

UNA APROXIMACIÓN A LA PARTICIPACIÓN DE LOS RIOPLATENSES EN EL COMERCIO DE ESCLAVIZADOS A FINES DEL SIGLO XVIII

Maximiliano Camarda

CONICET, IdIHCS

Universidad Nacional de La Plata
maximilianocamarda@hotmail.com

RESUMEN

En las últimas décadas del siglo XVIII, se produjeron una serie de transformaciones en el comercio ultramarino rioplatense. En particular, los actores regionales comenzaron a expandir sus actividades comerciales hacia otras áreas económicas: la compra de navíos, la producción de tasajo y el envío de embarcaciones hacia las costas de Brasil y África en busca de esclavizados, fueron algunas de ellas. En este artículo, se analizará la participación de los rioplatenses en el comercio de esclavizados.

Palabras claves: Comercio; Río de la Plata; Esclavizados.

ABSTRACT

In the last decades of the eighteenth century, there were a series of transformations in the River Plate overseas trade. In particular, the regional players began to expand their business activities to other economic areas: the purchase of ships, production of beef jerky and sending boats to the coasts of Brazil and Africa for slaves were few. In this article, the participation of the River Plate in trading slaves will be analyzed.

Key words: Commerce; River Plate; Enslaved.

INTRODUCCIÓN¹

En el año 1855, Herman Melville escribió una novela corta titulada *Benito Cereno* inspirado en el diario de un Capitán de Navío ballenero quien, en 1799, se encontró, sobre las costas de la Capitanía General de Chile, con una embarcación española que transportaba esclavizados amotinados. Jorge Luis Borges en un mítico prólogo a esta obra, escribió que, probablemente: *Herman Melville se propuso la escritura de un texto*

¹ Agradezco los artículos y fuentes que me entregaron los doctores Alex Borucky y Silvia Mallo.

*deliberadamente inexplicable que fuera un símbolo cabal de este mundo, también inexplicable*².

Es factible que Borges interprete que lo inexplicable del mundo que le tocó vivir a Melville fuera la posibilidad de que un hombre deliberadamente deje de ser hombre y pase a ser una mercancía, en términos económicos, políticos y jurídicos. El mundo de Melville, mediados del siglo XIX, se debate entre la plena ciudadanía de los habitantes y la consecuente abolición de la esclavitud, y el mantenimiento de esta práctica.

El misterio que significa ese mundo para este autor continúa siendo muy difícil de comprender para las ciencias sociales. En las páginas siguientes no se buscará dilucidar sobre las causas de la esclavitud, sino de establecer las causas por las cuales a fines del siglo XVIII los rioplatenses comenzaron a participar en este comercio.

En ese momento, los contactos comerciales que realizaron los rioplatenses en embarcaciones de su propiedad con regiones no pertenecientes a la monarquía fueron, principalmente, las islas africanas dedicadas al comercio de esclavizados y Brasil (que, como se verá, proveía también de esclavizados).

Los intercambios de mercancías americanas por esclavizados tuvieron, a fines de ese siglo, una importancia vital ya que permitieron el florecimiento de actores económicos que, gracias al crecimiento económico de la segunda mitad de siglo, pudieron invertir sus ganancias en embarcaciones y en la compra de esclavizados.

La historiografía sobre la esclavitud en América abordó gran parte de las problemáticas vinculadas a esta temática, por un lado, desde los mecanismos de apropiación de los potenciales esclavizados en África, su venta, transporte, alimentación, destinos, las cifras de llegados, mortandad, etc. Por otro lado, se ha evaluado el impacto económico, social y cultural de los esclavizados en América. Uno de los aspectos menos trabajados es el papel de los americanos en este comercio. Los trabajos vinculados a esta temática se desarrollaron a partir del análisis de un actor en particular, por ejemplo Tomás Romero, quien fue un caso paradigmático, o a partir de la procedencia de ciertos grupos sociales (dando por hecho que el origen geográfico fue determinante).

La hipótesis del presente artículo es que el desarrollo de esta actividad formó parte de la dinámica comercial de las últimas décadas del siglo XVIII a nivel regional, que estuvo determinada por la capitalización en metales preciosos de un sector de los comerciantes que actuaron como agentes dinamizadores, a partir de la expansión de las inversiones en sectores nunca antes explorados por los rioplatenses.

² Borges, 1985: 9-10.

Para poner a prueba la hipótesis, se analizarán algunos aspectos generales del comercio de esclavizados como las zonas de salida, el objetivo de las transacciones y las regulaciones institucionales. Además, se estudiará la entrada de navíos y las cifras de los esclavizados, por origen y bandera, haciendo especial hincapié en los actores regionales que intervinieron.

Las cifras de los esclavizados ingresados se pueden encontrar en la web *Voyages Database* que registra un gran número de navíos llegados de África. Con respecto a aquellos provenientes desde Brasil -Río de Janeiro, Bahía y Río Grande- se encuentra en el Archivo Histórico Ultramarino series documentales³. Un análisis detallado y con descripción de las fuentes fue realizada por Corcino Medeiros dos Santos⁴. Por último, en relación con los análisis de los comerciantes asentados en la región del Río de la Plata se encuentra un corpus documental en el Archivo General de la Nación (AGN) de la Argentina en donde, con fines recaudatorios, se desglosa la participación de todos los individuos, las cantidades, los precios de los esclavizados y los navíos en donde fueron transportados.

Además se analizará la importancia que tuvo la salida al comercio atlántico de esclavizados sin desconocer la importancia que tuvo, desde varios siglos atrás, la entrada desde el Río de la Plata de esclavizados hacia el Alto Perú⁵. Anteriormente a las últimas décadas del siglo XVIII, los americanos controlaron el circuito interno de esclavizados. Lo llamativo del período estudiado es que un sector de los comerciantes rioplatenses logró adquirir embarcaciones y capital suficiente para enviar navíos hacia África y Brasil. El objetivo de este artículo es, entonces, describir y explicar este proceso.

ANTECEDENTES

Los trabajos en torno al comercio de esclavizados en el Río de la Plata son de larga data, ya que a los estudios específicamente dedicados a ello se suman gran parte de las investigaciones vinculadas al comercio en general⁶. Una de las primeras investigaciones serias del comercio

³ Archivo Histórico Ultramarino (AHU), Río Grande do Sul, caixa 10, doc. 19,27,33,39 y 43.

⁴ Santos, 2005

⁵ En relación al circuito de comercialización interna, ver Assadourian, 1966.

⁶ Miguel Ángel Rosal realizó un recuento de los trabajos dedicados al análisis de los esclavizados en el espacio que hoy es Argentina.

https://geala.files.wordpress.com/2011/04/sucinta_bibliografc3ada.pdf. [Última fecha de consulta: 8 de abril de 2015].

Este apartado no busca agotar las interpretaciones sino dar cuenta de las de mayor vinculación con esta investigación.

ultramarino de esclavizados llegados al Río de la Plata fue realizada por Elena Studer, quien en 1958 publicó un libro llamado *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. En este texto, la investigadora da cuenta de las transformaciones institucionales que llevó a cabo la Monarquía en torno al comercio de esclavizados, a partir del análisis de las series de navíos ingresados, con los totales y el origen de esclavizados, las banderas de los barcos y los nombres de sus capitanes y dueños. Estas fuentes constituyeron hasta hace unos pocos años la única base de datos sobre el comercio de esclavizados.

A partir de su estudio, los historiadores se dedicaron a investigar la presencia de los esclavizados en el Río de la Plata desde distintas perspectivas y abordajes⁷. Un primer trabajo en este sentido fue el desarrollado por Ceferino Garzón Maceda y José Dorflinger⁸, quienes analizaron la población esclava en una hacienda jesuítica a partir del examen de los libros de Registros de Bautismos, Casamientos y Entierros de Esclavos y otros que contienen asientos desde 1754 hasta 1799⁹. Dentro de la misma perspectiva se encuentran los trabajos de Marta Goldberg y George Reid Andrew¹⁰ quienes abordaron la población africana (esclavizada y no esclavizada) en Buenos Aires a partir de padrones e informes poblacionales, con el objetivo de reubicar el lugar que ocuparon los esclavizados dentro de la población. Desde otra perspectiva, Lyman Johnson¹¹ se introdujo en el debate suscitado en la década del 60 en Estados Unidos sobre el *grado de humanismo* de los españoles e ingleses con respecto al trato que propinaron a los esclavizados; para ello un factor determinante era la facilidad con la que se otorgó la manumisión.

