

Las movilidades esclavizadas del río Grande de la Magdalena, Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII¹

Enslaved Mobilities of the Magdalena Great River, New Kingdom of Granada, 18th Century

DOI: <https://doi.org/10.22380/20274688.1918>

Recibido: 18 de diciembre de 2020 • Aprobado: 27 de agosto de 2021

Katherine Bonil Gómez²

Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia

kbonil@uninorte.edu.co • <https://orcid.org/0000-0001-8212-5699>

Resumen

El presente artículo explora las movilidades esclavizadas en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII, centrándose en el río Magdalena, sus puertos, las zonas rurales aledañas y las redes de caminos que convergían en este. Analiza las múltiples pero muchas veces ignoradas referencias de desplazamientos de mujeres y hombres esclavizados a lo largo y ancho de la geografía fluvial. El artículo demuestra que la población esclavizada, tanto masculina como femenina, forjó prácticas de movilidad, no solo en espacios urbanos sino también rurales. Estas prácticas fueron significadas y legitimadas por parte de los mismos esclavizados, en el marco de la cultura política colonial, y les permitieron defender ciertos grados de autonomía, pero también desempeñar un papel central en la construcción de redes sociales, en la circulación de información relevante para las comunidades y la política local y, en últimas, en la integración de esta geografía fluvial.

-
- 1 Parte de la investigación para este artículo fue realizada en el marco del proyecto “Connected Worlds, el Caribe, origen del mundo moderno”. Este proyecto ha recibido fondos de la Unión Europea en el marco del programa Horizonte 2020 investigación e innovación Marie Skłodowska Curie, acuerdo n.º 823846, dirigido por la profesora Consuelo Naranjo del Instituto de Historia CSIC de España. Deseo agradecer al grupo de historia colonial de la Universidad de los Andes, dirigido por la profesora Diana Bonnett, que comentó juiciosamente tempranas versiones de este texto, lo cual contribuyó definitivamente a su mejora.
 - 2 Doctora en Historia de Johns Hopkins University, magíster en Historia, antropóloga e historiadora de la Universidad de los Andes. Sus intereses investigativos se inscriben en la historia colonial, la historia de la diáspora africana y las intersecciones entre raza y política.

Palabras clave: esclavitud, movilidades esclavizadas, río Magdalena, Nuevo Reino de Granada

Abstract

This text explores enslaved mobilities in the Nuevo Reino de Granada during the eighteenth century. It focuses on the Magdalena River, its ports, rural areas and the roads that converged in it. It analyzes the diverse but often ignored archival references to enslaved women and men moving along the fluvial landscape. The article shows how the enslaved population, both women and men, forged practices of mobility not only in the urban but also in the rural areas. The enslaved draw on the colonial political culture to signify and legitimize their mobility, which also allowed them to acquire certain degrees of autonomy and to play a key role in the configuration of social networks, in the circulation of information relevant to the community and the local politics, and ultimately, in the integration of this fluvial geography.

Keywords: slavery, enslaved mobilities, Magdalena River, Nuevo Reino de Granada

For the historian who is willing to scratch below the surface of his sources, nothing turns out to be quite what it seems to be in terms of fixity and local rootedness.

SUBRAHMANYAM 745

Introducción

En febrero de 1763, Juana de Álvarez, de calidad mulata, arribó a Santafé, capital del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, después de un viaje de aproximadamente cuatro días desde la ribereña villa de San Bartolomé de Honda. Juana había emprendido este viaje para solicitar a los oidores de la Real Audiencia que protejeran su libertad, ya que un poderoso vecino de Honda pretendía venderla a ella y a su hija como esclavas. Con la asistencia del procurador de pobres, Juana María redactó una carta en la que afirmaba ser libre, explicando que si bien su madre Eufemia Álvarez había sido esclava del capitán Juan Álvarez, vecino de Guaduas, había comprado su libertad. Ignorando este hecho, el capitán Álvarez había vendido a Juana como esclava a Pedro de San Miguel, quien la había llevado consigo a Quito, lugar donde ella vivió y trabajó para él por muchos años. Según la carta, después de un tiempo de servir a San Miguel, Juana decidió viajar a Honda para visitar a una hija suya que vivía allí, pero la familia Carrasquilla, perteneciente a la élite hondana, intentaba ahora venderla como esclava. A raíz de estos hechos,

Juana había viajado primero a su ciudad de origen, Guaduas, para recolectar su partida de bautismo junto con los testimonios de algunos viejos conocidos, y luego a Santafé para solicitar formalmente un “amparo de libertad”.

Aunque se le dificultó recolectar testimonios por sus escasos recursos, al cabo de unos meses Juana logró obtener las declaraciones de antiguos huéspedes de la casa del capitán Álvarez quienes aseguraban recordar que su madre afirmaba ser libre:

que cuando estaba asistiendo el que declara en la casa del Capitán Juan Álvarez cuando éste regañaba a sus esclavos le oía decir a Eufemia Álvarez, madre de la que le presenta, a bien, *que y no soy su esclava, busque quien le cocine que yo me iré donde me pareciere.* (AGN, SC, NEC 1, f. 261 r. Énfasis agregado)

El relato de vida que presenta Juana está cruzado, en múltiples y diversos momentos, por el movimiento en el espacio. Su experiencia como mujer joven estuvo marcada por su venta ilegal, la que implicó un viaje de aproximadamente 1000 kilómetros, que atravesaba diversas geografías y jurisdicciones políticas. Muchos años después, realizó un viaje voluntario para visitar a su hija y esto la puso en peligro de experimentar nuevamente desplazamientos forzados. Para impedirlo, Juana emprendió otro viaje voluntario hacia la capital. De camino paró en Guaduas para recolectar los testimonios necesarios y finalmente llegó a Santafé para presentar el caso y defender su libertad ante los jueces respectivos (en la figura 1 se pueden observar los desplazamientos de Juana, correspondientes a las rutas 2 y 3, así como los lugares mencionados en este texto).

De forma similar, la razón por la cual algunas personas afirmaban no estar seguras del estatus de libre de Juana también tuvo que ver con el movimiento, o mejor aún, con el no movimiento. Según algunos testimonios, no era claro si ella y su madre eran libres ya que continuaron viviendo en casa del amo. De esta forma, el movimiento voluntario, el movimiento forzado por terceros y su ausencia voluntaria e involuntaria definieron el curso de la vida de esta mujer. Su estatus jurídico ante las autoridades y ante la comunidad, así como su autoidentificación como persona esclava o libre se definió, en parte, por la existencia y las características de su movimiento en el espacio. El movimiento o su carencia fueron un marcador central de su estatus en una sociedad en la cual el orden natural de las cosas dictaba que algunos individuos carecían de la posibilidad del libre movimiento.

La amplia movilidad, en términos de distancias y frecuencias, practicada por individuos esclavizados resulta cada vez menos sorprendente. Algunos

historiadores colombianos habían señalado la movilidad que alcanzaban esclavizados destinados a oficios móviles tales como la navegación, la carga de mercancías en caminos y puertos y algunos oficios artesanales (Navarrete; Valencia). De forma específica, Rafael Díaz señaló cómo la esclavitud creó intersticios para que los esclavizados ejercieran en su cotidianidad lo que el autor llamó “movilidad personal” y que equiparó al hecho de gozar de “cierta libertad” (133). Carlos Valencia, por su parte, destacó la movilidad derivada de la búsqueda de nuevos amos, como fue el caso de los sonsacados (100). Lastimosamente, estas ricas vetas expuestas por dichos autores no han sido explotadas aún por otros investigadores.

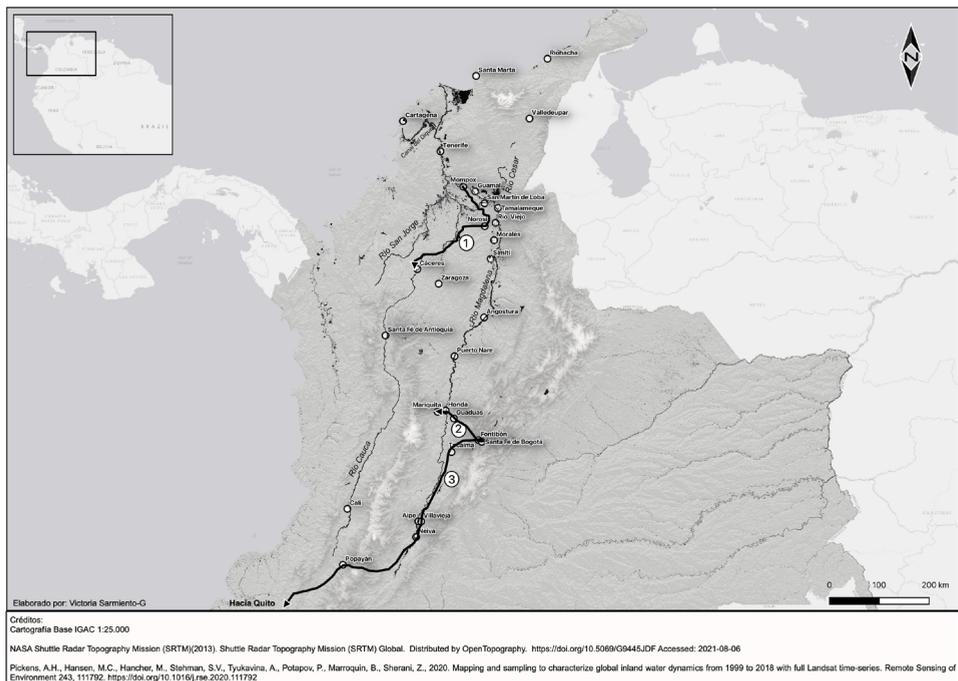


Figura 1. Mapa físico de Colombia con algunas rutas de esclavizados

Fuente: elaborado por Victoria Sarmiento-G. Cartografía base IGAC 1: 25.000. NASA Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) (2013). Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) Global. Distributed by Open Topography. <https://doi.org/10.50669/G9445JDF>, consultado el 8 de junio del 2021.

