



Revista Latino-Americana
de Estudos Avançados

V.1, N.1

JAN./JUN. 2016

p. 7–28

NOTAS SOBRE EL TRÁFICO DE ESCLAVOS AL RÍO DE LA PLATA DURANTE EL SIGLO XVIII

NOTAS SOBRE O TRÁFICO DE ESCRAVOS AO RIO DA PRATA
DURANTE O SÉCULO XVIII

NOTES ON THE SLAVE TRADE
TO EIGHTEENTH-CENTURY RIO DE LA PLATA

ALEX BORUCKI¹

¹ Associate Professor, Department
of History, University of California,
Irvine.
aborucki@uci.edu

RESUMO: Este artigo examina os resultados preliminares do projeto “Eslavizamiento, circuitos de la plata e imperios Atlánticos: El tráfico de esclavos a la América del Sur española, 1660–1810”. Este progresso se refere ao contexto rio-platense e a certos temas que não esgotam outras linhas de investigação. Entre outras coisas, o artigo investiga o operativo do tráfico, suas conexões trans-imperiais, os métodos para estimar o volume do tráfico e o uso de ideologias escravistas pelas elites rio-platenses.

Palavras-chave: tráfico de escravos; Rio da Prata (Argentina e Uruguai); século XVIII.

ABSTRACT: This article examines preliminary results of the project “Slaves, Silver, and Atlantic Empires: The Slave Trade to Spanish South America, 1660–1810”. This article examines eighteenth-century Rio de la Plata’s entanglements with the slave trade, the trans-imperial connections driving this traffic, the available methods to estimate the volume of the traffic, and certain aspects of colonial pro-slavery ideology.

Keywords: slave trade; Río de la Plata (Argentina and Uruguay); 18th century.

RESUMEN: Este artículo examina los resultados preliminares del proyecto “Eslavizamiento, circuitos de la plata e imperios Atlánticos: El tráfico de esclavos a la América del Sur española, 1660–1810”. Este avance se limita al contexto rioplatense y a ciertos temas, lo cual no agota otras líneas de investigación. Entre otras cosas, este artículo examina la operativa de la trata, sus conexiones trans-imperiales, los métodos para estimar el volumen del tráfico y el uso de las ideologías esclavistas por las elites rioplatenses.

Palabras clave: tráfico de esclavos; Río de la Plata (Argentina y Uruguay); siglo XVIII.

INTRODUCCIÓN

En 1585, cinco años después de la fundación permanente de Buenos Aires, el Cabildo solicitó a la Corona española permiso para introducir africanos esclavizados desde Angola y venderlos luego en Perú. Los primeros vecinos de Buenos Aires ya conocían qué era Angola desde el nacimiento de la ciudad, y conocían cuáles eran los circuitos comerciales que los podían beneficiar. Luanda había sido fundada por los portugueses en 1575, como el único establecimiento de soberanía europea plena en la costa occidental de África.² En el mismo año del pedido de los cabildantes porteños, Francisco de Vitoria, obispo de Tucumán, organizó una expedición para iniciar el comercio con Brasil. Las naves españolas, que partieron de Buenos Aires a fines de ese año, anclaron en São Vicente, Salvador de Bahía y Río de Janeiro durante 1586. A su regreso, estos barcos fueron capturados por corsarios ingleses (o piratas, dependiendo de la perspectiva), que se apoderaron de la carga. Los sobrevivientes españoles y portugueses llegaron a Buenos Aires en 1587, probablemente a pie, desde la costa sur del Río de la Plata. Con ellos también venían 60 africanos esclavizados que habían sido embarcados en Brasil y que los ingleses no capturaron (tal vez porque no tenían a quién venderlos). La mayoría de estos africanos fueron luego llevados al Perú (MOLINA, 1966, p. 25-36). Como no hay registro de que existiera tráfico y redes comerciales esclavistas entre Brasil y el Río de la Plata anteriores a este episodio, el relato sobre el Obispo de Tucumán abre la historia del tráfico marítimo de esclavos al Río de la Plata.³ El final de esta historia de 250 años ocurrió en 1835, cuando el último barco esclavista transatlántico que llegó directamente desde Angola al Plata, llevó cautivos africanos a Montevideo.⁴

Como introducción se pueden delinear ciertas generalidades sobre el tráfico hacia el Río de la Plata. Esta región quizás tuvo las redes de trata esclavista más duraderas en la América continental española. La importancia del tráfico de esclavizados para el Plata fue evidente durante la fundación del sistema colonial (1580-1640), cuando la economía atlántica de Buenos Aires dependía casi exclusivamente de la trata, así como durante el período virreinal (1776-1811), cuando los comerciantes rioplatenses lograron establecer un tráfico directo, aunque intermitente, con África.