Alex Borucky, Karla Chagas y Natalia Stalla¹² dieron cuenta de los avances historiográficos de los últimos treinta años con respecto a los estudios sobre la esclavitud en Argentina, Uruguay y Brasil. Se desprende del texto que se profundizó notablemente en una serie de elementos vinculados a la relación entre los esclavizados y el resto de la población, su inserción social y económica interna.

⁷ La producción de estudios vinculados a la esclavitud y los esclavizados en los últimos sesenta años fue constante; un ejemplo de ello es Ricardo Rodríguez Molas, quien escribió, de 1957 al 2000, varios artículos desde un abordaje descriptivo. Véase Rodríguez Molas, 1958, 1959a, 1959b, 1961, 1988, 1993, 1999, 2000.

⁸ Garzón Maceda y Dorflinger, 1961.

⁹ Un estudio detallado de la historiografía cordobesa sobre la esclavitud, ver: Becerra, 2008.

¹⁰ Goldberg, 1976 y Reid Andrew, 1980.

¹¹ Johnson, 1976.

¹² Borucky, Chagas y Stalla, 2005.

La historiografía económica rioplatense, a partir de la renovación de la década de 1980, se orientó a analizar la fuerza de trabajo rural y en particular qué impacto tuvieron los esclavizados en la economía. En la última década, en cambio, se retornó a los estudios sobre los flujos comerciales ultramarinos.

En su tesis doctoral, Fernando Jumar retoma el análisis de Elena Studer sobre el comercio ultramarino, centrándose en el período 1680-1778, en particular, los Asientos y la integración en el complejo portuario rioplatense¹³ de Colonia do Sacramento que conectaba con el comercio de Brasil. En términos generales, plantea que el comercio ultramarino se encontraba en manos extranjeras a partir de los Asientos y acuerdos establecidos por la Monarquía y por medio de Colonia, controlando los rioplatenses el comercio interno. En este sentido, en la conclusión afirma:

De leur côté, les rioplatenses n'ont aucune liberté dans le choix des partenaires externes: s'ils souhaitent agir en dehors du cadre légal espagnol, ils doivent se contenter de s'allier avec la puissance commerciale qui se présente dans le fleuve. Je n'ai trouvé aucun indice qui me permettrait d'affirmer que les rioplatenses ont entamé une action quelconque pour attirer sur le marché un partenaire autre que celui qui s'y était présenté¹⁴.

También desde la historiografía brasileña se realizaron investigaciones en torno al comercio de esclavizados, centrándose en la vinculación de Brasil y el Río de la Plata a partir de Colonia¹⁵. Sus principales aportes fueron establecer los flujos comerciales que se realizaron y su impacto en la economía de Brasil¹⁶.

Finalmente, los trabajos de Alex Borucky¹⁷ avanzaron para el período 1779-1812 en relación con el análisis de las cifras de esclavizados ingresados, el origen y a cargo de quien se produjo. La hipótesis central es que gran parte del comercio se desarrolló a través de las interacciones permanentes de los españoles y portugueses en el Atlántico sur iberoamericano. Este tráfico sirvió como plataforma desde donde los comerciantes rioplatenses se lanzaron hacia África. Además plantea que las

¹³ El concepto complejo portuario rioplatense fue desarrollado por Fernando Jumar (2002).

¹⁴ Jumar, 2002: 532.

¹⁵ Santos, 2005, 2011.

¹⁶ El análisis de la conexión con Brasil es abundante. Parra este trabajo se tomará solamente la bibliografía estrictamente vinculada al tema y periodo abordado.

¹⁷ Borucky, 2009, 2011.

guerras modificaron los circuitos y actores intervinientes, fundamentalmente, por el ingreso de los norteamericanos.

LA ESCLAVITUD EN LA MONARQUÍA ESPAÑOLA

A partir de 1513, comenzaron a sancionarse reglamentos que propiciaron el tráfico de esclavos. Se cobraba por primera vez el impuesto de dos ducados por cada esclavo que entrara a las Indias y se implementaba también la obtención de una licencia. Pese a ello, no se otorgaron nuevas licencias y el comercio de esclavizados quedó en manos de la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla.

A fines del siglo XVI, entró en crisis el sistema monopólico de comercio y el comercio de esclavizados en sí mismo. Tras la unión de las Coronas de Portugal y España se dio comienzo al control portugués. Los portugueses eran entonces quienes controlaron las fuentes de extracción de los esclavizados.

A partir del conflicto entre España y Portugal, en 1640, el comercio de esclavizados fue aprovechado por Holanda quien, desde 1668, se hizo cargo de la trata y de los fletes del Atlántico. Desde fines del siglo XVII, Inglaterra comenzó a tener una ubicación favorable en este comercio producto de su capacidad marítima, de los territorios que poseía en África y América y de la forma de organizarse económicamente. El punto culmine de ese proceso se produjo con la paz de Utrech en 1713, por la cual se desarrolló el asiento de la *South Sea Company* la cual, a su vez, garantizaba la provisión de esclavos mediante un contrato particular con la *Royal African Company*. El compromiso era el ingreso de 144.000 esclavizados en los siguientes treinta años y los puertos de entrada incluidos en el tratado fueron, fundamentalmente, los del Caribe, incluidos Veracruz y Campeche, a los que se sumaron Caracas y Buenos Aires, y a partir de 1721 a través de Panamá se sumaron el Alto Perú y Chile.

En 1739 se inició una serie de conflictos armados entre la monarquía española e inglesa y se produjo el rompimiento del contrato del Asiento. El inglés fue el último de los asientos monopólicos internacionales concedidos por la Corona Española que, en 1788, por efecto del tratado del Pardo, recibió de Portugal las islas de Fernando Poo y Annabón en las costas africanas, que le permitieron iniciar el comercio negrero que no había ejercido con anterioridad. Además para ese entonces contaba con una flota comercial, a lo que se sumaban proyectos para desarrollar un sistema de haciendas y plantaciones azucareras en Cuba, La Española y Veracruz¹⁸.

Por otro lado, en 1780 se permitió a los súbditos españoles traficar con los neutrales, salvo en los territorios del Río de la Plata, Chile y Perú.

¹⁸ De la Serna, 2004.

En 1789 se declaró el comercio libre de esclavos como de pública utilidad para Caracas, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico y, en 1791, se incluyó en este comercio a los virreinos de Buenos Aires y Santa Fe. Por último, en 1793, se concedió la libertad irrestricta de comercio para los súbditos americanos.

En este contexto, el comercio de esclavizados ocupó un rol central en cuanto a la utilización de los mismos como mano de obra y como mercancía que otorgaba prestigio. Uno de los interrogantes con respecto a este comercio es el porqué de su flujo constante. Si se viera desde una perspectiva actual, atemporal, y sin un análisis profundo, se podría llegar a pensar que, una vez que se habían asentado unos miles de esclavos en cada una de las regiones, el crecimiento vegetativo haría el resto. Claro está que, para ello, en primer lugar sería necesario que ingresara un número equilibrado de mujeres y hombres o, en su defecto, más mujeres que hombres. Sin embargo, Herbert Klein¹⁹ estableció que dos tercios de los esclavizados eran hombres y que este desequilibrio se daba como producto de la alta demanda de mujeres nativas en el interior de África. Sumado a esto, se encontraba la mortandad existente en la travesía y el promedio de vida relativamente bajo (que, si bien no era mucho más bajo que del resto de la población, la capacidad de reproducción sí se encontraba mermada).

Como se puede observar en el gráfico 1, el comercio de esclavizados durante más de cuatro siglos, giró en torno a la alta concentración en territorio americano. Por lo tanto, consideramos imprescindible para el estudio de la economía atlántica del siglo XVIII el impacto de los esclavizados en América.