A. H. Pickens, M. C. Hansen, M. Hancher, S. V. Stehman, A. Tyukavina, P. Potapov, B. Marroquín, Z. Sherani, 2020. Mapping and Sampling to Characterize Global Inland Water Dynamics from 1999 to 2018 with Full Landsat Time-Series. *Remote Sensing of Environment* 243, 111792, <https://doi.org/10.1016/j.rse.2020.111792>

Parece ser este un momento propicio para hacerlo. Durante las tres últimas décadas han surgido enriquecedoras perspectivas historiográficas sobre los esclavizados africanos y sus descendientes en el mundo atlántico, que han resaltado los grados significativos de movilidad espacial que estos forjaron y la construcción de diversas y complejas redes de comunicación que conformaron en sus desplazamientos. Este tema ha adquirido particular relevancia para aquellos académicos enfocados en la era de las revoluciones. Algunos de los trabajos más relevantes de dicha historiografía han demostrado, por ejemplo, el papel central que la circulación de ideas, noticias y rumores desempeñó en coyunturas políticas tan importantes como la revolución de Haití (Scott; Linebaugh y Rediker; Rediker; Dubois) o las revoluciones hispanoamericanas (Bassi; Pérez).

De forma similar, las investigaciones enfocadas en los llamados “criollos atlánticos” han mostrado las trayectorias de esclavizados africanos que, gracias a sus múltiples movimientos en el espacio atlántico, adquirieron una particular destreza lingüística y plasticidad cultural. Con estas habilidades y la experiencia militar adquirida, muchos de estos “criollos atlánticos” accedieron a un amplio rango de información política, la cual a su vez les permitió tomar decisiones informadas para obtener su libertad³. De esta manera, ha sido posible identificar las redes que vincularon a los africanos y sus descendientes más allá de las fronteras políticas, geográficas y lingüísticas propias del mundo temprano moderno y al mismo tiempo proveer explicaciones más integrales de los procesos políticos, económicos y culturales de dicho periodo.

Los hallazgos de estos trabajos han sido fundamentales para la comprensión de las experiencias históricas de la diáspora africana en el Atlántico. Sin embargo, su enfoque privilegiado sobre una cierta geografía, actores, procesos políticos y tipos de movilidades limita el alcance de sus conclusiones. Específicamente, el enfoque en el mar Caribe, en los esclavizados nacidos en África y en las movilizaciones masculinas, marítimas e interimperiales en tiempos de guerra no explica de forma satisfactoria las dinámicas de movilidad en geografías continentales, en poblaciones esclavizadas criollas o en la población esclavizada femenina, tal como es el caso que abre este artículo y de otros miles de esclavizados que habitaron

.....

3 Este término es traducción propia del inglés *Creole Atlantics*, acuñado por el historiador estadounidense Ira Berlin para describir a aquellos africanos esclavizados cuya familiaridad con distintas culturas y su manejo de varios idiomas del mundo atlántico les permitió moverse tanto geográfica como socialmente a lo largo de los distintos espacios y regímenes políticos (Berlin). El término ha tenido una gran acogida y se puede señalar incluso la existencia de una tendencia historiográfica construida a partir de este (véase principalmente Heywood; Heywood y Thornton; Landers 7).

las posesiones ibéricas continentales⁴. ¿Fueron las movilidades marítimas y las continentales experiencias equiparables? ¿El proceso de criollización implicó diferencias en las experiencias de movilidad o en la forma en que estas fueron significadas? ¿Cómo se desarrollaron estos movimientos y conexiones en “tiempos de paz”?

Este artículo, entonces, pretende retomar las observaciones hechas previamente por los historiadores sobre la movilidad esclava neogranadina y dar un primer paso para responder las preguntas que surgen del diálogo con la literatura sobre el mundo atlántico. Se centra en la zona de influencia del río Magdalena, principal arteria de transporte y comunicación del virreinato, observando sus puertos, las áreas rurales articuladas y las redes de caminos que convergían en este durante el siglo XVIII⁵. Esta zona configuró lo que llamo aquí una geografía fluvial, un espacio cuyas características humanas y no humanas estuvieron determinadas en buena parte por la dinámica propia de la compleja red de los muy diversos cuerpos de agua que forman la cuenca del Magdalena. Dicha geografía incluyó espacios urbanos y rurales, conectados entre sí por caminos fluviales y terrestres, y articuló economías locales, regionales y transatlánticas, en las cuales la circulación constante de esclavizados africanos y sus descendientes fue un rasgo distintivo.

Para observar las dinámicas de movilidad de hombres y mujeres esclavizados en esta geografía fluvial, analizo expedientes judiciales, tales como el que abre este artículo, que contienen referencias a esclavizados transportando bienes por el río, sus afluentes y caños, llevando frutos al mercado o encargos de sus amos a otras ciudades, o emprendiendo largos viajes para visitar familiares, entre otros. Me centro específicamente en dos tipos de movilidades, aquellas originadas por los oficios de los esclavizados y aquellas que surgían a partir de su propia voluntad. Analizo, en cada punto, las condiciones que permitieron dichas movilidades, los significados que se les atribuyeron y los conflictos alrededor de estas.

4 En su más reciente artículo, Bethan Fisk hace referencia precisamente a la persistencia de este enfoque geográfico caribeño a la hora de hablar sobre las movilidades negras. La autora sostiene que esto impide comprender a cabalidad las dinámicas de movilidad entre el litoral Caribe y el Pacífico, las cuales fueron centrales en la construcción de conocimiento negro sobre plantas y prácticas sanatorias en el Nuevo Reino de Granada. Hace una llamada, entonces, a ampliar los marcos conceptuales y espaciales de la movilidad negra (véase Fisk 244-245).

5 El río Magdalena ocupa un lugar central en la articulación económica, política y social del actual territorio de Colombia. Para profundizar sobre este papel véase McFarlane; Noguera; Palacios y Safford; Acevedo.

Movilidades en esclavitud

De forma general, la movilidad y los temas de movimiento han sido ignorados por las ciencias sociales. Incluso aquellos trabajos que incluyen de manera explícita la dimensión espacial, tienden a perder de vista el hecho de que la espacialidad de la vida social implica el movimiento de personas, tanto real como imaginado, de lugar a lugar, de persona a persona y de evento a evento, así como también múltiples conflictos sobre tales movimientos (Sheller y Urry 2008). La misma geografía, como algunos enfoques críticos han señalado, se siente más tranquila operando dentro de los paradigmas de inmovilidad (McKittrick XI).

En este sentido, es necesario analizar la esclavitud como un proceso espacial que involucra dinámicas de movilidad muy particulares. De hecho, el proceso de esclavización es por definición un conjunto de experiencias sucesivas de movilidad e inmovilidad, ejercidas por parte de unos actores sobre otros. La captura y el paso intermedio implicaron la inmovilización de unos sujetos y su posterior movilización forzada hasta los puertos de destino en América. Estos actos envolvieron igualmente el desarrollo de tecnologías de inmovilización (grilletes, cadenas, cabinas enrejadas), así como tecnologías de movilización, desde el mismo barco negrero hasta canoas y barquetas, entre otras. Entonces, es necesario llevar a cabo un análisis de estas experiencias de movilidad/inmovilidad y las respuestas de los mismos esclavizados para comprender, de manera integral, tanto el sistema esclavista como las vidas dentro de la diáspora africana⁶.

Esta sección se divide en dos partes, en cada una de las cuales analizo un tipo distinto de movilidad esclavizada. Por un lado, abordo las movilidades forzadas que generaron los oficios ocupados por los esclavizados, en tanto que, por otro lado, exploro aquellas movilidades que surgieron de la decisión propia del esclavizado y que tuvieron como motivación la defensa de derechos y de espacios de autonomía.

Oficios móviles

Un escenario central de experiencias de movilidad de la población esclavizada provino de la forma misma en que se organizó el trabajo esclavo. Buena parte de los oficios que desempeñaron hombres y mujeres esclavizados requirió grados

6 Estas ideas se basan en mi lectura del campo de las geografías negras, en especial el trabajo de Katherine McKittrick (XII-XXI).

importantes de movilidad. Artesanos comprando insumos, mujeres del servicio doméstico haciendo las compras en el mercado, hombres bajando las cargas de mulas y canoas para llevarlas a las bodegas, marcaron el espacio urbano y rural con sus múltiples desplazamientos. De hecho, la costumbre de rentar los esclavizados (calificados y no calificados) hizo de estos “una fuerza de trabajo extremadamente móvil y flexible” (Klein y Vinson 27). Como señalaba Díaz, este rasgo contribuyó al ensanchamiento de “las redes de compenetración” de los esclavizados con otros esclavizados, libres y demás individuos de la sociedad colonial (Díaz 173).