Durante esos dos siglos y medio, el tráfico de esclavizados constituyó la conexión más importante del Río de la Plata con los circuitos comerciales por fuera del Atlántico español. En tanto traficantes extranjeros traían africanos esclavizados a la región, estos comerciantes también co-

² Los portugueses ya habían colonizado islas cerca de la costa como São Tomé y Cabo Verde. Por otra parte, los castillos esclavistas de la Costa de Mina (hoy Ghana), como Elmina, así como en otras partes de la costa occidental estaban establecidos a través de arreglos en donde los europeos pagaban un canon a los jefes africanos de esa región. Los castillos-factorías estaban construidos con la autorización de los jefes africanos, quienes podían desalojar (y en ocasiones lo hacían) a los europeos. Ese no era el caso de Luanda, y luego Benguela, en donde los portugueses tenían soberanía militar plena sobre el entorno más próximo.

³ Consultar la investigación en marcha de Schultz (2015).

⁴ Sobre el tráfico marítimo en los 1830 ver Borucki (2009). El tráfico terrestre de esclavos continuó luego de 1835 entre Brasil y Uruguay (BORUCKI et al., 2004). Cabe preguntarse si hubo esclavos introducidos desde Brasil a Argentina por tierra entre 1830 y 1860.

nectaban al Río de la Plata con los dominios portugueses, ingleses, franceses, holandeses, y hasta estadounidenses.⁵ De entre estas conexiones trans-imperiales, las redes esclavistas luso-hispánicas fueron las más importantes, lo cual se ilustra por el tráfico portugués durante la Unión Ibérica (1580-1640), en el período portugués de Colonia del Sacramento (1680-1777) y durante el rol central de Río de Janeiro y Salvador de Bahía para el tráfico durante el período virreinal en el Río de la Plata. Estas redes trans-imperiales permitieron a los comerciantes de Buenos Aires y Montevideo lanzar sus propios viajes esclavistas hacia Angola y Mozambique en los veinte años previos a la Revolución de Mayo – algo casi único en la América continental española. Con la excepción tal vez de un par de barcos que salieron de Cartagena, los mercaderes rioplatenses fueron los únicos en organizar viajes esclavistas desde las colonias continentales españolas (no Cuba) hacia África. En toda la historia del tráfico de esclavos a Venezuela, nunca partió un barco de La Guaira (el puerto de Caracas) para proveerse de esclavos en África y luego regresar a su punto de partida. Lo mismo es aplicable para México (Veracruz), América Central (Portobelo) y, tal vez, solo con un par de excepciones, para Cartagena. En todos estos puertos de desembarco, el tráfico de esclavos era organizado desde España, o desde dominios ingleses, franceses, y holandeses en Europa y América (BORUCKI, 2012).⁶

Este artículo es tanto un estado de la cuestión como un avance de investigación para examinar la operativa de la trata de esclavos en el Río de la Plata durante el siglo XVIII, sus lazos trans-imperiales, los métodos para estimar su volumen y el uso de las ideologías esclavistas. La experiencia de los esclavizados, desde su embarcación pasando por los itinerarios hacia el Río de la Plata, merecen un análisis comprensivo aparte que excede a los objetivos de este artículo.

LOS ASIENTOS FRANCESES E INGLESES EN BUENOS AIRES

Como apunta el historiador argentino Fernando Jumar, el asiento (contrato) francés de esclavos a la América española (1701-1712) constituyó una de las formas de acceso del comercio francés a las colonias españolas. Hacia inicios del siglo XVIII, los mercaderes franceses comerciaban con las colonias españolas a través de tres formas diferentes. Primero, los mercaderes franceses establecidos en Sevilla y Cádiz enviaban mercancías a través del sistema legal de la *Carrera de Indias*, pero con intermediación española desde puertos españoles. Asimismo, los franceses tenían acceso directo a las colonias a través de licencias especiales, como las ofrecidas por el asiento francés de esclavos, que ponía en contacto directo a los puertos franceses con el Río de la Plata. Finalmente, los franceses emplearon en ocasiones las redes comerciales portuguesas, a través de Lisboa y Colonia, para acceder al mercado de Buenos Aires hasta 1704 (JUMAR, 2006, p. 310).

⁵ Si bien mercaderes españoles inicialmente estaban a la par que los portugueses en la exploración y los contactos comerciales con el África sub-sahariana en el siglo XV, uno de los artículos del Tratado de Tordesillas (1494) estableció que la Corona Española reconociese que la costa africana era terreno para la expansión comercial portuguesa. Durante la época de la Unión Ibérica traficantes españoles operaron dentro del sistema portugués, así como portugueses traficaron en la América española. De todos modos, luego de 1640, los españoles ven sesgados sus contactos – a través de los portugueses – con África, que solo comenzaron a restablecerse a fines del siglo XVIII (BORUCKI et al., 2015).

⁶ Ver VOYAGES: The Transatlantic Slave Trade Database.

De entre todas estas estrategias, solo el tráfico llevado a cabo bajo el asiento de esclavos proveía una conexión directa, permanente, y predecible entre puertos franceses y la América española. Es por esta razón que el asiento se tornó central para las políticas francesas, y luego también para las inglesas, en lo concerniente a España y sus colonias, lo cual se evidencia en la elección del contratista del asiento, primero Francia y luego Inglaterra, dependiendo del resultado de la política dinástica europea que llevó a la Guerra de Sucesión Española (1701-1713) y su resolución.