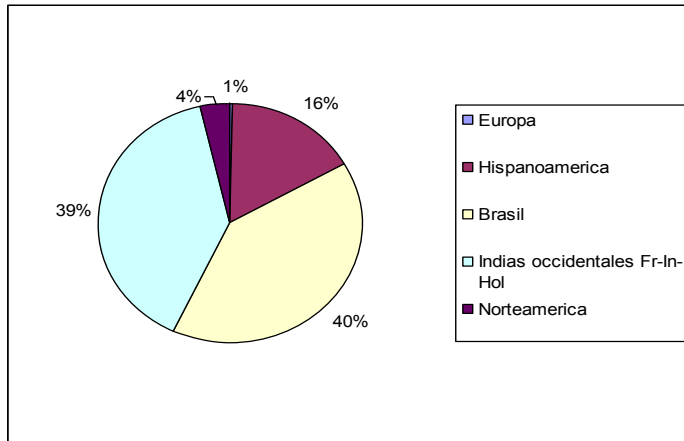
La zona en donde se efectuaron las transacciones comerciales era África Occidental, desde la actual Sierra Leona a República del Congo; sin embargo, se estima que el origen de los esclavizados era muy variado ya que provenían desde gran parte de África Central (mapa 1). Lo cierto es que se torna muy dificultoso establecer su origen ya que, como plantea Herbert Klein:

Todos los estudios indican que, salvo los portugueses en Angola y Mozambique, el resto de los europeos prácticamente desconocía la naturaleza de las sociedades con las que comercializaban. En la mayoría de los casos se designaba a los africanos según el puerto de procedencia, sin tener en cuenta ningún rasgo distintivo de lenguaje, grupo o nacionalidad²⁰.

¹⁹ Klein, 1993.

²⁰ Klein, 1986: 23.

Gráfico 1: Total de Esclavizados en el comercio Atlántico, 1451-1870



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Klein (1993).

Mapa 1: Costa africana atlántica occidental



Fuente: http://history-peru.blogspot.com.ar/2013_08_01_archive.html (última fecha de consulta: 8 de abril de 2015).

La vinculación de África con el complejo portuario rioplatense, planteado por Alex Borucky²¹, se desarrolló en torno al Golfo de Guinea, el Golfo de Biafra y Mozambique. Esta diversidad se produjo por las distintas banderas que operaron en este espacio, en cambio, a Río de Janeiro y Bahía llegaban navíos provenientes exclusivamente de Angola y el Golfo de Benín.

La costa africana, Europa y América era un gran circuito comercial por donde circulaban y se comercializaban no sólo esclavizados sino también innumerables mercancías como telas asiáticas, hierro, armas, pólvora, entre otros.

El principal uso que se daba a los esclavizados durante el siglo XVIII era como mano de obra para las plantaciones; durante la segunda mitad de esa centuria, fueron llevados especialmente a Cuba y a Puerto Rico, por ser zonas que necesitaban trabajadores/esclavizados de forma masiva para producir. Los ingresados por el Río de la Plata se destinaron al trabajo en minas y tareas agrícolas y urbanas. Finalmente cabe señalar que la tenencia de esclavizados fue una fuente de prestigio, por lo tanto, no se compraban solo por lo rentable que pudiesen ser sino también por el mantenimiento de un status social determinado. Por ese motivo, una parte importante de los esclavizados se encontraba en las ciudades realizando actividades domésticas. Como afirma Silvia Mallo

Desde el punto de vista de la sociedad, la rioplatense se define en Hispanoamérica como una sociedad multirracial con esclavos. En este tipo de sociedades la necesidad de la esclavitud es incidental o superficial y no una parte integral de la economía²².

El ingreso de esclavizados en el Río de la Plata durante el siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII tuvo como fin su redistribución a distintas regiones. Florencia Guzmán establece que se ubicaron en la región del Tucumán, Chile, Paraguay y Alto Perú, siendo este último el gran *consumidor* de esclavizados. Las rutas más utilizadas eran las que conducían desde Buenos Aires hacia Córdoba, Tucumán y Salta y la que iba hacia Mendoza, Chile y Lima²³. Un ejemplo de ello es, de acuerdo con el padrón Militar de 1778, el Obispado del Tucumán que tenía un 44,5 % de negros, mulatos, pardos y zambos, un 36,5% de indígenas y un 19% de

²¹ Borucky, 2011.

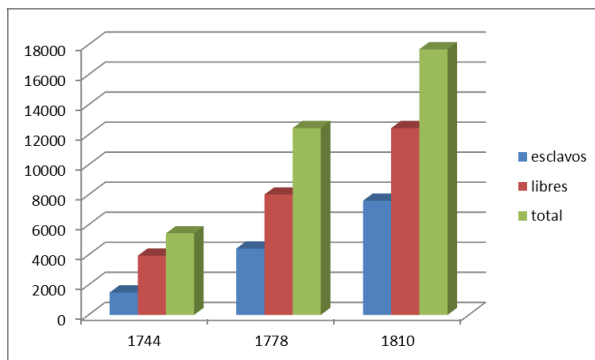
²² Mallo, 2013: 5.

²³ Guzmán, 1996.

blancos. Esto da cuenta de la notable inserción forzosa de esta población migrante en este espacio.

Si tomamos el caso de Buenos Aires, una parte importante de su población estuvo constituida por esclavizados. En el gráfico 2 se puede observar que para 1744 el 27,4% de los habitantes eran esclavos, porcentaje que se elevó al 35,5% en 1778, hasta llegar al 43,1% en 1810. Es decir, no solo el crecimiento de los esclavizados acompañó al de la población en general, sino que fue incrementando su porcentaje en relación a la cantidad total de habitantes. La causa de este ascenso en cuanto al porcentaje de esclavizados que habitaron la ciudad no se debió al crecimiento vegetativo ya que, como se ha planteado, entre ellos los nacimientos eran relativamente pocos. Las causas fueron otras: la escasa mano de obra rentada existente que generó la demanda de esclavizados²⁴, una gran circulación monetaria y el precio relativamente barato de este grupo social y por último el hecho de que tener esclavos incrementaba la renta y el prestigio social (gráfico 2).

Gráfico 2: Esclavos, libres y población de la ciudad de Buenos Aires (1744-1810)



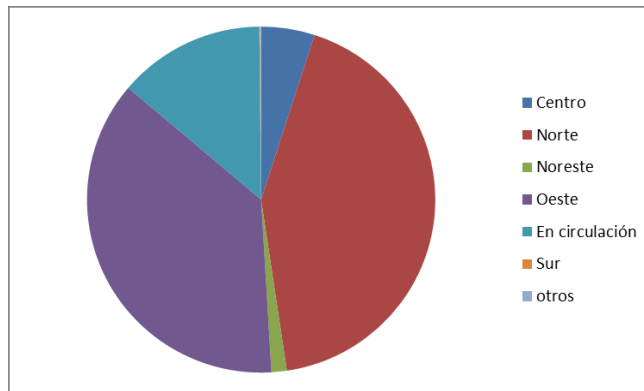
Fuente: Elaboración propia a partir de los padrones de 1744, 1778 y 1810. Facultad de Filosofía y Letras (1919), Documentos para la historia Argentina: Padrones de la ciudad y la campaña de Buenos Aires, 1726-1810, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, tomos X y XI

De todos modos, pese al crecimiento de la importancia de Buenos Aires como lugar de concentración de los esclavizados, gran parte de los

²⁴ María Emilia Sandrín (2011) da cuenta en sus trabajos de la alta renta que adquirían aquellos sujetos que se dedicaban a los trabajos manuales.

mismos continuó partiendo hacia otras regiones. José Sovarzo²⁵ establece que entre los años 1779 y 1783 salieron desde Buenos Aires un total de 4.238 esclavizados, produciéndose así un equilibrio en el consumo entre los destinados hacia el Alto Perú y Mendoza/Chile. Esto refleja la gran importancia que cobraron Mendoza y Chile como lugar de consumo de esclavizados (gráfico 3).