La historiografía de la esclavitud ha identificado los espacios urbanos como lugares de mayores oportunidades de movilidad y autonomía para la población esclavizada, en particular aquellos que hicieron parte de los circuitos de circulación de bienes y personas. Los puertos del Caribe, en este sentido, han sido el caso paradigmático. Ciudades como La Habana, Kingston, Cap-Français, Caracas o Cartagena produjeron una gran demanda de mano de obra especializada y muchas veces “individualizada” que requirió constantes movimientos por el espacio urbano (Scott 15 y 27; Gaspar 107-111; White 128-149; Mullin 156; Dantas; Cañizares *et al.*; Vidal).

Aunque con algunas peculiaridades, esta situación también se experimentó en los puertos fluviales, y en este caso particularmente en los del río Magdalena. Por ser este río la principal conexión entre Santafé, una capital localizada en el interior andino, y Cartagena, su puerto en el Caribe, se convirtió en un lugar de alta circulación, por el que se movilizaron todas las mercancías y las personas que se dirigían desde el Atlántico hacia la capital, o viceversa. Igualmente, el río comunicaba las provincias más importantes del virreinato, siendo vital no solo para la articulación transatlántica sino también para la regional y la local. En sus riberas surgieron importantes centros urbanos como Mompo y Honda, los cuales fungieron como puertos interiores que articularon toda la red comercial y administrativa del virreinato y multiplicaron las oportunidades de movilidad de la población esclavizada.

Fueron justamente los esclavizados y sus descendientes libres los responsables de mantener este constante fluir. Las ciudades sobre el Magdalena alojaron algunas de las poblaciones esclavizadas más numerosas del virreinato. Mompo, con 7 118 habitantes, albergó 765 esclavizados, lo que comprendía el 11,7% de la población. Honda, por su parte, con una población total de 3 073 habitantes, fue vivienda de 555 esclavizados, esto es, el 18,1% (una proporción de hecho similar a la de la población esclavizada del puerto negrero más importante de Suramérica, Cartagena, donde correspondían al 18,5%). En las ciudades ribereñas más pequeñas, como Tamalameque, los esclavizados eran el 13%, en el Banco el 7% y en Tenerife un 4,6% (Tovar 470-486, 515, 596-577). Esta población encontró

oportunidades de movilidad en las muy diversas labores relacionadas con el transporte y la carga de mercancías, además de oficios como la zapatería, la carpintería, la sastrería, la venta de alimentos y la prostitución (Navarrete; Helg 108).

Una de las labores que requirieron desplazamientos más frecuentes fue la de ayudantes o pajes de autoridades civiles y eclesiásticas. Clasificada dentro del servicio personal, esta fue de hecho una de las actividades que generaron la primera demanda de esclavizados en el Nuevo Reino (Díaz 39, Navarrete 36-37). Para el siglo XVIII ya era costumbre que toda clase de autoridades se acompañaran de sus esclavos en las actividades de gobierno que requerían desplazamiento, tales como rondas nocturnas, recolección de testigos, conducción de reos, circulación de mensajes escritos y orales y pregones públicos⁷.

Es bien reconocida la existencia de estos ayudantes y sus constantes desplazamientos, pero qué dinámicas sociales generaban es una pregunta que aún no ha sido siquiera planteada. El archivo judicial contiene numerosos casos en los cuales se aprecia el rol de los ayudantes y las relaciones sociales que desplegaron en tales desplazamientos. Uno de ellos ocurrió en Honda, en una calurosa noche de julio de 1796, cuando el alcalde ordinario de la ciudad salió a hacer su ronda nocturna por El Retiro, un barrio contiguo al río, donde se localizaban las chicherías que frecuentaban los bogas. Esa noche, el alcalde, en compañía del alguacil mayor y de un esclavo, encontraron en una de las chicherías a cuatro bogas que trabajaban para el correo real. El alcalde les ordenó retirarse del lugar aduciendo que las leyes municipales prohibían la permanencia de los bogas en la villa luego de la hora de las oraciones. A pesar de la orden, uno de ellos no obedeció y entró a otra chichería. Cuando el alcalde se percató de ello, ordenó a su esclavo y a dos negros libres vecinos del barrio atar al boga y conducirlo a la cárcel. En su camino, el grupo pasó frente de la casa del administrador de correo y jefe directo del boga, el cual comenzó a gritar y pedir ayuda a su superior. El administrador efectivamente ordenó al esclavo liberar al boga. Cuando el grupo regresó donde el alcalde ordinario le refirió los eventos acontecidos y las palabras exactas utilizadas por el jefe del boga. El alcalde, disgustado ante lo que juzgó como una ofensiva intromisión en su jurisdicción, demandó al administrador del correo. En su denuncia, el alcalde utilizó los testimonios de su esclavo y los otros acompañantes (AGN, SC, JC 25, ff. 471-496).

Esa noche, este hombre esclavizado subió y bajó varias veces por las empinadas calles de Honda, cruzó por distintos barrios, tuvo contacto con distintos

7 Klein y Vinson, por ejemplo, señalan que en Lima los esclavos se desempeñaron incluso como vigilantes armados (26).

vecinos, con bogas y con varias autoridades locales. Durante sus desplazamientos protagonizó el conflicto indirecto entre el alcalde y el administrador de correo. De esta forma, su movimiento le brindó la oportunidad de adquirir información de primera mano sobre una disputa entre dos de las más influyentes autoridades de la villa. De hecho, no era la primera ni la última vez que estos dos hombres discutían, en realidad mantuvieron una relación conflictiva durante muchos años, materializada, en parte, en sus varios conflictos de jurisdicción y expresada frecuentemente en el lenguaje del honor, pero que revela una competencia por el control de las canoas, un elemento central en un pueblo en el que sus élites se dedicaban al comercio. Hablamos, entonces, de un conflicto político por excelencia en la sociedad colonial. A partir de este caso podemos imaginar cómo la labor de ayudantes dio a los hombres esclavizados acceso a información relevante para comprender la política local en tiempos de paz⁸.

De igual forma, el oficio de ayudantes les brindó un relativo margen de ejercicio de poder con respecto a otros habitantes de la villa. En el caso del esclavizado que condujo al boga, este ejerció control, por un muy preciso momento, sobre un hombre negro libre, a quien apresó e intentó conducir a la cárcel. Su amo, el alcalde ordinario, le concedió la capacidad de ejercer una movilidad relativamente autónoma y en ese mismo sentido de ejercer poder sobre otros hombres en su nombre. Este caso, en síntesis, muestra cómo la movilidad proveyó poder en forma de información y de la capacidad de inmovilizar/movilizar a otros y convirtió a estos esclavizados en agentes de gobierno.

La movilidad de los esclavizados no estuvo limitada, sin embargo, a los ámbitos urbanos o portuarios. Uno de los argumentos centrales de este texto es que la movilidad esclavizada también se experimentó, de forma importante, en los espacios rurales, en caminos terrestres y fluviales, lo que logró conectar distintas geografías, diferentes poblaciones, diversas jurisdicciones. Las fuentes de archivo presentan referencias a esclavizados movilizándose dentro de las ciudades portuarias, entre las casas urbanas, las edificaciones de gobierno temporal y espiritual, las tiendas, las bodegas, las plazas, pero también desplazándose a lo largo de caminos terrestres y fluviales, a pie, en mulas, en canoas, en dirección a las casas rurales, las posadas, las haciendas o las minas, entre otras. Estos

8 Este mismo caso lo analizo con mayor detalle en otro texto, donde me enfoco justamente en el rol central que la noción de jurisdicción y los conflictos alrededor de esta ocuparon en la cultura política de la monarquía hispánica y en la política local (Bonil). Para ampliar la noción de política local en la sociedad colonial véase Garrido, *Reclamos*.

desplazamientos fueron conectando a los habitantes de estos espacios que la historiografía más clásica tiende a considerar autocontenidos o poco conectados, lo que generó en sus circulaciones, además, un sentido de comunidad, como lo permite vislumbrar el caso que se analiza a continuación.

La labor de mensajería fue central para mantener la circulación y generar conexión de las ciudades con las zonas rurales, ya que requirió desplazamientos de media y larga distancia. Honda y Mompo fueron encrucijadas de los caminos que conectaban las zonas del interior andino con el espacio caribe y atlántico. En esa medida, fueron residencia de una importante comunidad de comerciantes y de burócratas asociados con la regulación del transporte, del comercio y de la comunicación. Dichos actores generaban un considerable flujo de mercancías e información, en cuya movilización empleaban a sus propios esclavos, como fue el caso de Julián Diago, quien trabajaba para Pedro Diago, miembro de una de las familias más poderosas de Honda. Podemos hacernos una idea de los viajes de Julián ya que en uno de sus desplazamientos fue víctima de un hurto, lo que originó la apertura de un expediente en el que se recuenta cuál fue su ruta y las personas y lugares involucrados. El robo sucedió en junio de 1799, cuando Julián se dirigía a Santafé a entregar unos doblones de oro, 2 367 pesos y 7 reales, propiedad de su amo. En el camino, cuando paró en una casa cerca de Fontibón, le fueron sustraídos de la bolsa que colgaba en su mula y que había dejado amarrada afuera. En seguida, según los testigos, los dueños de la casa salieron en persecución del ladrón, lo capturaron y lo entregaron al alcalde y además recuperaron los doblones (véase figura 1, ruta 2). El dueño declaró que ayudó en la captura “por el honroso estímulo de haber sido en su casa”, en otras palabras, porque se sintió comprometido por ser el anfitrión del esclavo (y seguramente por este ser enviado por un comerciante tan importante como Diago) (AGN, SC, *JC* 11, ff. 905-926).