El asiento francés fue el primer contrato esclavista que convirtió a Buenos Aires como punto legal de desembarco de esclavos, lo cual promovió el comercio en todos sus aspectos, no solamente la trata. La mayor parte de los africanos esclavizados arribados durante la era de la Unión Ibérica (1580-1640) fueron ingresados fuera de la legalidad colonial o bajo licencias individuales. Lo mismo se aplica para aquellos traídos por los holandeses y portugueses hacia fines del siglo XVII. Otra característica del asiento francés fue la centralidad que cobró Buenos Aires en un sentido hemisférico para la trata esclavista: diecinueve de los 44 barcos de tráfico transatlántico de esclavos que arribaron a las colonias españolas bajo este contrato, desembarcaron los cautivos en Buenos Aires. Probablemente algunos barcos, bajo el asiento francés, realizaron tráfico desde el Caribe holandés hacia las colonias españolas, como el caso de Venezuela sugiere (BORUCKI, 2012, p. 37). No obstante, en tanto el período del asiento francés coincidió con la Guerra de Sucesión Española, la presencia de la marina inglesa en el Caribe debió haber obstaculizado el tráfico francés hacia el Caribe español. En cambio, la presencia inglesa en el Río de la Plata era mucho menor que en el Caribe.

Está abierta a la investigación el estudio de cómo el tráfico francés de mercaderías de fines del siglo XVII se relacionó, o no, con el asiento de esclavos en Buenos Aires. El historiador norteamericano Aaron Olivas (2013) ilustra que en las colonias españolas de México, Perú y Venezuela, existían redes clientelares entre funcionarios coloniales y los mercaderes franceses, y que estas redes definieron alianzas durante el asiento francés y la Guerra de Sucesión Española. En esos años, la lealtad de las autoridades coloniales a los Austrias o a los Borbones se puso en juego en una guerra de facciones que entrelazó planes metropolitanos de guerra y comercio con las estrategias de las elites coloniales.

Para Buenos Aires, Fernando Jumar (2006, p. 324) señala que Agustín de Robles, quien había sido gobernador del Río de la Plata en la década de 1690, luego facilitó el tráfico francés en su condición de capitán general de las Islas Canarias durante la década de 1700. Robles envió cartas al gobernador en Buenos Aires, a través de los barcos franceses que paraban en las Canarias en ruta hacia el Plata, que recomendaban al gobernador que otorgase a estas naves entrada libre al puerto. La historiadora argentina Elena de Studer (1958, p. 122-126) señala que naves comerciales francesas eran admitidas en puerto *post-facto*, bajo el pretexto de que eran barcos del asiento, cuando no transportaban esclavos. Asimismo, Manuel de Velazco, gobernador del Río de la Plata, llegó a Buenos Aires en 1708 para iniciar sus funciones reales, traído por uno de los barcos del asiento y ya endeudado con los mercaderes de esta compañía. Varios tipos de contrabando (incluso

cuando los sujetos históricos no usaran esta palabra) y semi-legalidad coexistían en estas operaciones comerciales, tanto dentro como fuera del asiento. Para el caso de Buenos Aires, una revisión de los datos sobre esclavizados desembarcados y tipos de impuestos podría hacer variar las cifras del volumen del tráfico de esos años.

Las actividades de la *South Sea Company* durante la era del asiento de Inglaterra (1713-1739) tanto en el Río de la Plata como en el resto de la América española han recibido mayor atención académica que el asiento francés. Nuevas investigaciones podrían examinar las formas en que el interés público y privado, así como las políticas metropolitanas de Londres y Madrid, y las estrategias de las autoridades y los mercaderes en las colonias se vinculaban entre sí. Es necesario resaltar la participación de las coronas inglesa, francesa y española en el diseño y aplicación de las regulaciones de estos asientos esclavistas. Por ejemplo, Luis XIV de Francia y Felipe V de España poseían la cuarta parte de las acciones de la compañía del asiento francés. Otros ministros de ambas coronas también poseían acciones. En el caso del asiento inglés, este fue el primer contrato de introducción de esclavos que no fue firmado entre la Corona española y un traficante (asentista) o una compañía comercial, sino entre dos coronas: la española y la británica. Esto subraya la interconexión entre la alta política, las medidas comerciales metropolitanas, y el tráfico esclavista hacia las colonias (STUDER, 1958, p. 125-126, 159).