Gráfico 3: Destino de los esclavos entrados por Buenos Aires 1779-1783



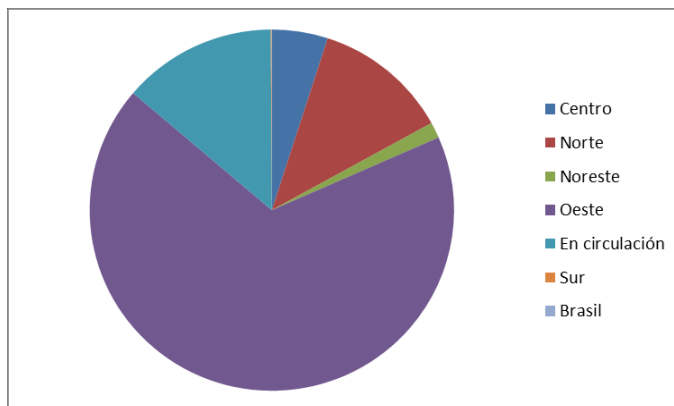
Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Sovarzo (2014).

En este sentido, una forma de ver la importancia señalada para la región de Mendoza y Chile es considerar las rutas por donde pasaron los esclavizados. Vemos claramente, así, que la ruta de Córdoba hacia el Norte fue reemplazada por la Cuyo. Desde esta perspectiva se puede observar que más del 67 % estuvieron vinculadas a esta ruta, dejando en un 12% a la del Norte (gráfico 4).

Concluimos, entonces, que, durante el siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII, el comercio de esclavizados fue muy importante para la dinámica económica y demográfica en todo el espacio virreinal y que estuvo orientado al consumo interno, hacia Córdoba y al Alto Perú. En la segunda mitad del siglo, como producto del crecimiento de la región del Río de la Plata, se dividieron los esclavizados entre los que quedaban en la zona de influencia de Buenos Aires y los que iban hacia el Alto Perú, Mendoza y Chile.

²⁵ Sovarzo, 2014.

Gráfico 4: **Rutas de los esclavos salidos desde Buenos Aires, 1779-1783**



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Sovarzo (2014).

LA CIRCULACIÓN DE NAVÍOS CON ESCLAVIZADOS

Durante el siglo XVIII se realizaron tres tipos de comercio de esclavizados: los asientos, el comercio con Brasil y el directo con África. Durante la primera mitad del siglo XVIII se produjo el asiento del comercio de esclavos de Francia (La *Compañía francesa de Guinea*) e Inglaterra (la *South Sea Company*). El comercio de esclavizados proveniente de Brasil se articuló como producto de la posesión portuguesa de Colonia do Sacramento hasta su expulsión en 1777 y luego a partir del contacto comercial con Río de Janeiro y Bahía. Por último, se encuentra el comercio directo de los americanos con África a través de la compra de navíos o su alquiler, los cuales, previa carga de plata y cueros, se embarcaban desde el complejo portuario rioplatense hacia ultramar.

El comercio ultramarino de esclavizados en manos de españoles se desarrolló durante la segunda mitad del siglo XVIII, gracias a la aplicación de mecanismos legales que lo permitían. Con dificultades para su concreción, la Corona permitió a la Compañía Gaditana de Negros y a la Real Compañía de Filipinas comprar en África esclavizados, transportarlos a Hispanoamérica y comercializarlos. Arturo Bentancur²⁶ planteó que, dada la falta de experiencia, estas compañías solo se ofrecieron de intermediarias entre los consumidores y los comerciantes extranjeros. Pese a ello, marcó un antecedente muy importante ya que permitió una intermediación con actores regionales, como Martín de Sarratea, quienes pudieron seguir de

²⁶ Betancur, 1997.

cerca la dinámica comercial y sumar experiencia²⁷. En la Real Cedula del 24 de noviembre de 1791 se decretó la libre introducción de esclavos, permitiendo, por lo tanto, que cualquier español y extranjero pudiera comercializar.

El total de navíos que llegó con esclavizados a las costas del Río de la Plata entre los años 1779 y 1812 fue de 712, lo que muestra la importancia de este comercio para la región. De este universo, el 77% (551 navíos), llegó desde Brasil. Si bien el tamaño de los navíos (en su mayoría zumacas²⁸ que cubrían esa travesía no permitía que el número de esclavizados fuera comparable con los llegados desde África, sí marca la importancia que continuaba teniendo el comercio con Brasil, ya que solo 161 navíos provenían de África en forma directa.

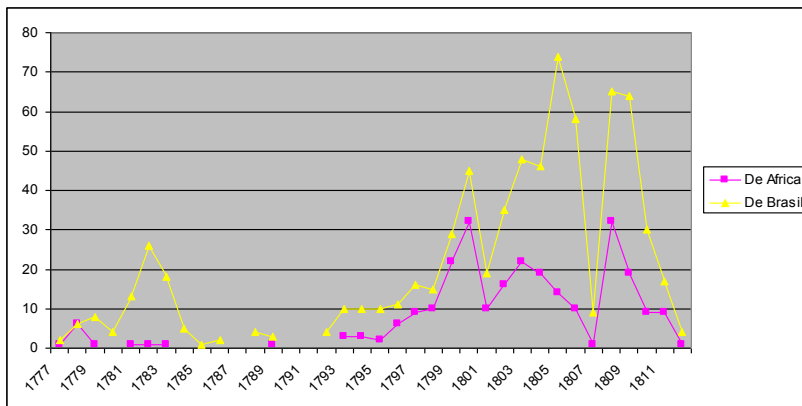
La regularidad del flujo comercial de estos dos espacios con la Región Río de la Plata fue similar, salvando las distancias con respecto a la cantidad de los navíos. Hubo un primer momento de crecimiento a partir del acuerdo de paz en 1783 y luego, a partir de los permisos que posibilitaban la compra de navíos y de las expediciones americanas hacia África, se dio un nuevo incremento, acelerado con el ingreso de banderas neutrales en el comercio a raíz del nuevo conflicto armado de 1796 (gráfico 5).

El análisis de las banderas de los navíos dedicados a este comercio nos arroja resultados interesantes ya que, pese a lo que marcaría el sentido común historiográfico respecto a que el comercio se encontraba en manos extranjeras, numerosos barcos que surcaron las aguas atlánticas con esclavizados eran de bandera española (gráfico 6). El predominio, como sucedió en toda América, era de los brasileños quienes tuvieron en el comercio de esclavizados una de sus actividades más importantes y, como ya se ha planteado, la toma de Colonia do Sacramento no fue un impedimento para las vinculaciones comerciales. Muy cercanos en cuanto al número total de embarcaciones se encuentran los españoles, quienes lograron, a partir de 1792, la compra de una flota naviera comercial.

²⁷ En su libro, Studer (1958) realiza una descripción sumamente detallada del derrotero de esta compañía.

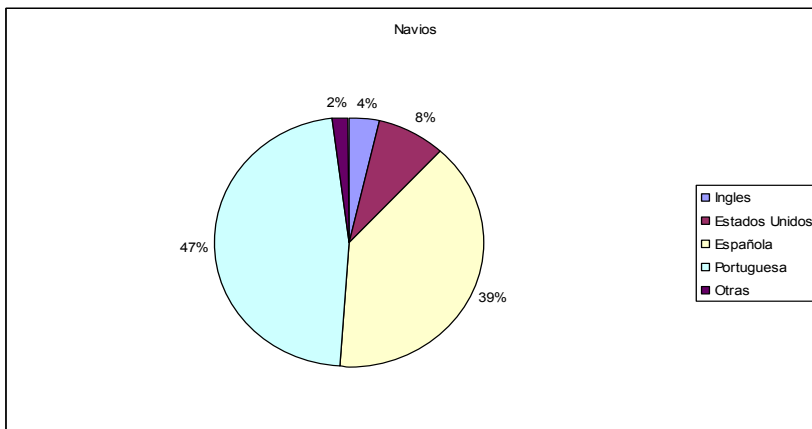
²⁸ La zumaca o sumaca era un barco pequeño, similar al bergantín goleta que se utilizaba para el cabotaje en el Río de la Plata y Brasil.

Gráfico 5: Entrada y salida de navíos con esclavizados del complejo portuario rioplatense por origen



Fuente: elaboración propia a partir de Studer (1958) y Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Sala IX legajos 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. Archivo General de la Nación de Uruguay AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483.