Como el viaje de Julián lo ilustra, los esclavizados que se movilizaban para llevar y traer objetos e información tuvieron una oportunidad única de forjar espacios de autonomía, en los cuales interactuaron, cara a cara y con cierta periodicidad, con personas de distintas calidades y condiciones sociales. Julián, por ejemplo, se relacionó con las personas que regentaban los sitios de hospedaje. De hecho, son ellas las que resultaron centrales para recuperar los reales perdidos. De esta forma, los viajes periódicos van creando rutinas, lugares de encuentro y redes de conocidos.

Los acompañantes de autoridades también tuvieron que desplazarse a las zonas rurales. Un caso que ilustra esta movilidad ocurrió en Guamal, un pequeño poblado situado aproximadamente 30 km río arriba de Mompo, sobre la ribera

oriental del Magdalena. En 1796, el alcalde de Mompox, acompañado del alcalde de la Santa Hermandad y de un “negro que sirve como paje”, emprendió un viaje por río a Guamal para capturar a Fernando Ruiz. Según el relato, estando ya en Guamal el alcalde apresó a Ruiz, pero antes de conducirlo a Mompox decidieron entrar a misa, y cuando salieron encontraron a los habitantes de Guamal levantados, exigiendo la liberación del preso. En medio del agitado encuentro, los habitantes de Guamal hirieron al paje que acompañaba al alcalde y este último tuvo que escapar (AGN, SC, JC 188, ff. 297-309).

En las zonas rurales, la autoridad del alcalde ordinario se ejercía por medio de cargos de menor jerarquía, tales como los alcaldes pedáneos y los de la santa hermandad. De tal forma, los esclavos de estos funcionarios tuvieron aun mayor necesidad de movilizarse fuera de la ciudad. Además de adquirir información sobre las condiciones de los habitantes rurales y las relaciones entre estos y las autoridades, tales desplazamientos reprodujeron la cultura anfibia de la que tanto habló Orlando Fals Borda (21B), ya que se movieron con fluidez entre espacios terrestres, fluviales y lacustres, y además lo hicieron investidos de cierto poder en virtud de la relación de patronazgo con sus amos.

Estos desplazamientos no se dieron en el vacío, se desarrollaron en el marco de relaciones sociales preexistentes y, así mismo, generaron nuevas experiencias y redes sociales. ¿Cómo fueron estas interacciones?, ¿qué dinámicas surgían en estos encuentros? Si se lee con detalle el archivo judicial, es posible llegar a imaginar esos espacios y comprender el alcance de las interacciones. La información recolectada para un caso de amancebamiento permite ilustrar con detalle la forma en que estos tránsitos se llevaron a cabo, los actores que se involucraron en el proceso, la información que circuló y, en últimas, las dinámicas sociales generadas por la movilidad.

En 1763, el alcalde ordinario de Honda abrió un juicio contra Felipe Hortúa, un labrador que había sido acusado de incesto y concubinato con su hija Juana Laura Hortúa. Felipe vivía en Guarinó, un pequeño “sitio” ubicado dentro de la jurisdicción de Honda, y, según las informaciones recogidas por el alcalde, llevaba años viviendo con su hija, con la cual “mantenía amistad ilícita” de la que habían nacido varios hijos. Al parecer, la persona que los había acusado era Manuel Torres, vecino de Honda, quien se iba a casar con Juana Laura, pero al ser advertido por los vecinos sobre el incesto, desistió del matrimonio y denunció el caso ante las justicias (AGN, SC, JC 26, ff. 4-6).

A partir de los testimonios recolectados, el alcalde ordenó el apresamiento de padre e hija y el embargo de sus bienes. Guarinó se encontraba varios kilómetros

al norte de Honda, muy cerca del río Magdalena, así que la forma más efectiva de llegar allí era desplazándose por el río. Para ello, el alcalde se dirigió a las bodegas, donde cuatro bogas lo esperaban para conducirlo. Hortúa fue finalmente apresado y conducido a la cárcel de Honda. Después de un año y de dos apelaciones ante la Real Audiencia, el fiscal lo declaró inocente y ordenó al alcalde ordinario devolverle los bienes y enviar a su hija a vivir en otra parte (AGN, SC, *JC* 26, f. 9 r.).

Como se observará a continuación, este caso no solamente comenzó por un rumor circulante, sino que fue sustentado jurídicamente a partir del testimonio de varios vecinos que aseguraron haber oído, de voz de otros, sobre el incesto de Felipe y Juana. De esta forma, el rumor, luego convertido en testimonio jurídico, desempeñó un papel central en el desarrollo de este episodio, y ambos, rumor y testimonios, provinieron en buena parte de esclavizados y mulatos libres que circulaban entre Honda y los poblados y las haciendas de su jurisdicción.

Uno de estos testimonios fue el de Antonio, un joven esclavo del servicio doméstico de un presbítero, quien fue llamado a testificar porque otro vecino declaró haberse enterado del incesto por boca del “mulatico Antonio esclavo del Dr Don Thomas Tafur” (AGN, SC, *JC* 26, f. 4 v.). Así mismo, Antonio declaró haber escuchado la información en la casa de otro vecino:

[...] sabe porque es bastante público el que Felipe Hortúa se halla en ilícita amistad con su hija Juana y que estando ésta para casarse con Manuel de Torres, *pasó el declarante a casa de Antonio Aragonés y que habiendo allí otras personas dijo la mujer del dicho bastante lástima es el que Manuel de Torres se quiera casar con una mujer que todos saben está amancebada con su padre y que se lo había de decir para que no hiciese tal cosa y que con efecto se desbarató el casamiento y que últimamente supo que había parido y ser el hijo del citado Felipe [...]* (AGN, SC, *JC* 26, f. 6 v. Énfasis agregado)

El testimonio de Antonio provee una ventana a ese momento de confluencia de varias personas en una casa, de sus conversaciones, de las personas presentes y de lo que hicieron con esa información. En sus desplazamientos, Antonio tuvo que ir, por alguna razón que él no declara, a la casa de Antonio Aragonés. Estando allí, presencié una conversación de la que obtuvo información que luego refirió en otros espacios a otras personas.

Para el alcalde también resultaron de vital importancia los testimonios indirectos de los esclavizados de dos haciendas de la jurisdicción. Si bien, estos esclavizados no dispersaron el rumor movilizándose, su información sí viajó y llegó a

oídos de la comunidad gracias a varios mulatos y negros libres que frecuentaban las haciendas y entablaban conversaciones con ellos, y que luego transportaron la información fuera de la hacienda. Uno de los testigos del caso, residente de Honda, declaró que sabía del incesto porque había “[...] oído decir [...] a los negros de Don Pedro Bravo que viven en dicho sitio de Guarinó” (AGN, SC, JC 26, ff. 7 r.-8 r.). Otro testigo afirmaba que los esclavizados de Egipciaca, propiedad de la Compañía de Jesús, le habían contado al “negro Bartolomé”, quien estaba de paso por la hacienda, sobre el incesto. Bartolomé, a su vez, transmitió esta información a Martín Sánchez, un mulato libre que vivía cerca del acusado y que declaró ante el alcalde:

[...] estando en el sitio de la Garcera en casa del negro Bartolomé Sánchez y que habiendo este pasado a la hacienda de la Egipciaca, a su vuelta le dijo al declarante que venía asombrado de que los negros de la Egipciaca le habían asegurado el que Juana Laura, hija del dicho Felipe, se hallaba preñada de su mismo padre. (AGN, SC, JC 26, f. 9 r.)

Estas declaraciones permiten reconstruir episodios cotidianos de movilidad en los cuales se aprecia el papel que esta tuvo en la generación y la consolidación de redes sociales, como también el rol de los esclavizados en dicho proceso. Se observan esclavizados y negros libres circulando de casa en casa, de hacienda en hacienda, creando puentes entre los vecinos de toda la zona y conectando los espacios urbanos con los rurales. Esta conexión se construyó, en parte, por medio de las conversaciones entabladas, a partir del intercambio de información relativa a sucesos significativos para la comunidad. En este sentido, las movilidades esclavas articularon una cadena del voz a voz, que incluyó a personas de la villa, de los sitios, de las haciendas y de los caminos.

La información que circuló no es la misma que se privilegia en tiempos de guerra, pero es la que constituye la vida de las personas durante tiempos de paz, es la información relevante en la vida cotidiana de las comunidades. En este caso se trataba del rumor sobre el estado de vida de una familia de la región, información vital en una sociedad en la que era determinante llevar una vida apegada a la moralidad cristiana, en tanto que el honor y la reputación eran aspectos fundamentales de las relaciones sociales (Boyer; Johnson y Lipsett-Rivera; Garrido, *Libres*). De hecho, si bien este caso terminó en la absolución del acusado, la investigación judicial y la red de comunicación que la soportó tuvieron efectos radicales sobre la vida de los acusados. No es difícil imaginar las consecuencias negativas que la cancelación del matrimonio tuvo para Juana, una mujer a partir de ese momento

estigmatizada por la comunidad. Además, el dictamen de absolución se produjo un año después de iniciado el proceso, de tal forma que las consecuencias materiales también fueron considerables. En otras palabras, los costos materiales y simbólicos de este caso fueron altos. En últimas, los esclavizados fueron actores activos en la producción de la reputación de una familia y asimismo en la movilización de información como mecanismo de control social.