Tradicionalmente, la investigación histórica ha señalado que las ganancias de la *South Sea Company* radicaban en el comercio y contrabando de mercaderías, no de esclavos, en base a las quejas de las autoridades españolas sobre contrabando y de los reportes de los representantes de la compañía a la Corona española para obtener mayores concesiones comerciales. En su análisis de estas actividades, la historiadora británica Helen Paul (2009) sostiene que las operaciones de tráfico de esclavizados eran rentables para la *South Sea Company*. Esta es una visión opuesta al desastre con que se describían estas operaciones durante los años de la crisis financiera de la *South Sea Company*, que arrastró consigo a la Bolsa de Valores de Londres en una de las primeras crisis de especulación financiera conocida en Europa. En Londres, el surgimiento de esta compañía también apunta al empalme de intereses públicos y privados que conectaban a la corona británica, la compañía y los accionistas (PAUL, 2011). En Madrid, la política española se orientó en forma consistente a retirar las concesiones comerciales otorgadas a los ingleses por el asiento, ya fuera por la diplomacia o la guerra. Esto originó la mayor parte de los conflictos anglo-españoles de la primera mitad del siglo XVIII (STEIN; STEIN, 2000, p. 140). En Buenos Aires, el asiento inglés contribuyó a incorporar al Río de la Plata, en forma aún más intensa, al mundo atlántico. Según Studer (1958, p. 198), mercaderes rioplatenses tuvieron la oportunidad de viajar o enviar sus representantes a Inglaterra, así como de remitir plata por fuera del sistema español.

Durante la era del asiento inglés, Buenos Aires renovó su posición como una escala mayor en el tráfico de esclavizados hacia Perú y Chile. Solo un cuarto de los africanos esclavizados que llegaron a Buenos Aires entre 1722 y 1728 permanecieron en la ciudad, siendo el resto reenviado por rutas de tráfico interno, a través de lo que hoy son Argenti-

na, Chile, Bolivia y Perú (STUDER, 1958, p. 211). La mayor parte de la historiografía en español sobre el asiento en Buenos Aires apunta al contrabando de mercaderías, más que al tráfico de esclavizados.⁷ Por ejemplo, cuando el barco del asiento *Seahorse* se hundió en las proximidades de Montevideo, en su viaje hacia Londres, las autoridades españolas encontraron 75.000 pesos transportados por fuera del tráfico autorizado. Una revisión de cómo se vinculaba el tráfico de mercaderías y de personas podría iluminar otros aspectos sobre las dinámicas del comercio legal e ilegal.

⁷ Ver Mir (2008).

La sustitución del asiento francés por la *South Sea Company*, como resultado de la Guerra de Sucesión Española en 1713, no eliminó completamente el arribo de barcos intérlopes que no fueran británicos, ya que naves francesas con esclavos continuaron arribando a Buenos Aires al menos hasta 1718.⁸ No obstante, los competidores más importantes

⁸ Ver Jumar (2006, p. 320) y VOYAGES, viaje 32.037, *Subtile* (1718).

que los británicos tuvieron en Buenos Aires para la venta de mercaderías y esclavizados no fueron los franceses, sino los traficantes portugueses establecidos tan solo a cincuenta kilómetros, frente al río, en Colonia del Sacramento.

EL TRÁFICO A TRAVÉS DE COLONIA DEL SACRAMENTO, 1680–1777

El aspecto más complejo para estimar el volumen del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, incluyendo la trata de inicios de siglo XVII, es examinar el arribo de africanos esclavizados desde Colonia del Sacramento. Mientras que los registros españoles solo señalan los esclavos decomisados o confiscados por las fuerzas del Resguardo o por naves corsarias, los portugueses no mantuvieron ningún registro sistemático de este tráfico. Al menos, está claro que el tráfico interno (desde Salvador de Bahía o Río de Janeiro) hacia Colonia fue más grande que el transatlántico desde África, ya que sólo cuatro viajes de tráfico transatlántico de esclavos aparecen registrados por *Voyages Database* arribando a Colonia en 1748-1749.

La trata aparece desde la fundación de Colonia en 1680, cuando un soldado español mencionó que un capitán portugués le había ofrecido dieciséis esclavos para su venta en Buenos Aires. Incluso los esclavos de los primeros vecinos de Colonia fueron vendidos a los españoles. Las autoridades portuguesas reportaron que la venta de esclavos a Buenos Aires en 1691 reportaba un promedio estimado de 20.000 pesos plata (POSSAMAI, 2007, p. 2-3). El historiador brasileño Paulo Possamai (2006, p. 342) sostiene que el periodo del gobernador de Colonia Cristóvão Ornelas de Abreu (1683-1690) fue de intenso contrabando, en tanto había establecido un acuerdo extraoficial con el gobernador de Buenos Aires. No obstante, las fuentes son muy escuetas sobre la dinámica y el volumen concreto de este tráfico de esclavos.⁹

⁹ Fernando Jumar (2000, p. 213-228) denominó este periodo de comercio como el “tráfico de los gobernadores”.