Gráfico 6: Banderas de los navíos llegados a la Región Río de la Plata, 1779- 1812



Fuente: elaboración propia a partir de Studer (1958) y Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Sala IX legajos 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. Archivo General de la Nación de Uruguay AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483.

La compra de navíos por parte de los criollos fue uno de los mecanismos de inversión más importante desarrollado entre 1787 y 1805, alcanzando un total de 184 adquisiciones patentadas. Algunos de los actores implicados se dedicaban casi exclusivamente a esta actividad, como Francisco Del Sar o Manuel Pinedo quienes, si bien comercializaban cueros y fueron comisionistas que enviaron remesas de plata a la península española, se dedicaron fundamentalmente a la compra y puesta en funcionamiento de embarcaciones destinadas al comercio del Atlántico, las cuales partieron a cuenta y riesgo de terceros.

Otros actores, en cambio, combinaron la compra de embarcaciones con el comercio ultramarino de cueros, esclavizados y tasajo. Fue el caso de Tomás Romero, Pedro Duval y Josep Milá de la Roca, entre otros.

Pero además existió un grupo de actores que compró una embarcación como inversión y la arrendó a un tercero quien desarrolló el comercio hacia Brasil, el Callao, La Habana o África. Este caso fue el mayoritario numéricamente, dando cuenta de que, si bien hubo una concentración de capital económico, la posibilidad de acceder al comercio y a bienes de alto valor no se encontró vedado para gran parte de la población de la región del Río de la Plata.

La compra de navíos por parte de rioplatenses se encuentra registrada desde el año 1787, y si bien es cierto que el número de transacciones en estos primeros años fue bajo, anteriormente, el mercado de embarcaciones solo estuvo compuesto por lanchas y botes. Esto muestra la alta monetarización y la intención de los rioplatenses de invertir en embarcaciones.

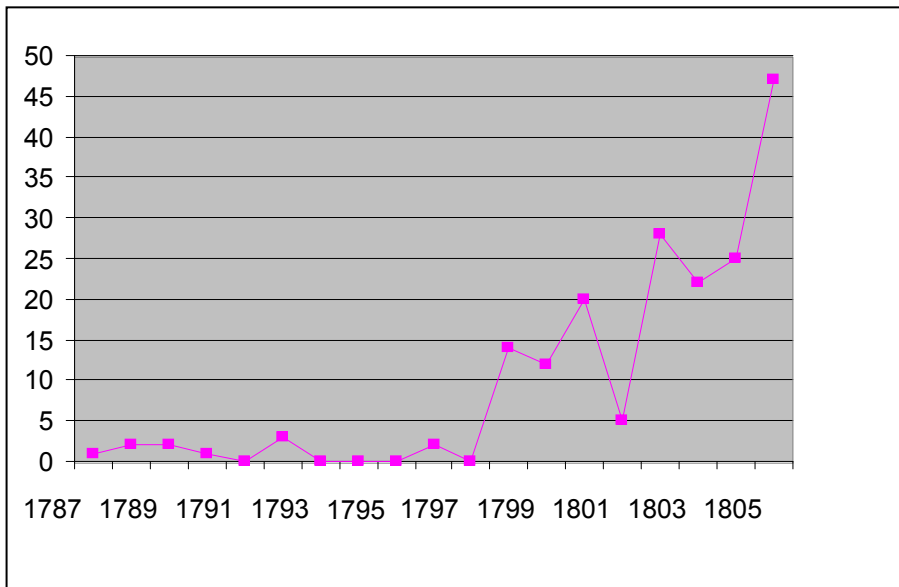
Cuando la Monarquía dio curso a una Real Orden que facilitaba la compra de navíos en colonias extranjeras el 14 de diciembre de 1794, el número de adquisiciones se incrementó notablemente. En 1800 se acrecentaron las exigencias para estas transacciones con el fin de erradicar mecanismos fraudulentos de evasión y que los rioplatenses fueran meros testaferros de terceros. Varios casos analizados por Elena Studer y Arturo Bentancur²⁹ dan cuenta de que estas medidas regulatorias fueron insuficientes. En las transacciones, uno de los mecanismos que generaba duda era cuando una escritura declaraba que el navío no pertenecía a extranjeros y que se dedicaba al comercio de esclavizados; otra era cuando se contrataba la totalidad de los marineros extranjeros de las embarcaciones.

Pese a los potenciales fraudes, estimamos que el alto número de navíos adquiridos por rioplatenses da cuenta de un proceso de inversión y

²⁹ Studer, 1958; Betancur, 1997.

un interés de inaugurar circuitos por parte de los mismos (gráfico 7) (cuadro 1).

Gráfico 7: Navíos comprados por Rioplatenses, 1787-1805



Fuente: Elaboración propia a partir de Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Alcabala de Buenos Aires sala IX desde 9-3-9 a 13-7-8. Alcabala de Montevideo Sala XIII desde 15-6-5 a 16-6-1.

El circuito de los navíos adquiridos por los rioplatenses oscilaba entre tres destinos: Brasil, África y Cuba. La vinculación con los dos primeros tuvo como fin el intercambio de esclavizados por metales preciosos y cueros, y con Cuba, la venta de tasajo.

Cuadro 1: **Mayores propietarios de embarcaciones del Río de la Plata 1787-1806**

Nombre	Total de Navíos
Aguirre, Manuel	6
Añorga, Martín	3
Baudrix, José	4
Belaustegui, Francisco	4
Costa, Antonio	4
Del Sar, Francisco	4
Duval, Pedro	4
Elordi, Martín	5
García, Agustín	3
Juanico, Francisco	3
Maciel, Francisco	7
Magariños, Mateo	4
María, José	2
Milá de la Roca, José	4
Pacheco, Manuel	4
Patron, Juan Bautista	3
Pinedo, Manuel	3
Romero, Tomás	11
Rosiana, Bartolomé	2
Silva Cordeiro, Juan	2
Ugarte, Francisco	4
Vidal, Felipe	5

Fuente: Elaboración propia³⁰.

LOS ESCLAVIZADOS INGRESADOS A LA REGIÓN RÍO DE LA PLATA

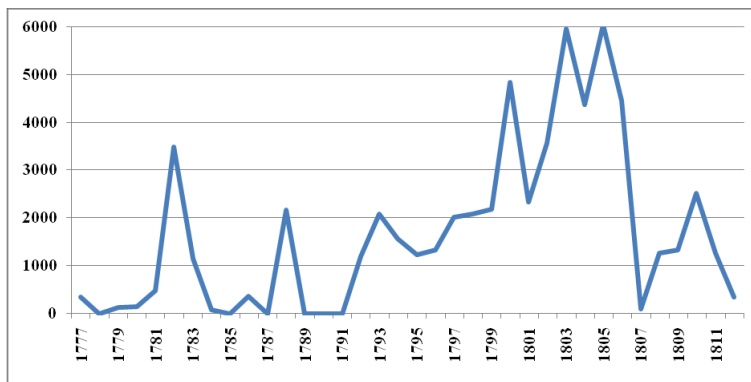
En este apartado se analizarán las cifras de ingreso de esclavizados. Como se podrá apreciar, se encuentran diferencias en torno a las cantidades de navíos y de esclavizados llegados. Esto es producto de la variación de los tamaños de los navíos ya que, si bien desde África el contacto naviero fue menor, las embarcaciones que optaban por cruzar el Atlántico eran, en su mayoría, de gran tamaño.

Con respecto al total de esclavizados, en el gráfico 8 se puede observar que a partir de 1791, se da un incremento muy por encima en relación a los años previos. Esta transformación, en cuanto a la cantidad de esclavizados ingresados, estuvo marcada por dos cuestiones. Una posible *legalización* del comercio directo con Brasil, el cual hasta 1777 se producía por Colonia do Sacramento y luego por vía terrestre, a partir de que la

³⁰ *Ibidem*.

Corona permitió el libre comercio de esclavizados. Una segunda causa posible es el ingreso de nuevos actores al mercado de esclavizados. A partir de la Reglamentación de 1792 se dio permiso a los hispanoamericanos a que, a través del arrendamiento de navíos o por medio de los suyos propios, pudieran comercializar esclavizados en África y Brasil. Este proceso, que inauguró un nuevo mercado para los españoles radicados en América y los norteamericanos, trajo consigo el incremento de la competencia, la subsiguiente baja de los precios de los esclavizados y de los actores que poseyeron esclavizados, tanto en las zonas urbanas como rurales.