Este caso permite insistir en el otro argumento central de este texto: la movilidad esclava también se experimentó, y de formas importantes, en los espacios rurales. Los esclavos de haciendas, hatos, trapiches, estancias y minas forjaron marcos de movilidad amplios, se desplazaron por extensos territorios y diversas geografías, y en su trasegar articularon redes sociales y de comunicación. Se tiende a pensar en los esclavizados rurales como sujetos con menos posibilidades de movimiento. De hecho, los mismos estudios sobre esclavitud en el Caribe o el Atlántico, que han posicionado la plantación de azúcar como el espacio paradigmático de la esclavitud, han tendido a verla como un lugar autocontenido. Sin embargo, algunos historiadores vienen insistiendo en, por un lado, visibilizar otras actividades productivas centrales en las experiencias de la diáspora y, por otro lado, enfatizar en las movilidades que existieron dentro del mismo sistema de plantación⁹. En el caso del Nuevo Reino de Granada, algunos estudios han descrito la movilidad que requirió la minería de oro aluvial (West; Sharp), y de hecho Colmenares señaló la movilidad de los conductores de ganado de las haciendas jesuitas del Alto Magdalena (Colmenares). Sin embargo, se sigue pensando en la hacienda como un espacio cerrado y en el trabajo de las cuadrillas como una labor circunscrita en el interior de la hacienda.

Las haciendas agrícolas y ganaderas formaron parte central del paisaje del río Magdalena, tanto en su zona baja (planicies del Caribe) como en su zona media y alta (valles de las provincias de Mariquita, Santafé y Neiva). Fueron nodos productivos que estuvieron estrechamente conectados con los puertos fluviales económica, política y socialmente. Las haciendas de la jurisdicción de Mompo, por ejemplo, proveyeron de carne a la misma Mompo y a Cartagena (Di Filippo 57) y las de Neiva y Mariquita a Honda y Santafé. Estas haciendas requirieron el desplazamiento periódico de los esclavos, en especial para las labores de pastoreo, cuidado y conducción del ganado a otras zonas (Colmenares; Castaño). En la

9 Varios autores han invitado a evaluar la idea de la plantación como un espacio cerrado. James Dator, por ejemplo, ha insistido en mostrar las interacciones entre las plantaciones y los espacios marítimos en el Caribe inglés (338).

provincia de Cartagena, por ejemplo, los trabajadores debían trasladar el ganado en verano, cuando los pastos se secaban y debían buscar tierras más bajas y cenagosas (Meisel 257).

Esta movilidad se multiplicaba ya que las haciendas solían hacer parte de un sistema mayor e integrado de hatos, estancias agrícolas y minas que intercambiaban productos entre sí para, entre otros, el sustento de la mano de obra esclavizada, la cual estaba encargada de transportarlos. Las propiedades del poderoso marqués de Santa Coa, por ejemplo, incluían tierras dedicadas a la ganadería, la minería y la agricultura, que se extendían por inmensos territorios en ambas riberas del Magdalena: en la jurisdicción de Santa Marta hasta el valle de Upar, en las bocas del río Nechí (jurisdicción de Zaragoza), el bajo río San Jorge (en jurisdicción de San Benito Abad y San Marcos) y el bajo y medio Magdalena (jurisdicción de Mompox y San Martín de Loba) (Daza 201). El marqués era, además, uno de los más grandes esclavistas del virreinato y utilizaba los productos de sus empresas para el sustento de esta mano de obra. Los alimentos, tales como plátano, maíz y cacao, provenían de sus mismas estancias. Para las “raciones de ropa” hacía envíos de tela desde su residencia en Mompox. De igual forma, suministraba carne y cebo para Mompox, a donde también hacía llevar el oro de sus minas para ser quintado (Meisel 272). Por supuesto, todo este sistema funcionaba gracias a la conexión por medio de mensajeros, cargadores y conductores. Esto denota la existencia de una red de caminos terrestres y acuáticos que conectaban esta extensa zona y que eran conocidos, transitados y manejados por esclavizados y libres.

Un ejemplo de la movilidad de estos trabajadores es el caso de Juan Navarro, esclavizado que trabajó para el marqués. A lo largo de su vida, Juan laboró en varias minas del marquesado, lo que lo llevó a moverse por un extenso territorio que incluyó el bajo Cauca, la depresión momposina y el Magdalena medio (Caucasia, Mompox, Norosí y Tisquiso. Véase figura 1, ruta 1). Juan se desempeñó como capitán de cuadrilla y debido a su experiencia fue frecuente que el marqués lo enviara a explorar nuevos territorios para fundar nuevas minas, pero también fue frecuente que para castigarlo lo moviera entre varias de sus haciendas ganaderas y agrícolas. Esta movilidad no fue obstáculo para que Juan desarrollara vínculos de parentesco, pues tuvo una pareja que también laboraba en una de las minas del marquesado (AGN, *NEB 2*, f. 305).

La movilidad como derecho

Si bien la movilidad esclavizada fue forzada, en cierta medida, por los oficios que desempeñaron, también fue buscada y ejercida por los mismos esclavizados como una forma de reclamar espacios de autonomía. Aunque los dueños de haciendas intentaron constreñir el movimiento de la mano de obra esclavizada, no lograron establecer una restricción total, de tal manera que algunos esclavos pudieron forjar ciertos grados de movilidad.

Un caso que da buena muestra de ello es el de los esclavos de la hacienda de Villavieja, en el alto Magdalena, a pocos kilómetros del río y de Neiva. Esta hacienda había pertenecido a los jesuitas, unos de los más grandes terratenientes y esclavistas del virreinato. Cuando en 1767 el rey Carlos III decretó su expulsión, sus haciendas y esclavos pasaron a ser propiedad real y el manejo fue confiado a nuevos administradores hasta que fueran rematados a nuevos dueños. Estos cambios generaron gran malestar dentro de los esclavos de muchas de estas haciendas quienes, durante los siguientes años, protagonizaron múltiples levantamientos contra los administradores y los nuevos dueños¹⁰. Uno de estos levantamientos ocurrió en Villavieja, en 1773, cinco años después del extrañamiento.

En agosto de ese año el administrador de Villavieja dirigió una petición a la Junta de Temporalidades en Santafé en la que pedía permiso para conducir 36 esclavos de la hacienda a la capital para ser retenidos y luego vendidos al mejor postor. Estos hombres, mujeres y niños correspondían al 40% de los esclavos de la hacienda. De acuerdo con el administrador, estos esclavos habían participado en levantamientos desde el primer día que la hacienda le había sido entregada y, a pesar de que ya habían sido perdonados, habían continuado con la desobediencia y los desórdenes. La venta, entonces, tenía por principal objetivo desarticular los levantamientos, vendiendo a “los principales motores” junto con sus familias, y castigar de manera ejemplarizante a los mulatos libres que se habían levantado con ellos.

De este caso solo conoceríamos la versión de Lago, de no ser porque al mismo tiempo que él presentaba esta solicitud, tres de los esclavos que el administrador quería vender presentaban su versión de los hechos por escrito al virrey desde la misma capital. Pedro Cabrera, Ignacio de los Ríos y Baltazar de Loyola habían

10 A pesar de ser levantamientos muy interesantes para la historia política y la historia de la esclavitud en el virreinato, han recibido poca atención. Hernán Clavijo y Reneé Soulodre-La France analizan algunos de estos levantamientos en sus estudios sobre conflictos entre hacendados y esclavos y en la formación de identidades corporativas, respectivamente (Clavijo; Soulodre-La France).

salido unas semanas antes de la hacienda con el objetivo de viajar a Santafé para denunciar los malos tratos de los que eran víctimas y los malos manejos que el administrador hacía de la hacienda (véase figura 1, ruta 2). Sin embargo, cuando llegaron a Santafé fueron detenidos. Su prisión duró meses y desde allí presentaron una serie de cartas en las que se pueden apreciar sus quejas. En primer lugar, denunciaron el hecho de que Lago no respetara la costumbre que se seguía, no solo en Villavieja, sino en todas las otras haciendas del reino, de permitir a los esclavos disfrutar libres los días de fiesta y tener sus propios cultivos. De igual manera, Lago no había cumplido con su obligación de proveer a los esclavos ropa y raciones de sal y carne. Al contrario, afirmaban, los había privado de todo esto, destruido las cosechas y no les había dado nada en meses.

Con respecto a los malos manejos, los esclavos acusaron al administrador de causar la ruina de la hacienda. En primer lugar, sostenían, desviaba las ganancias a su fortuna personal, contando cómo este había sacrificado 148 cabezas de ganado para enviar a Honda y de lo producido no había invertido un centavo en la hacienda. Igualmente, contaban cómo había borrado del ganado la marca de la hacienda y, además, cómo los arrendatarios libres le habían pagado con toros que Lago también había marcado con su fierro.

El hecho de que estos esclavos hubieran decidido viajar a Santafé para representar al virrey y para ello dejar la hacienda es muy significativo. Según lo que expresaron, no consideraron que estuvieran huyendo de ella, en sus cartas dejan claro que seguían siendo esclavos de la hacienda y su viaje lo veían como un factor constitutivo de su derecho a representar ante el virrey.