Aparte de los esfuerzos españoles para suprimir el tráfico desde Colonia, el asiento inglés parece haber sido la única competencia con-

sistente a este tráfico durante la primera mitad del siglo XVIII. La evidencia de los registros parroquiales, que se analiza en detalle más abajo, señala un aumento en el bautismo de esclavizados en Colonia, luego del final del asiento en 1739. Possamai (2006, p. 396) sugiere que los años buenos del comercio portugués, como 1732, estaban vinculados a que ningún barco del asiento inglés había llegado a Buenos Aires. El gobernador de Río de Janeiro, Luís Vaía Monteiro, se quejó sobre el bajo flujo del comercio carioca causado por la falta de liquidez, de plata, en esa plaza en 1728. La disminución del tráfico entre Colonia y Buenos Aires explicaba la escasez de metálico en Río (MEDEIROS, 2010, p. 61-67). Debemos notar que 1727 fue el último año del segundo período del asiento inglés (1722-1727), pues la guerra entre españoles e ingleses había suspendido las operaciones del asiento, primero en 1718-1722 y luego, de nuevo, durante la mayor parte de 1727.¹⁰ No obstante, bajo los períodos

¹⁰ Notar la diferencia entre las fechas de las declaraciones de guerra en Europa y la llegada de estas noticias al Río de la Plata, algo que se reiteraba con la firma de paz entre los contendientes metropolitanos. Esto creaba cierto desfase entre la cronología de eventos diplomáticos y sus efectos en el comercio rioplatense.

normales de funcionamiento del asiento inglés e incluso bajo el sitio militar español de 1735, los portugueses de Colonia se las ingeniaban para enviar remesas de plata a Río de Janeiro, lo cual evidencia la continuidad del tráfico incluso bajo la competencia comercial británica y la presión militar española.¹¹

Los representantes del asiento inglés que vivían en Buenos Aires también se quejaron a las autoridades españolas sobre el contrabando desde Colonia en la década de 1730. La historiadora británica Victoria Sorsby (1975, p. 185, 274) expone que el arribo de esclavizados a través del asiento disminuyó en los años 1730s en Buenos Aires, comparado con las décadas previas, lo que ella explica a partir del contrabando portugués. Aunque cierta competencia entre los portugueses y los británicos existía en lo concerniente a la venta de mercaderías y esclavizados en Buenos Aires, debemos notar que tanto mercaderes como funcionarios reales británicos y portugueses trabajaban con cierta coordinación, no sin tensión. Tanto británicos como portugueses se beneficiaban del acceso al mercado de consumidores de Buenos Aires, que se había tornado en la entrada más importante hacia los mercados meridionales de la América española.¹²

¹¹ Los registros muestran el envío de 134 patacas de plata en 1735, el año que comenzó el sitio de 1735-37 (POSSAMAI, 2006, p. 376).

¹² Era común que gobernadores de Buenos Aires se quejasen de que las naves del asiento, que venían directamente desde África, cargaran mercaderías en Colonia que habían sido dejadas por otros navíos anteriormente, para venderlas luego en Buenos Aires tras su arribada. En otras ocasiones, capitanes ingleses que se encontraban en apuros con las autoridades españolas, se refugiaban en Colonia o pedían la intermediación del gobernador portugués para resolver sus problemas con las autoridades de Buenos Aires.

Debemos atender a otras fuentes para examinar las oscilaciones de esta ruta esclavista hacia el Plata. Por ejemplo, el historiador brasileño Fábio Kühn (2014), que emplea registros parroquiales, nota que los bautismos de esclavos aumentaron desde 20 por año, aproximadamente, en la década de 1730 (con la excepción de los años del sitio español a Colonia en 1735-1737), a más de 50 anuales en la década de 1750. Asimismo, Kühn encuentra términos descriptores de identidad africana cada vez más específicos en esos registros, con denominaciones africanas cada vez más concretas para describir a los bautizados. Esto evidencia cierto incremento y tal vez tiempos más cortos en las escalas costeras para el tráfico desde los puertos brasileños que proveían africanos a Colonia. La mitad de las madres esclavizadas provenían de África Centro-Occi-

dental (Congo y Angola), dada la multiplicación de etnónimos referentes a Angola, lo que ilustra una ruta esclavista principal entre Luanda, Río de Janeiro y Colonia; la otra mitad era en parte compuesta por *Minas* y por aquellas nacidas en Brasil. El término *Costa da Mina*, que inicialmente se refería al fuerte de Elmina y por extensión a la costa de la actual Ghana, fue empleado por los portugueses en sentido laxo para denominar a los esclavos embarcados en la franja costera, desde Ghana hasta el delta del Río Níger. Así, esclavizados denominados *mina* podían haber recalado en Salvador de Bahía o Río de Janeiro, antes de llegar a Colonia.¹³ Por otra parte, el incremento de esclavos nacidos en Brasil también su-

¹³ Ribeiro (2005) muestra 211 esclavos llevados desde Salvador a Colonia solo en la década de 1760.

giere la creciente población esclava que era nativa de Colonia. En síntesis, los registros bautismales exponen dos momentos de auge del tráfico esclavista en Colonia, el primero en la década de 1740, luego de la terminación en la práctica del asiento inglés en 1739, y otro durante la década de 1750.