Gráfico 8: **Esclavos introducidos al Río de la Plata, 1777-1812**



Fuente: Borucky, 2011.

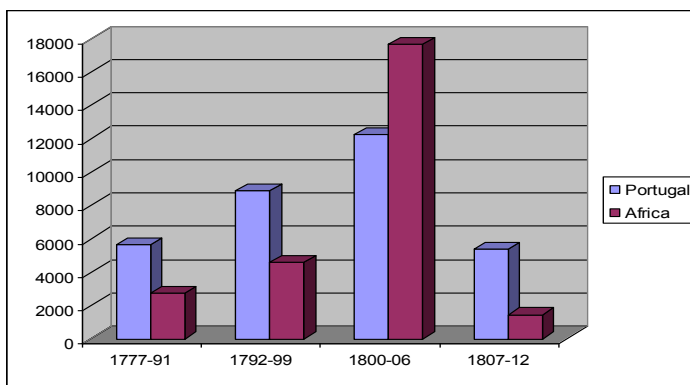
El incremento de esclavizados provenientes de Brasil se mantuvo constante hasta las invasiones inglesas, cuando se produjo un freno del comercio ultramarino en general y de esclavizados en particular ya que se hizo efectiva la ruptura del comercio con Inglaterra y sus socios (en este caso Portugal). En adelante, los esclavizados provinieron fundamentalmente de África. Esta procedencia es la que explica el incremento durante los últimos años del siglo XVIII y los primeros del XIX.

Si tomamos los datos del total de esclavizados introducidos al Río de la Plata desde África y Brasil entre 1777-1812, encontramos que un 40% correspondió al primero y un 60% a Brasil³¹ (gráfico 9). En relación con el total de esclavizados en las dos rutas, se puede observar en el gráfico 9 un predominio no tan marcado de Brasil en relación con África. Esto, como ya

³¹ Estos datos fueron extraídos de Studer (1958) AGN-A IX, 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 AGI, Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483.

habíamos anticipado, fue producto de la variación del tamaño de los navíos destinados a una y otra ruta. Por otro lado, si bien el riesgo era mucho mayor a la hora de desarrollar un viaje hacia África, las ganancias y la capacidad de introducirse en el mercado también se incrementaban. A su vez, el mercado brasileño se encontraba consolidado en manos de los comerciantes locales, lo que dificultaba la posibilidad de obtener un circuito fluido en manos de los criollos o norteamericanos interesados.

Gráfico 9: **Esclavos introducidos al Río de la Plata desde África y Brasil, 1777-1812**



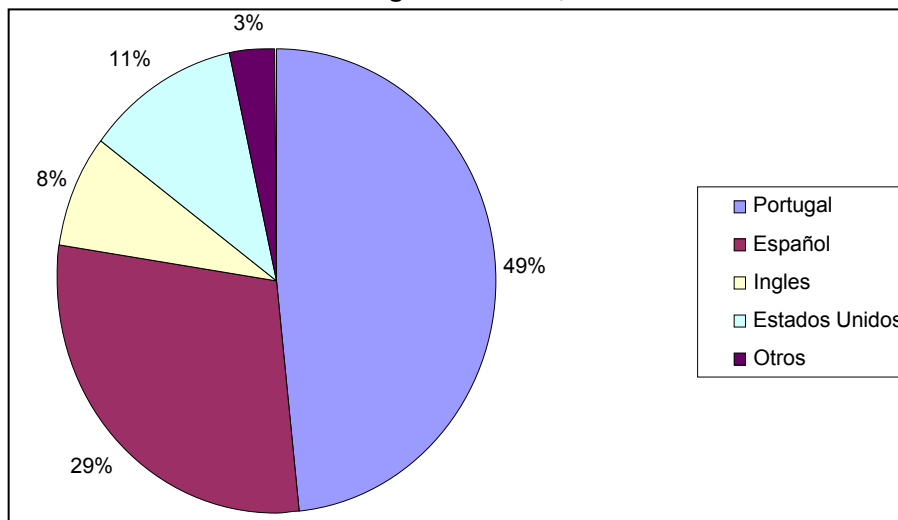
Fuente: elaboración propia a partir de Studer (1958) y Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Sala IX legajos 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. Archivo General de la Nación de Uruguay AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483.

El comercio de esclavizados provenientes de Brasil estuvo dominado por los portugueses quienes tuvieron los dos mayores asentamientos en América y dedicaron grandes esfuerzos en convertirse en los mejores en el arte del transporte y comercialización. Río de Janeiro y Bahía eran polos de atracción en donde se concentraban los navíos esclavistas y a partir de estos puertos se redistribuían al resto de los territorios americanos. El número de esclavizados que llegaron a estos dos puertos brasileños fue el más importante durante todo el período de dominio hispano-portugués de América. Las cifras estimadas son de alrededor de los 2,5 millones de esclavizados en Río de Janeiro y 1,7 millones en Bahía y, con respecto a los llegados al complejo portuario rioplatense, un 47% (15.155) provinieron de Río de Janeiro, y un 25% (7.955) de Bahía³².

³² Borucky, 2011:14.

La preeminencia de los portugueses se puede observar en el gráfico V-10, ya que mantuvieron un control del mercado muy importante durante todo el período. Pero a partir de 1792 hubo un crecimiento muy marcado de los comerciantes españoles y, con el inicio del siglo XIX, se sumaron los estadounidenses. Durante este periodo es cuando se produjo una transformación en el comercio de esclavizados (gráfico 10).

Gráfico 10: Totales de esclavizas introducidos al Río de la Plata en relación al origen del navío, 1777-1812



Fuente: elaboración propia a partir de Studer (1958) y Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Sala IX legajos 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. Archivo General de la Nación de Uruguay AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483.

La posibilidad de los hispanoamericanos de comprar, transportar y vender esclavizados en el complejo portuario rioplatense fue una meta que se logró tras varios intentos fallidos y a pesar de la oposición de un sector de los comerciantes que no veía con buenos ojos que esto se produjese. La Corona, a partir del tratado de San Ildefonso en 1777, obtuvo un territorio en África que le permitía asentar navíos españoles y comprar esclavos para su transporte. Desde allí, se intentó con mayor ahínco introducir españoles en el comercio de esclavizados.

En las Reales Cédulas y Reales Ordenes³³ del período analizado, las menciones que se encuentran sobre el comercio giran en torno a los

³³ AGN sala IX 25-4-33.

esclavizados. Una primera observación de ello, se dio en el año 1779, cuando se permitió que Tomás Romero ingresara 1.000 esclavizados desde África como compensación a las pérdidas que tuvo en el Alto Perú por el levantamiento de Túpac Amaru.

Además, en el año 1789 se impartieron instrucciones para regular los navíos extranjeros y el posible contrabando, estableciendo que un oficial montara guardia en el navío. Como se puede ver en la Real Cédula, el 24 de noviembre de 1791 comenzó una nueva etapa, debido a que se dejó de dar permisos a actores individuales y se extendieron los mismos tanto a hispanoamericanos como a extranjeros (haciendo foco en los primeros).

A partir de última década del siglo XVIII, los rioplatenses lograron enviar navíos con cueros y metales preciosas a las costas africanas y traerlos con esclavizados. Esto impactó en dos aspectos. En primer lugar, la apertura de la ruta comercial permitió nuevas inversiones de aquellos que de comisionistas se convirtieron en comerciantes de grandes cantidades de cueros, logrando abrir un camino, vedado hasta entonces, situación que rompía el circuito clásico hacia la península ibérica. En segundo lugar, la autorización de la compra de navíos para esta ruta les daba una independencia comercial muy importante, ya que estos navíos podían ser utilizados hacia otras rutas y también podían destinarse para fletes. Por lo tanto, se trató de un rasgo comercial distintivo de este período que influyó en las redes comerciales y políticas de los actores rioplatenses más importantes.