De los relatos también resalta el hecho de que, aun cuando el mayordomo y el administrador intentaron limitar los movimientos de estos esclavos, no tuvieron los medios suficientes para evitar que lo hicieran. En este caso, no son solamente estos tres hombres los que salen de la hacienda. Durante el viaje a Santafé, los esclavos que quedaron en la hacienda siguieron realizando actos de desobediencia que implicaban viajes a otros pueblos cercanos. Un ejemplo de ello es relatado por el mayordomo de la hacienda. Según él, la hija de uno de los esclavos, que se hallaba en Santafé, pidió permiso para organizar un fandango, y para ello solicitó dos botijas de aguardiente. El mayordomo le concedió el permiso para el fandango, pero no le dio el aguardiente. Ante tal negativa, la mujer, refiere el mayordomo, mandó a su esposo y a un libre a comprar aguardiente a Aipe, el pueblo más cercano. El alcalde de Aipe relata, de hecho, que allá se encontró con los esclavos, quienes no hicieron caso a sus reprimendas, efectuaron la compra, se demoraron el tiempo que consideraron y luego sí volvieron a la hacienda.

Este caso demuestra que los esclavos de esta hacienda ganadera tenían cierta movilidad, permitida por la limitada capacidad de los administradores y los mayordomos de controlarlos y justificada por la conciencia política de los esclavizados, es decir, su idea de ser vasallos con derechos. Además, se advierte que estos esclavizados poseían bastante información sobre el funcionamiento de la hacienda, los negocios y las actividades del administrador y sobre el funcionamiento de otras haciendas esclavistas. En este marco, sus movimientos fuera y dentro de la hacienda les permitían observar, escuchar y transmitir información. Es importante recordar que Villavieja hizo parte del camino oficial del correo entre Santafé y Quito (N. González 31)¹¹.

Además de la movilidad producida por las constricciones del sistema esclavista, tanto la venta como el oficio, los esclavizados buscaron moverse en el espacio como una estrategia, forma, herramienta o recurso para lidiar con las duras condiciones de la vida en esclavitud, como una vía de reclamar espacios de autonomía y un medio para ejercer sus derechos.

Muchas mujeres y hombres se desplazaron desde sus lugares de vivienda a las cabeceras municipales para presentar sus solicitudes ante alcaldes, corregidores y oidores. Volviendo al caso de Juana de Álvarez, con el cual se abrió este artículo, recuérdese que varios de sus viajes los hizo para presentar su reclamo ante la Real Audiencia. Algunos esclavizados iban directamente desde las haciendas, como Juan Gregorio y María Victoria, una pareja que trabajaba en la hacienda Palaigua, en la jurisdicción de Honda, y que viajó a la villa para pedir su libertad y quejarse de los malos tratos que recibían de su amo, como también del hecho de que este pretendía remitirlos a Antioquia para venderlos y quedarse con las mejoras de la parcela que tenían en la hacienda (AGN, SC, *NET 2*, f. 25 r.). Juan Gregorio tuvo que huir, pero María Victoria permaneció por varias semanas en Honda al frente de la solicitud.

Las mujeres esclavizadas se movilizaron con bastante frecuencia por este motivo. El caso de Dominga Pérez es representativo de los viajes que emprendieron cientos de ellas para pedir su libertad o la de sus familiares, para solicitar cambio de amo, o bien para denunciar malos tratos, violaciones o engaños por parte de

11 Aquí debe decirse que si bien Villavieja constituye un solo estudio de caso, puede ser un caso representativo. Como se ha señalado, el sector eclesiástico, en particular la Compañía de Jesús, fue el sector mayoritario dentro de la composición de los dueños de esclavos, si no en todo el Nuevo Reino de Granada, por lo menos en la zona interior (Díaz 137-139). Ello permite pensar que las dinámicas presentes en esta hacienda pudieron ser generales. De hecho, María Eugenia Chávez en su estudio sobre los esclavizados del valle de Chota, en Ecuador, presenta comportamientos muy similares (Chávez, "La libertad").

sus amos¹². Dominga era vecina de Simití, pero decidió viajar a Mompo en 1799 para presentar su solicitud de amparo ante el alcalde, ya que consideró que las justicias de Simití no tenían ni el conocimiento legal necesario ni la imparcialidad requerida para llevar su caso, tal como ella misma lo describió:

En medio de este tropel de disgustos, miraba por una parte que la cortedad de sujetos de que se compone el Simití, todos son parientes y paniaguados, incapaces de proteger mi justicia, al paso que vecina allí el ningún conocimiento de nuestras leyes, ni prácticas en la judicatura para poder buscar mi alivio, de cuyos enlaces y concesiones no carecen de justificación, en causa seguida de orden de vuestro superior gobierno, donde se hallara, y por ello siendo por mi sexo y rustiquez imposible de usar por mi misma de mis defensas, *me deserté de allí peregrinando* por mi suma miseria hasta esta villa de Mompo donde apenas he podido respirar de tal angustia para elevar este recurso [...] (AGN, SC, NEB 9, ff. 566-567)

Es importante notar que la peregrinación tiene un sentido muy especial en la cultura cristiana, alude a la práctica de realizar un viaje a un lugar sagrado o a visitar unas reliquias, en condiciones penosas. Estas condiciones eran vividas como un sacrificio, lo que en últimas le daba todo el sentido al viaje como experiencia religiosa. No es entonces casual que Petrona llamara a su viaje peregrinación, pues para ella significaba correr riesgos que como mujer eran mayores. Estos peregrinajes, entonces, se hicieron en busca de justicia, se justificaron como una acción necesaria para solicitar sus derechos o como un derecho mismo.

Tómense como ejemplo los esclavizados de la hacienda San Bartolomé de la Honda, jurisdicción de Mompo, que justificaron el estar movilizándose dentro y fuera de la hacienda por su propia voluntad, sin obedecer las autoridades locales, como parte de su derecho a la libertad. Esto sucedió en 1799, cuando en Mompo se recibieron reportes de que los esclavizados de esta hacienda estaban “levantados”, no querían reunirse para ser inventariados y “andaban transitando y contratando libremente en los sitios de aquellas inmediaciones, Río viejo, San Pedro, Regidor, Norosí, Arenal y el partido de San Martín de Loba” (AGN, SC, NEB 3, f. 768 r.). El alcalde de Mompo envió varios emisarios para sujetarlos, pero esto resultó

.....

12 La literatura sobre esclavizados litigantes en Hispanoamérica, en particular sobre las mujeres, es ya abundante y muy rica, en este texto lo que se quiere resaltar es la movilidad espacial que estas prácticas jurídicas implicaron (para Colombia véanse Chávez, “Literate”; Bryant; Mora; Ducuara; Portilla. Y para Hispanoamérica véanse C. González; Johnson y Lipsett-Rivera; Owensby; Premo; De la Fuente; McKinley, entre otros).

una tarea muy difícil, de hecho, el alcalde pedáneo de Morales le respondió que no podría hacerlo porque carecía de apoyo. El alcalde argumentaba que si un día solamente por perseguir a un delincuente había recibido injurias, cómo sería tratando de sujetar a este grupo de esclavos que iban “como despechados y siempre armados”. Finalmente, cuando uno de los emisarios logró hablar con algunos de los esclavizados, le explicaron las razones: afirmaban que su difunto amo les había prometido la libertad, y que de hecho ya se la habían concedido a los esclavos de la casa, y que ellos también tenían derecho y por tanto no obedecerían a “ningún blanco”, a ningún nuevo amo, porque “la voz del pueblo era la del cielo”. Como ejercicio de aquella libertad se movilizaban por las localidades vecinas.

Los esclavizados, tanto hombres como mujeres, ejercieron la movilidad, en muchos casos, como un derecho. Esta movilidad fue vivida y significada en el marco de una cultura política propia de las sociedades de Antiguo Régimen, en las cuales tenían la clara conciencia de ser poseedores de unos derechos específicos. Esta experiencia tuvo unas características particulares que difieren de cierta manera de las experiencias de movilidad en el marco de la modernidad política, en la cual las ideas de libertad e igualdad emanadas de las revoluciones tuvieron un contenido tan particular.

Estos desplazamientos, sin embargo, fueron condenados por las autoridades, los amos y los administradores. Fueron vistos como actos de desobediencia, o bien como actos que ponían en sospecha a los individuos que los realizaban. La movilidad esclava agenciada por los mismos esclavizados no fue algo deseado, fue estigmatizada y perseguida cuando fue posible, pero muchas veces fue tolerada por no haber medios para evitarla. El poder del amo o del administrador no fue absoluto, mucho menos en las zonas rurales, en las cuales pesaban el poder del número, el conocimiento y la necesidad de brazos.

Conclusiones

La esclavitud por definición implicó para los individuos esclavizados la pérdida de la posibilidad de movimiento voluntario. Sujetos a la voluntad de un amo, debían permanecer en los espacios limitados para ellos. Sin embargo, la forma de organización del trabajo esclavo, las características del aparato legal de la monarquía y la búsqueda activa de posibilidades de movimiento por parte de los esclavizados, permitió la configuración de un espacio de movilidad, de circulación y construcción de redes sociales y de comunicación en la geografía del río Magdalena.