Los historiadores argentinos Fernando Jumar e Isabel Paredes (2008) han compilado y sistematizado las fuentes vinculadas a los comisos realizados por los oficiales españoles en el tráfico entre Colonia y Buenos Aires, que revelan 330 esclavos decomisados durante la década de 1750 y otros 385 en la década de 1760. El análisis de los comisos señala un período levemente posterior al señalado por Kühn, las décadas de 1750-1760, como el ciclo de auge del comercio luso-hispánico de esclavos en Colonia. Como Jumar y Paredes anotan, aunque en el período 1740-1770 ocurrieron los intentos más importantes de las autoridades españolas para suprimir el contrabando, también debemos considerar que este tráfico ilegal existía a la par del comercio legal, pues las mismas personas que conducían esclavos desde Colonia a Buenos Aires eran quienes llevaban a cabo el tráfico legal.

La existencia de Colonia disminuyó los tiempos de comunicación del comercio luso-hispánico, estableciendo redes estrechas de comercio de gran porte, pero especialmente de tamaño pequeño, el “contrabando hormiga”, lo cual amplió el crédito, e instauró cierta previsibilidad en el flujo comercial que permitía a los actores de varios sectores sociales tomar riesgos, como sugiere el aumento de las actividades crediticias (MOUTOUKIAS, 1990, p. 151-165). Entre ambos males (la base territorial portuguesa o el contrabando portugués) algunas autoridades locales pensaron en “legalizar” lo segundo, pero sacando a los portugueses de su base de operaciones, lo cual en el largo plazo disminuiría el “contrabando hormiga”. Esto se ejemplifica con una sugerencia del gobernador del Río de la Plata Miguel de Salcedo a la Corona española en 1740, durante una de las guerras anglo-españolas. Salcedo propuso que se autorizase a los portugueses a traer a Buenos Aires de cuatro a seis naves de comercio por año, para vender mercaderías y esclavos, como contrapartida al retiro definitivo de los portugueses de Colonia.¹⁴ Tanto la guerra (ya que naves inglesas podían guarecerse en Colonia) como la terminación del asiento inglés hacían deseable esta opción para las autoridades coloniales en Buenos Aires, que con esta medida también se libraban del establecimiento permanente portugués en el Plata, que permitía a sectores no pertenecientes a las elites a realizar contrabando.

¹⁴ Archivo General de Indias (AGI), Buenos Aires 534, Miguel de Salcedo, 18 de junio de 1740.

Este incremento en los canales de comercialización en el Río de la Plata también provocó que algunos portugueses de Colonia intentaran cortar la intermediación de Río de Janeiro en el tráfico, y arriesgar su propio capital en viajes directos a Angola. El historiador brasileño Fabrício Prado (2002) nota que el funcionario real y comerciante portugués Manoel Pereira do Lago, que vivía en Colonia, obtuvo en 1747 una licencia de la corona portuguesa para enviar un barco desde Río de Janeiro a Angola, que luego retornaría directamente a Colonia con los esclavizados. Tal vez los viajes transatlánticos de 1748 y 1749 antes mencionados se originaron en esta operación. El incremento y dinamismo del mercado de esclavos de Colonia debió haber llevado a Pereira do Lago a intentar abastecer Colonia con esclavizados salidos directamente desde Angola, en lugar de Río de Janeiro. No obstante, esta fue una excepción, ya que las fuentes sugieren que los comerciantes de Río de Janeiro se quedaban con la parte del león en la intermediación de la trata entre Angola y Colonia, dada la hegemonía comercial carioca sobre Luanda.¹⁵

Ni los registros parroquiales ni los comisos, ni tampoco la información de tráfico transatlántico de *Voyages Database*, muestran información substancial sobre cómo construir series anuales de arribos de esclavizados. La fuente más precisa para construir una aproximación anual es un informante anónimo español que envió a la corona, en 1766, un largo y muy detallado reporte sobre el tráfico legal e ilegal hacia el Río de la Plata. Este anónimo aseguraba que 600 esclavos por año, en promedio, arribaban a Buenos Aires desde Colonia. Asimismo, consideraba que 400 eran vendidos en la propia ciudad y su campaña, Córdoba, Tucumán y Paraguay. Los restantes 200 eran enviados para su venta en Chile, Potosí y Perú.¹⁶ Si estimamos un promedio de 600 esclavizados arribando cada año

¹⁵ Sobre Manoel Pereira do Lago ver Prado (2002, p. 180) y sobre la importancia de Río de Janeiro para Colonia (p. 75-122).

¹⁶ Ver Barba (1980). El manuscrito original, que se denomina: "Discursos sobre el Comercio Legítimo de Buenos Aires con la España y el Clandestino de la Colonia del Sacramento: De Embarazarlo en mayor parte y poner a cubierto de enemigos aquella Provincia" (1766), fue hallado por Enrique Barba en la biblioteca del Palacio Real de Madrid, y se encuentra una copia en la Biblioteca de la Academia Nacional de Historia, Buenos Aires, Argentina. Sobre la estimación de arribos de la trata, ver f. 45. Agradezco a Fabrício Prado por haber dado a conocer este documento.

de paz entre los portugueses y los españoles (1683-1705, 1716-1735, 1737-1762, y 1764-1777), se podría llegar a una estimación total de 46.200 esclavos llegados al Plata vía Colonia.