Este proceso va a tener un brusco freno a partir del permiso de ingreso de navíos neutrales, en especial norteamericanos, los cuales se convirtieron en una competencia muy dura para los navíos hispanoamericanos. Como planteó Josep Ramón Milá de la Roca, la llegada de los navíos neutrales perjudicó a aquellos actores que habían comenzado a intervenir en el comercio ultramarino hacia las islas africanas, Cuba (con tasajo) y la península ibérica.

El descenso del ingreso de esclavizados se produjo a partir de las invasiones inglesas. Acaso una de las posibles causas haya sido el crecimiento de Norteamérica en el mercado hispanoamericano. Lo cierto es que el número de navíos llegados desde África fue mínimo, manteniéndose también en muy escasa cantidad los arribados desde Brasil. Durante este período de retracción del comercio, los actores que intervinieron fuertemente redireccionaron sus inversiones en tierras y propiedades urbanas fundamentalmente.

LOS ACTORES REGIONALES INTERVINIENTES

Las licencias se otorgaron en la segunda mitad del siglo XVIII a los súbditos de la Monarquía española. En 1741 Thomas de Navarro, obtuvo

una licencia para introducir dos navíos de bandera neutral provenientes de África y con un coste máximo de 24.000 pesos, en detrimento de Francisco Alzaybar. Un año y medio después ingresaron dos naves francesas con permiso Real con esclavizados. Este permiso generó una queja del Cabildo, ya que a cambio de los esclavizados se entregaron cueros de corambre sin la intervención del mismo. A partir de allí, se otorgaron varias licencias a agentes comerciales asentados en Cádiz y en Lima, con agentes en Buenos Aires (Cuadro 2).

Cuadro 2: Permisos para ingresar esclavizados (Buenos Aires, 1741-1787)

1741	Licencia para ingresar en dos navíos neutrales	Thomas Navarro.
1750	Permiso para ingresar 2000 esclavos por el Río de la Plata	Ramón Palacios
1759-1761	Permiso para ingresar esclavos con destino Lima	Francisco de Mendinueta
1756	Licencia concedida por el Virrey del Perú	Felipe Colmenares
1760-1772	Asiento General para toda América- Compañía Gaditana	Miguel de Uriarte- Lorenzo De Arístigui- Francisco Aguirre- José María Enrile- José Ortuño.
1780	Permiso para ingresar esclavos con destino Lima	Bruno Francisco Pereyra
1780	Permiso para ingresar esclavos con destino Lima	Juan y José Gurruchaga
1782	Permisos varios	Manuel de Basavilbaso- Luis de Reparaz- Pablo Álvarez
1783	Permisos varios	Baltasar de Arandia- Nicolas de Acha- Joseph Oliveira Pedroso
1784	Permisos varios	Jerónimo Hijosa- Gregorio Álvarez- Matías López- Tomas Romero
1785	Permisos varios	Manuel López- Diego Cantero-
1787	Real Compañía de Filipinas	Particulares varios. En Buenos Aires Martín de Sarratea.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos varios de: Studer (1958).

En 1782 se dio entonces comienzo a la participación de los rioplatenses en el comercio de esclavizados. A partir de una rebaja de la

presión fiscal, la Monarquía buscó que se desarrollara el ingreso de esclavizados desde África. Sin embargo como, Studer afirma

(...) los viajes de las naves negreras a Río de Janeiro y otros puertos brasileños continuaron siendo corrientes debido a que allí se conseguían los negros relativamente baratos y porque suministraban excelentes oportunidades para el contrabando³⁴.

El mecanismo, para que se produjera el desarrollo del comercio en manos de los rioplatenses, estuvo unido durante los siguientes años a los actores portugueses que ya operaban en la región desde hacía muchas décadas (cuadro 3).

Cuadro 3: Algunos de los grandes cargadores de esclavizados rioplatenses

Nombre	Brasil	África	Total
Dubal, Pedro	1506	323	1829
Cagigas, Antonio	206	0	206
Rusiano, Bartolomé	89	0	89
Baudrix, Juan	605	0	605
Belaustegui, Francisco	918	0	918
Romero, Tomas	1152	830	1982
Marco de Pont, Ventura	16	58	74
Elordi, Martin	92	0	92
Aguirre, Manuel	122	0	122
Silva, Juan	354	0	354
Joanicó, Francisco	53	162	215
Olazabal, Benito	0	200	200
Patron, Benito	0	680	680
Salvañach, Cristóbal	0	177	177
Vidal, Felipe	682	0	682
Maciel, Francisco	535	195	730
Belaustegui, Francisco	551	0	551
Milá de la Roca, Josep	13	1473	1486

Fuente: elaboración propia a partir de Studer (1958) y Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Sala IX legajos 18-8-11; 2-9-1; 2-9-6; 10-4-7; 45-2-6. Archivo General de la Nación de Uruguay AGN-U, EGH, 28, 80, 40, 89, 95 Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 2824, 2825, Buenos Aires 483.

³⁴ Studer, 1958: 268.

En el cuadro 3 se puede apreciar a los mayores cargadores de esclavizados provenientes de Brasil y África. Algunos actores estuvieron vinculados a las dos plazas comerciales. La mayoría también fueron grandes cargadores de cueros y operaron, aunque en menor medida, como comisionistas de metales preciosos hacia la península. Además compraban navíos al tiempo que algunos de ellos, comercializaban tasajo hacia Cuba. Este grupo de comerciantes, acaso el más beneficiado por las transformaciones económicas e institucionales de la segunda mitad del siglo XVIII, fue el que logró consolidar, junto a otros actores vinculados, una suerte de hegemonía regional. No obstante, este grupo no fue el único que intervino en el comercio de esclavizados; existió otro que, circunstancialmente, intentó realizarlo pero con disímil suerte³⁵.

La participación de Martín de Álzaga en el comercio de esclavizados es un ejemplo de la dificultad que esta actividad representó para los rioplatenses. Según Elena Studer³⁶ Martín de Alzaga, en 1802, fletó un navío portugués hacia Mozambique. Este barco partió de África el 19 de noviembre de 1803 con 376 esclavizados de los cuales 60 llegaron a las costas rioplatenses; el resto pereció en alta mar. Por ello, el barco, al llegar al puerto de Buenos Aires quedó incomunicado y no se permitió el descenso de los integrantes. La nave debió partir y una tormenta la destruyó en buena parte y encalló en la Playa de la Aguada.

A partir de allí, se generó un conflicto entre Álzaga y el Gobernador Ruiz Huidobro, el Virrey Sobremonte y el médico que estableció La cuarentena del navío. Se sucedieron los petitorios, escritos, junta de sanidad, declaración de los tripulantes de la nave, entre otras cuestiones. Finalmente, se estableció que la muerte de los esclavos fue por la falta de agua y de apiñamiento en la bodega. Álzaga no siguió adelante con la acción por daños y prejuicios y no se le cubrieron las pérdidas ocasionadas. Alex Borucky plantea que posiblemente algunos esclavizados fueron descargados en Brasil sin el conocimiento de Alzaga ya que no tenía ningún representante en el barco.

Casos como el señalado fueron bastantes comunes, en particular como producto de la falta de conocimiento de aquellos que invirtieron ocasionalmente, ya que, en general, alquilaban un navío y contrataban a un capitán y marineros sin tener un representante que controlaba la travesía. Además, como consecuencia de ser un viaje muy largo, era necesario saber el momento en el cual se debía realizar y la velocidad de llegada ya que la proliferación de enfermedades por el clima era una de las causas más importantes del incremento de la mortandad.

³⁵ AGN, sala IX 25-06-02 y 25-04-33

³⁶ Studer, 1958.

CONSIDERACIONES FINALES

En este artículo se analizó el comercio ultramarino de esclavizados de las últimas décadas del siglo XVIII y la participación de los rioplatenses en el mismo. En primer lugar, se abordó la dinámica del comercio de esclavizados en América, los lugares de origen y las reformas institucionales de la Monarquía española. En segundo lugar, se establecieron las cifras de navíos y esclavizados que ingresaron, los circuitos, las banderas y el impacto de este comercio en la totalidad del complejo portuario. Por último, se desarrolló la participación de los actores regionales en las últimas décadas.