Los casos aquí analizados demuestran que esta movilidad no solo se limitó a los espacios urbanos, como ha destacado cierta literatura, sino que conectó puertos y poblados con sus espacios rurales. De hecho, esta movilidad se desarrolló, de forma importante, en el espacio rural. Allí los esclavizados forjaron espacios de movilidad de corta, mediana y larga distancia y con frecuencias considerables, gracias a sus oficios y a la forma en que se articularon las unidades productivas, pero también, y de forma más destacable, como producto de su propia agencia, en el marco de una búsqueda de espacios de autonomía y de defensa de sus derechos.

En este último sentido, la movilidad esclavizada rural de la geografía fluvial del Magdalena adquirió parte de su significado en el marco de la cultura política propia de la monarquía hispánica. Una cultura política articulada alrededor de la noción de vasallaje, de derechos y de justicia. Los casos analizados aquí demuestran que muchos de los esclavizados tuvieron una clara conciencia de ser vasallos con derechos atribuidos por la Corona, entre ellos el poder solicitar cambio de amo por maltrato, la posibilidad de la manumisión, o el recurso del amparo de pobres, entre otros. Para aquellos que decidieron emprender largos viajes para presentar sus casos ante las cortes, hubo una clara idea de tener una razón legítima para ausentarse de sus estancias, así como también la hubo para aquellos que decidieron desobedecer a sus administradores, amos y alcaldes. Muchos de estos desplazamientos se realizaron dentro de la creencia en la posibilidad de obtener una justicia efectiva por parte de sus gobernantes.

Esto lleva a enfatizar tres características de esta movilidad. En primer lugar, fue una movilidad realizada antes del advenimiento y la difusión de la política moderna. En consecuencia, tanto los motivos como los significados atribuidos a la movilidad están relacionados estrechamente con nociones de derechos, justicia o libertad que aún no están influidas por los conceptos modernos de libertad o igualdad. Esto cobra importancia ya que buena parte de los estudios sobre la movilidad africana en el Caribe se centran en la circulación y apropiación de ideas modernas.

En segundo lugar, se trató de una movilidad realizada en “tiempos de paz”, es decir, en contextos que no estaban experimentando conflictos interimperiales, o por lo menos no de manera directa. De esta forma, la circulación de información a la que esta movilidad dio lugar, no estaba relacionada necesariamente con la geopolítica del mundo atlántico o con la llamada “gran política”. El rol de los esclavizados como miembros de redes de información fue una faceta crucial de su vida en la geografía fluvial del Magdalena, pero la información que circuló en el periodo estudiado aquí fue aquella relevante para la vida cotidiana de una comunidad. Esto no quiere decir, de todas formas, que no se trate, en cierto punto, de

información política, pues es información sobre las autoridades locales, sus conflictos, sus funciones, las alianzas, entre otros.

En tercer lugar, se trató de la movilidad de una población mayoritariamente criolla, es decir, nacida en este territorio e incluso con padres o abuelos criollos. De esta manera, se trató de actores cuya socialización se llevó a cabo en el marco de la cultura local, lo cual les permitió acceder a una tradición de conocimiento del sistema legal hispánico, de conocimiento ecológico sobre la geografía fluvial y, finalmente, a heredar unas redes de parientes y conocidos. Estos tres factores le atribuyeron un significado distinto a sus movimientos, en comparación con las movilizaciones africanas vistas en el Caribe. Las movilizaciones criollas pudieron incluir desplazamientos al lugar de origen, el encuentro con memorias familiares, y no necesariamente buscaron desplazarse hacia espacios por fuera del cuerpo político o lograr una vida sin apegos, como la descrita para el Caribe. Aquí hay más negociación (Scott; Pérez).

Como punto final quisiera reflexionar sobre la importancia de reconocer la trascendencia de la movilidad esclavizada para la historiografía colombiana. Es un hecho que la historiografía colombiana más clásica ha construido la poderosa imagen de una sociedad neogranadina colonial estática, fragmentada en múltiples unidades autónomas y aisladas entre sí. Frank Safford y Marco Palacios, por ejemplo, describen a Colombia como un territorio extenso, cuya población es escasa y ha vivido esparcida en comunidades desligadas, lo que ha dificultado el desarrollo de las vías de comunicación y la integración económica del país (Palacios y Safford 12; véanse también Jaramillo; Bushnell; F. González). Si bien es cierto que la geografía ha representado un importante reto para la comunicación y la circulación, también lo es que esta mirada ha pasado por alto la existencia de redes sociales, de información e intercambio, que vincularon a diversos actores históricos (muchos de ellos sujetos a relaciones de subalternidad) más allá de sus pueblos y provincias, ligándolas con otras partes del Imperio español e incluso con agentes de los otros imperios europeos. En este sentido, analizar los movimientos que realizaron los esclavizados y las dinámicas sociales y económicas que se produjeron durante tales desplazamientos contribuye a una mejor comprensión de la articulación económica y social de la sociedad colonial.

De tal modo, la historia económica y social colombiana ha explorado las redes económicas, políticas y sociales de las élites coloniales, resaltando las formas en que, a partir de sus negocios, construyeron conexiones con otras ciudades y con las zonas rurales, uniendo distintas provincias. Sin embargo, ha pasado por alto el hecho de que muchas veces los encargados de llevar a cabo estas conexiones fueron los esclavizados, al lado de otros sujetos subalternizados, quienes llevaban

a cabo los desplazamientos entre punto y punto, entre persona y persona. Reconocer la movilidad esclavizada debe llevarnos, entonces, a realizar un ejercicio autocrítico de preguntarnos por qué los historiadores nos hemos enfocado en los movimientos de ciertos actores en desmedro de otros; no es exagerado decir que se tiende a valorar las movilizaciones masculinas de élite, los comerciantes, los burocratas, los militares, los científicos, entre otros. Enfocarnos en las movilizaciones esclavizadas es una forma de complejizar nuestro entendimiento de la sociedad colonial, contribuyendo a discusiones sobre la articulación económica, la construcción de negocios, las redes de intercambios y los conflictos políticos, a partir de una visión ampliada que incluya al resto de la sociedad.

Finalmente, esta mirada representa un aporte importante a la historiografía de la esclavitud en Colombia. Comprender las dinámicas de la movilidad de los esclavizados en la Colonia contribuye a un mejor entendimiento de los significados de la libertad y la autonomía en el periodo anterior a la abolición total de la esclavitud. Hay una historia de larga duración de la movilidad de los esclavizados africanos y criollos, y posteriormente de sus descendientes libres, que tiene que ser reconocida y estudiada para llegar a una mejor comprensión de los procesos de emancipación y de migración en los siglos XIX y XX. La movilidad, desde el periodo colonial, formó parte de los marcadores que tanto los esclavizados como sus descendientes libres utilizaron para definir su estatus, pero que así mismo dio forma a estereotipos contruidos por las autoridades y las élites. Existe una fuerte relación entre la movilidad y la racialización de las poblaciones en la historia del país, y una mirada a la Colonia ciertamente proveerá las bases para comprender los fenómenos republicanos.

Bibliografía

I. Fuentes primarias

Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia (AGN).

Sección Colonia (SC)

Juicios Criminales (JC) 11, 25, 26, 188.

Negros y Esclavos Cundinamarca (NEC) 1.

Negros y Esclavos Tolima (NET) 2.

Negros y Esclavos Bolívar (NEB) 2, 3, 9.

II. Fuentes secundarias

- Acevedo Latorre, Eduardo.** *El Río Grande de la Magdalena: apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas.* Bogotá: Banco de la República, 1981.
- Bassi, Ernesto.** *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World.* Durham: Duke University Press, 2017, doi: <https://doi.org/10.1215/9780822373735>
- Berlin, Ira.** *Many Thousands Gone: The First Two Centuries of Slavery in North America.* Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press, 1998.
- Bonil Gómez, Katherine.** "Free People of African Descent and Jurisdictional Politics in Eighteenth-Century New Granada: the Bogas of the Magdalena River". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 24, n.º 2, 2018, pp. 183-194, doi: <https://doi.org/10.1080/14701847.2018.1492324>.
- Boyer, Richard.** "Honor among Plebeians. Mala Sangre and Social Reputation". *The Faces of Honor. Sex, Shame and Violence in Colonial Latin America*, editado por Sonya Lipsett-Rivera y Lyman L. Johnson. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1998, pp. 152-178.
- Bryant, Sherwin.** "Enslaved Rebels, Fugitives and Litigants; The Resistance Continuum in Colonial Quito". *Colonial Latin American Review*, vol. 13, n.º 1, 2004, pp. 7-46, doi: <https://doi.org/10.1080/1060916042000210800>
- Bushnell, David.** *Colombia, una nación a pesar de sí misma: de los tiempos precolombinos a nuestros días.* Bogotá: Planeta, 1996.
- Cañizares-Esguerra, Jorge, Matt Childs y James Sidbury, eds.** *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade.* Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 2013, doi: <https://doi.org/10.9783/9780812208139>
- Castaño, Yoer.** *Eslabones del mundo andino. Comercio, mercados y circuitos pecuarios en el Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito 1580-1715.* Medellín: Eafit, 2019.
- Clavijo Ocampo, Hernán.** *Formación histórica de las elites locales en el Tolima.* Tomo 1. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular, 1993.
- Colmenares, Germán.** *Haciendas de los jesuitas en el Nuevo Reino de Granada siglo XVIII.* Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1998.
- Chávez, María Eugenia.** "La libertad de la República y los esclavos de Quito: sobre el concepto de libertad en los 'valles jesuitas', 1780-1820". *Conceptos fundamentales de la cultura política de la Independencia*, editado por Francisco Ortega y Yobenj Chicangana-Bayona. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2012, pp. 289-316.