¿Qué tan precisa es esta estimación de 600 africanos esclavizados por año para el tráfico esclavista luso-hispánico del Plata? Tan sólo en 1749, veinte años antes del anónimo español, 1.388 esclavos llegaron a Colonia directamente desde Luanda, según *Voyages Database*, lo cual demuestra que la infraestructura portuaria y las redes comerciales de Colonia podían manejar en momentos excepcionales el doble de volumen de tráfico que el promedio de 600 esclavos anuales que aquí se sugiere y que se puede aplicar para los años de paz entre 1740 y 1770.¹⁷

Asimismo, en 1745, un gobernador provisional de Colonia estableció un impuesto a la venta de esclavos a los españoles, que era recaudado por cada varón o mujer vendido hacia Buenos Aires. El im-

¹⁷ VOYAGES, viajes 8.826, 8.829 y 8.844.

puesto, que fue percibido solo ese año, muestra la venta de 435 esclavos (KÜHN, 2014, p. 16). Por supuesto, algunos traficantes portugueses debieron haber evadido la imposición de este nuevo – y efímero – gravamen. La cifra de 600 esclavos introducidos en Colonia

para su venta a los españoles yace entre una subvaloración, si tomamos los 435 esclavos de 1745 como una cifra baja y una cifra alta pero excepcional, como la del año 1749, por la llegada de tres barcos de tráfico transatlántico. Esta estimación también se ajusta a la información provista por los comisos españoles, dado que el informante anónimo español de 1766 sostenía que los comisos solo representaban el 5 por ciento, “la vigésima parte,” del total del tráfico.¹⁸ Por lo tanto, las cifras de contrabando confiscado analizadas por Jumar

¹⁸ Ver Barba (1980), Anónimo, “Discursos sobre el Comercio Legítimo de Buenos Aires...”, f. 45.

y Paredes, expuestas más arriba, dan credibilidad a la estimación de cerca de 6.000 esclavos introducidos durante cada década entre 1740 y 1770.

La normalidad y cotidianidad del contrabando de esclavos era tal, que el autor anónimo de 1766 en lugar de pedir su eliminación sugirió su regularización, proponiendo que la Corona española creara una nueva compañía real de comercio para comprar los esclavos en Colonia para venderlos en las colonias. Si bien esto no fue llevado a cabo, la Corona intentó desarrollar un tráfico de esclavos español a través de crear, entre otras iniciativas, compañías reales, en el período entre la finalización del asiento inglés y la liberalización de la trata, lo cual se examina en el próximo apartado.

DESASTRES ESPAÑOLES DE MEDIADOS DE SIGLO XVIII

El final del asiento inglés en 1739 y la conquista final de Colonia por los españoles en 1777 cambiaron la coyuntura para las autoridades metropolitanas y coloniales, así como para los mercaderes que vivían en España y el Río de la Plata, en lo relativo al tráfico de esclavos hacia el Plata. No obstante, solo tres mercaderes españoles actuaron, en forma intermitente, durante los casi cuarenta años entre el final del asiento y la caída de Colonia en manos españolas, lo cual ilustra la supremacía portuguesa en el tráfico de esclavos hacia el Plata en esas cuatro décadas. En el último cuarto de siglo, las políticas metropolitanas españolas conectaron el tráfico de esclavos con la expansión marítima y comercial como nunca antes, lo cual se refleja en la fracasada ocupación española de las Islas de Fernando Poo y Annobón en el Golfo de Guinea en 1778 y en el ensayo de trata esclavista de la Real Compañía de Filipinas en 1788.

Varios mercaderes españoles de la Península Ibérica solicitaron a la Corona licencias o asientos para introducir esclavos, mercadería y conducir soldados hacia Buenos Aires, entre 1740 y 1780.¹⁹ Estas peticiones solo produjeron tres contratos que condujeron

¹⁹ Algunas de estas solicitudes se encuentran en AGI, Buenos Aires 591.

siete viajes esclavistas a Buenos Aires en cuarenta años. Ninguno de estos viajes resultó en un intercambio comercial directo entre comerciantes españoles y africanos en la costa de África. En su lugar, los españoles contrataron los servicios de traficantes de otros imperios europeos. En 1741, el peninsular Tomás Navarro obtuvo el primero de estos contratos, que estipulaba que los capitanes de los bajeles de este co-

mercio debían ser españoles y que la tripulación debía ser española o de una potencia neutral, lo cual estaba pensado por el contexto de la guerra con Gran Bretaña. Navarro envió dos navíos franceses con tripulación francesa desde Nantes a Buenos Aires en 1743, que no recalaron en España. Si bien era un mercader de Cádiz, nos preguntamos si este Tomás Navarro era el mismo que actuó como intermediario en la época del asiento inglés en Buenos Aires, vendiendo cautivos a Perú y el Alto Perú.²⁰