Sobre la vinculación del complejo portuario con Brasil, se puede afirmar que, pese a las prohibiciones y conflictos armados que se sucedieron, esta (la vinculación) tuvo continuidad durante las últimas décadas del siglo XVIII. La afluencia de navíos de este espacio fue constante a lo largo de los años ya que, si bien la carga por navíos era menor, la sumatoria anual de esclavizados era mayor a los llegados desde África y, a su vez, si bien, su precio era mayor, gozaba de menor riesgo su traslado.

La dinámica de la ruta africana, en cambio, era diametralmente opuesta: los impuestos que se pagaban y el coste de los esclavizados era menor, pero el riesgo aumentaba notablemente. Aquellos que lograban pasar esa travesía exitosamente eran quienes tenían navíos en su propiedad y contaban con los conocimientos necesarios. El análisis del caso del barco enviado por Álzaga da cuenta de las complicaciones que se generaban si no se contaba con esos requisitos.

Por otro lado, durante gran parte del siglo XVIII, este comercio estuvo en manos de actores de otras regiones, ya sea por medio de los Asientos, como del comercio directo con Brasil. Esto permitía a los actores regionales el control de la distribución de los esclavizados en el territorio, el mercado tierra adentro, sin tener la capacidad de intervenir más allá de los límites del Río de la Plata.

Sin embargo, durante las dos últimas décadas del siglo, se produjeron cambios que permitieron que los actores locales pudieran participar fuertemente del comercio ultramarino de esclavizados: el crecimiento del comercio ultramarino de cueros, la llegada de migrantes, reformas institucionales y coyunturas internacionales.

Los actores regionales tuvieron la capacidad económica de invertir, la posibilidad de comprar embarcaciones para la travesía, un marco legal que avalaba el contacto con tierras africanas y las redes internas para su posterior venta. De todos modos, algunos comerciantes tuvieron escasa fortuna.

En un contexto institucional favorable para la expansión comercial, un sector de los comerciantes rioplatenses lograron invertir en embarcaciones y enviarlas hacia África y Brasil en busca de esclavizados. Como se ha mostrado, no fue un hecho aislado o minoritario; por el contrario, gran parte de los esclavizados llegados al Río de la Plata durante el periodo estudiado fueron ingresados por rioplatenses. Esto nos invita a reflexionar sobre las características económicas y sociales en que se encontraban inmersos los habitantes de estos territorios que, solo unos años después, iniciaron un proceso independentista.

FUENTES

Archivo Histórico Ultramarino (AHU), Rio Grande do Sul, caixa 10.

Archivo General de la Nación de Argentina (AGN) Alcabala de Buenos Aires sala IX. Alcabala de Montevideo Sala XIII.

BIBLIOGRAFÍA

ASSADOURIAN, Carlos Sampat (1966). *El tráfico de esclavos en Córdoba de Angola a Potosí, siglos XVI-XVII*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.

BECERRA, María José (2008). "Estudios sobre esclavitud en Córdoba: Análisis y perspectivas" En Lechini, Gladys (Comp.). *Los estudios Afroamericanos y Áfricanos en América Latina, herencia, presencia y visiones del otro*. Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

BETANCUR, Arturo (1997). *El Puerto Colonial de Montevideo. Guerra y apertura comercial: tres lustros de crecimiento económico 1791-1806*. Montevideo: FaHCE.

BORGES, Jorge Luis (1985). "Prólogo". En Melville, Herman. *Benito Cereno, Billy Budd y Bartleby, el escribiente*. Buenos Aires: Hyspamérica.

BORUCKY, Alex (2009). "Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812". En *4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba*. Universida de Federal do Paraná Centro - Apicuri, mayo. En línea: <http://www.labhstc.ufsc.br/ivencontro/pdfs/comunicacoes/AlexBorucki.pdf>; [última fecha de consulta: 8 de abril].

- BORUCKY, Alex (2011). "The Slave Trade to the Río de la Plata, 1777-1812: Trans-imperial Networks and Atlantic Warfare". En *Colonial Latin American Review*, v. 20, n° 1, abril.
- BORUCKY, Alex; CHAGAS, Karla y STALLA, Natalia (2005). "Debates y problemas sobre los estudios recientes en torno a la esclavitud en el Río de la Plata (1750-1850)", en *Segundas Jornadas de Historia Regional Comparada / Primeras Jornadas de Economía Regional Comparada*, Porto Alegre, Pontificia Universidade Católica do Río Grande do Sul, octubre.
- DE LA SERNA, Juan M. (2004). "Cambio y continuidad en el comercio esclavista. Una perspectiva desde el puerto de Veracruz a finales del siglo XVIII". *Boletín AGN*, 6ª época, n° 6, octubre-noviembre.
- GARZÓN MACEDA, Ceferino y DORFLINGER, José (1961). "Esclavos y mulatos en un dominio rural del siglo XVIII en Córdoba (R. A.)". En *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*, 2 ser., II, Córdoba.
- GOLDBERG, Marta (1976). "La población negra y mulata de la ciudad de Buenos Aires, 1810-1840". En *Desarrollo Económico*, vol. 16, n° 61, Buenos Aires, Abril-Junio.
- GUZMAN, María Florencia (1993). "Los mulatos-mestizos en la jurisdicción riojana a fines del siglo XVIII: El caso de los Llanos". En *Temas de África y Asia*, n° 2, Buenos Aires, Sección de Asia y África, Facultad de Filosofía y Letras.
- JOHNSON, Lyman, L. (1976). "La manumisión de esclavos en Buenos Aires durante el Virreinato". En *Desarrollo Económico*, vol. 16, n° 63, Buenos Aires.
- JUMAR, Fernando (2002). *Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778*. Tesis de doctorado. París: École des Hautes Études Sciences Sociales.
- KLEIN, Herbert S. (1986). *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*. Madrid: Alianza.
- KLEIN, Herbert S. (1993). "Las características demográficas del comercio Atlántico de esclavos hacia Latinoamérica". En *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, tercera serie, n° 8, segundo semestre.
- MALLO, Silvia (2013). "Esclavos en movimiento entre los puertos rioplatenses". En *I Seminario de Historia Social Brasil-Argentina*. Río de Janeiro, 19 a 20 de agosto.

- REID ANDREWS, George (1980). *The Afro-Argentines of Buenos Aires: 1800-1900*. Wisconsin: University of Wisconsin Press.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1958). *La Música y la Danza de los Negros en el Buenos Aires de los Siglos XVIII y XIX*. Buenos Aires: Editorial Clío.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1959a). "El Hombre de Color en la Música Rioplatense". En *Revista de la Universidad*, nº 6, La Plata.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1959b). "El Negro en la Sociedad Porteña después de Caseros". En *Comentario*, nº 22, Buenos Aires.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1961). "Negros Libres Rioplatenses". En *Revista de Humanidades*, nº 1, Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1988). "Esclavitud Africana, Religión y Origen Étnico". En *Ibero-Amerikanisches Archiv*, nº 14 (2), Alemania.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1993). "Aspectos ocultos de la identidad nacional: los negros y el origen del tango". En *Ciclos*, vol. 3, nº 5.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1999). "Presencia de África Negra en la Argentina". En *DesMemoria*, nº 21/22.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (2000). "Los afroargentinos y los orígenes del tango". En *DesMemoria*, nº 27.
- SANDRÍN, María Emilia (2011). *Bizcocheras, lancheros y demás... Los estímulos de la guerra para los sectores medios y bajos del complejo portuario rioplatense, 1735-1737*. Madrid: Editorial Académica Española.
- SANTOS, Corcino Medeiro dos (2005). "Negros e tabaco nas relações hispano-lusitanas do Río da Plata". En *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa, 2 a 5 de noviembre. Disponible en: http://cvc.instituto-camoes.pt/ear/coloquio/comunicacoes/corcino_medeiros_santos.pdf
- SANTOS, Corcino Medeiros dos (2011). *O Tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. Brasília: Edições do Senado Federal.
- SOVARZO, José (2014) "La garganta del comercio interoceánico. Río de la plata, Mendoza y Santiago de Chile y sus relaciones comerciales a fines del siglo XVIII". En *XXIV Jornadas de Historia Económica Argentina*. Asociación Argentina de Historia Económica. Facultad de

Humanidades y Artes y Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario.

STUDER, Elena (1958). *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.