- . "Literate Culture, Subalternity and Resistance: The Case of Slave Women in the Colonial Courts". *Journal of Colonialism and Colonial History*, vol. 7, n.º 1, 2006, doi: <https://doi.org/10.1353/cch.2006.0029>
- Dantas, Mariana L. R.** *Black Townsmen: Urban Slavery and Freedom in the Eighteenth-Century Americas*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2008, doi: <https://doi.org/10.1057/9780230611115>
- Dator, James.** "Frank Travels: Space, Power and Slave Mobility in the British Leeward Islands, C. 1700-1730". *Slavery & Abolition*, vol. 36, n.º 2, 2015, pp. 335-359, doi: <https://doi.org/10.1080/0144039x.2014.937640>
- Daza Villar, Vladimir.** *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe colombiano, 1750-1810*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009.
- De la Fuente, Alejandro.** "Slave Law and Claims-Making in Cuba: The Tannenbaum Debate Revisited". *Law and History Review*, vol. 22, n.º 2, 2004, pp. 339-369, doi: <https://doi.org/10.2307/4141649>
- Díaz, Rafael Antonio.** *Esclavitud, región y ciudad: el sistema esclavista urbano en Santafé de Bogotá, 1700-1750*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano, 2001.
- Di Filippo, Echeverri G.** *La independencia absoluta, Santa Cruz de Mompox: algo del pasado, para el presente y por el futuro*. Mompox: Gdife, 2010.
- Dubois, Laurent.** *Avengers of the New World: The Story of the Haitian Revolution*. Cambridge, Mass: Belknap Press of Harvard University Press, 2004.
- Ducuera Nieto, Jeisson.** "'La única libertad que tienen estos infelices es la de solicitar amo'. Esclavos y justicia en Ibagué 1750-1810". *Revista Gráfica*, vol. 13, n.º 2, 2016, pp. 29-47, doi: <https://doi.org/10.26564/16926250.670>
- Fals Borda, Orlando.** *Historia doble de la costa*. Vol. 1. *Mompox y Loba*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Banco de la República, El Ancora Editores, 2002.
- Fisk, Bethan.** "Black Knowledge on the Move: African Diasporic Healing in Caribbean and Pacific New Granada". *Atlantic Studies*, vol. 18, n.º 2, 2021, pp. 244-270, <https://doi.org/10.1080/14788810.2020.1839282>
- Garrido, Margarita.** *Libres de todos los colores en la sociedad colonial tardía: discursos y prácticas*. Informe final de investigación presentado a Colciencias, inédito, 1998.
- . *Reclamos y representaciones. Variaciones sobre la política en el Nuevo Reino de Granada, 1770-1815*. Bogotá: Banco de la República, 1993.
- Gaspar, David B.** *Bondmen & Rebels: A Study of Master-Slave Relations in Antigua, with Implications for Colonial British America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1985, doi: <https://doi.org/10.1515/9780822381778-001>
- González, Fernán.** *Para leer la política: Ensayos de historia política colombiana*. Bogotá: Cinep, 1997.

- González Martínez, Nelson.** “‘Allí donde no hubiere correos mayores’. La circulación de la correspondencia en el Nuevo Reino de Granada (1680-1764)”. *Comunicación, objetos y mercancías en el Nuevo Reino de Granada. Estudios de producción y circulación*, editado por Diana Bonnet, Nelson González y Ricardo Uribe. Bogotá: Universidad de los Andes, 2017, pp. 13-58, doi: <https://doi.org/10.7440/2017.03>
- González Undurraga, Carolina.** “En busca de la libertad: la petición judicial como estrategia política. El caso de las esclavas negras (1750-1823)”. *Justicia, poder y sociedad: recorridos históricos*, editado por Tomás Cornejo y Carolina González. Santiago de Chile: Universidad Diego Portales, 2007, pp. 57-83
- Helg, Aline.** *Liberty & Equality in Caribbean Colombia, 1770-1835*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2004.
- Heywood, Linda M.** *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, doi: <https://doi.org/10.1017/cbo9780511529108>
- Heywood, Linda M. y John K. Thornton.** *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585-1660*. Nueva York: Cambridge University Press, 2007.
- Jaramillo Uribe, Jaime.** *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1977.
- Johnson, Lyman L. y Sonya Lipsett-Rivera.** *The Faces of Honor. Sex, Shame and Violence in Colonial Latin America*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1998.
- Klein, Herbert S. y Ben Vinson.** *African Slavery in Latin America and the Caribbean*. Oxford: Oxford University Press, 2007.
- Landers, Jane.** *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions*. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2010, doi: <https://doi.org/10.2307/j.ctvjhzs3s>
- Linebaugh, Peter y Marcus Rediker.** *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press, 2000.
- McFarlane, Anthony.** *Colombia antes de la Independencia: economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora Editores, 1997.
- McKinley, Michelle.** “Fractional Freedoms: Slavery, Legal Activism, and Ecclesiastical Courts in Colonial Lima, 1593-1689”. *Law and History Review* vol. 28, n.º 3, 2010, pp. 749-790, doi: <https://doi.org/10.1017/s0738248010000623>
- McKittrick, Katherine.** *Demonic Grounds: Black Women and the Cartographies of Struggle*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2006.
- Meisel, Adolfo.** “Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincial de Cartagena: 1533-1851”. *Desarrollo y Sociedad*, vol. 4, 1980, pp. 227-277.

- Mora, Katherine.** “‘Hasta que fue menester apelar al juzgado de su merced’: administración de justicia, protectores de esclavos y esclavos litigantes en el virreinato del nuevo reino de Granada (1789- 1809)”. Tesis para optar por el grado de historiadora. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2017.
- Mullin, Michael.** *Africa in America: Slave Acculturation and Resistance in the American South and the British Caribbean, 1736-1831*. Urbana: University of Illinois Press, 1992.
- Navarrete, María Cristina.** *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia siglos XVI y XVII*. Cali: Universidad del Valle, 2005.
- Noguera Mendoza, Aníbal.** *Crónica grande del río de la Magdalena*. Bogotá: Ediciones Sol y Luz, 1980.
- Owensby, Brian P.** “How Juana and Leonor Won Their Freedom: Litigation and Liberty in Seventeenth-Century Mexico”. *Hispanic American Historical Review*, vol. 85, n.º 1, 2005, pp. 39-79, doi: <https://doi.org/10.1215/00182168-85-1-39>
- Palacios, Marco y Frank Safford.** *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida: su historia*. Bogotá: Norma, 2002.
- Pérez, Edgardo.** *No Limits to Their Sway: Cartagena’s Privateers and the Masterless Caribbean in the Age of Revolutions*. Nashville, Vanderbilt University Press, 2018.
- Portilla, Karent.** “La coartación y el peculio, dos elementos claves en la manumisión de esclavos. Santiago de Cali (1750-1810)”. *Fronteras de la Historia*, vol. 20, n.º 1, 2015, pp. 96-123, <https://revistas.icanh.gov.co/index.php/fh/article/view/90>
- Premo, Bianca.** “An Equity Against the Law: Slave Rights and Creole Jurisprudence in Spanish America”. *Slavery & Abolition* 32, n.º 4, 2011, pp. 495-517, doi: <https://doi.org/10.1080/0144039x.2011.604922>
- Rediker, Marcus.** *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail*. Boston: Beacon Press, 2015.
- Scott, Julius S.** *The Common Wind: Afro-American Currents in the Age of the Haitian*. Nueva York: Verso, 2018.
- Sharp, William.** *Slavery on the Spanish Frontier: The Colombian Choco, 1680-1810*. Oklahoma: Oklahoma University Press, 1976.
- Sheller, Mimi y John Urry.** “The New Mobilities Paradigm”. *Environment and Planning A*, n.º 38, 2006, pp. 207-226, doi: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Soulodre-La France, Renée.** “Los Esclavos de su Magestad’: Slave Protest and Politics in Late Colonial New Granada”. *Slaves, Subjects, and Subversives: Blacks in Colonial Latin America*, editado por Jane Landers y Barry Robinson. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2006, pp. 175-208.

- Subrahmanyam, Sanjay.** “Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”. *Modern Asian Studies*, vol. 31, n.º 3, 1997, pp. 735-762, <https://doi.org/10.1017/S0026749X00017133>
- Tovar, Hermes.** *Convocatoria al poder del número: censos y estadísticas de la Nueva Granada, 1750-1830*. Bogotá, Colombia: Archivo General de la Nación, 1994.
- Valencia Villa, Carlos.** *Alma en boca y huesos en costal: una aproximación a los contrastes socio-económicos de la esclavitud: Santafé, Mariquita y Mompo, 1610-1660*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2003.
- Vidal, Antonino.** “Entre la necesidad y el temor: negros y mulatos en Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVII”. *Negros mulatos y zambaigos. Derroteros africanos en los mundos ibéricos*, editado por Berta Ares-Queija. Madrid: CSIC EEHH, 2000, pp. 89-104.
- West, Robert.** *La minería de aluvión en Colombia durante el periodo colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1972.
- White, Shane.** *Somewhat More Independent: The End of Slavery in New York City, 1770-1810*. Athens: University of Georgia Press, 1991.