe. Lima, 1760-1830*, Lima, Mosca Azul Editores, 1984.
- GARAY, Leonardo, "Dioses culles, chimbadores y huanchaqueros", en <http://eluniversalismo.webcindario.com/eluniversalismo/> [Consultado el 06 de octubre de 2007].
- HAMPE, Teodoro, "Un capítulo de la historia regional: la ciudad de Zaña y su entorno ante la inundación (1720)", *Cuaderno de Humanidades* 4 (2001), Universidad de Piura, pp. 9-34.
- ILLIFE, John, *África, historia de un continente*, Trad. de María Barberán. Cambridge, University Press, 1998.
- JUAN, Jorge y Antonio de Ulloa, *Viaje a la América Meridional*, Madrid, Historia 16, 1990.
- KAPSOLI, Wilfredo, *Sublevaciones de esclavos en el Perú. Siglo XVIII*, Lima, Universidad Ricardo Palma, 1976.
- MAZZEO DE VIVÓ, Cristina, "Esclavitud y acumulación mercantil: el tráfico negrero en el contexto de las reformas borbónicas", en *Revista Histórica*, 1993, XVII-2, pp. 150-159.
- REYES, Alejandro, *La esclavitud en Lima, 1800-1840*, Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1985.
- RODRÍGUEZ PINTO, Jorge, "Una rebelión de negros en las costas del Pacífico Sur. El caso de la fragata Trial en 1804", en *Revista Histórica*, 1986, X- 1, pp. 139-152.
- ROMERO, Fernando, *Safari africano y compraventa de esclavos para el Perú (1412-1818)*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga, 1994.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, CSIC, 1973.
- VEGA, Marisa, *El tráfico de esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.

Documentos

- ARP, *Serie Corregimiento. Causas Ordinarias*, Leg. 55, exp. 1108, 1708.
- ARP, *Serie Notarial, Isidro de la Peña, 01.04.1717*.