Ramón Palacio actuó como la cara visible de otro contrato esclavista a inicios de la década de 1750, pero, en verdad, el comerciante de Cádiz, Manuel Díaz de Saravia era el responsable de la operación. Este contrato llevó tres contingentes de esclavizados a Buenos Aires: el primero, conducido por un barco esclavista inglés con tripulación inglesa; el segundo, en el cual Palacio actuó como capitán del navío pero con parte de la tripulación inglesa; y el tercero, realizado por un barco inglés matriculado español en Cádiz. Hubo, además, preparativos para un cuarto viaje que al final no se completó, pero gracias a ello conocemos cómo funcionaba este tipo de operaciones. El navío *Santa Bárbara* había fijado rumbo desde España hacia el Golfo de Guinea para llegar a la isla de São Tomé, en 1755. La nave debía seguir hacia Malemba (hoy Malembo) para encontrar al navío inglés *Tórtola*. Luego, los ingleses trasbordarían los esclavizados de la *Tórtola* a la *Santa Bárbara*. No obstante, el barco español nunca llegó a Malemba, sino que de São Tomé partió directamente a Buenos Aires, debido a que la mayoría de la tripulación estaba enferma. En lo que aparece como un motín, la tripulación forzó al capitán a seguir a Buenos Aires sin efectuar el encuentro con la *Tórtola*, que en lugar de trasbordar los esclavizados, siguió hacia Barbados, donde desembarcó a los africanos.²¹

El mismo esquema de transbordo desde barcos ingleses a españoles en puertos como Mayumba (hoy Gabón) y Malembo fue retomado por el contrato de Francisco de Mendinueta, también asociado de Díaz de Saravia.²² Mendinueta obtuvo este asiento en 1758, por el cual estaba autorizado (y obligado) a transportar 3.000 toneladas de mercaderías en diez años, 500 soldados españoles y a llevar 3.000 esclavizados desde África hasta el Río de la Plata, pero éste solo condujo dos viajes esclavistas que, en total, llevaron 600 esclavizados a Buenos Aires. Aparte del desconocimiento español sobre las redes mercantiles en la costa africana, estos asientos no resultaban rentables para los traficantes españoles, debido a la diferencia de precios entre los esclavizados que ellos llevaban a Buenos Aires y los llevados allí por los portugueses de Colonia. El informante anónimo de 1766 aseguraba que los esclavos arribados de viajes transatlánticos como los conducidos por Mendinueta eran vendidos por 250 pesos, cuando los africanos vendidos por los portugueses de Colonia costaban, en promedio, entre 180 y 200 pesos (BARBA, 1980, p. 69-70). La mayor parte de los africanos conducidos por el barco *San Fernando*, del contrato de Palacio, y los llevados por las dos naves de Mendinueta fueron vendidos en Potosí y Perú en lugar de Buenos Aires, probablemente por esta razón, ya que los precios de esclavizados en el Pacífico y los Andes alcanzaban fácilmente los 400 pesos.²³

²⁰ Studer (1958, p. 255); AGI, Contratación 2897, navíos *Salomón y San José*; Donoso Ares (2010, p. 777); Jumar (2006, p. 388).

²¹ AGI, Buenos Aires 591, "Buenos Aires Año 1758"; VOYAGES, *Tórtola* (1755), viaje 77.658.

²² Studer (1958, p. 256-270); Jumar (2006, p. 393-394); AGI, Buenos Aires 591.

²³ Studer (1958, p. 257); AGI, Buenos Aires 591, "Potosí, año 1756".

Pero este obstáculo para el tráfico español de esclavos fue removido en 1777, cuando los españoles conquistaron definitivamente Colonia. No dejaron piedra sobre piedra de la ciudad, que quedó en ruinas. En tanto la Corona española removía a los portugueses del Río de la Plata, también vislumbraba la idea de establecer una factoría española en África para desarrollar el tráfico de esclavos para las colonias americanas. En 1778, Portugal cedió las islas de Fernando Poo (hoy Bioko) y Annobón, en el Golfo de Guinea, a España, dado este esquema que pretendía establecer una factoría esclavista española. Una cláusula secreta del Tratado de El Pardo (1778) daba derechos portuarios especiales a los españoles en las islas de São Tomé y Príncipe a los efectos de facilitar la logística para la ocupación de Fernando Poo y Annobón. Asimismo, el tratado otorgaba derechos de libre comercio para la trata de esclavos entre súbditos de ambas coronas en estas islas, pero no en el Río de la Plata. El tratado alentaba a los traficantes portugueses de esclavos radicados en São Tomé y Príncipe para vender africanos esclavizados a los españoles, quienes luego conducirían los cautivos a las Américas (GARCÍA, 2004, p. 37).

Estos planes de cooperación y comercio luso-hispánico en el Golfo de Guinea nunca se desarrollaron, en tanto que la expedición española para conquistar las islas fue un desastre. El objetivo español era poner Fernando Poo y Annobón bajo la jurisdicción del recientemente creado Virreinato del Río de la Plata, pues la navegación cruzando el Atlántico sur era más rápida que la que atravesaba la línea del ecuador. En tanto que la expedición para la toma de estas islas partió de Montevideo en 1778, algunos de los oficiales a su cargo habían participado previamente en la conquista de Colonia, lo que expone la coordinación de una política imperial y de tráfico de esclavos por parte de la Corona española en el Atlántico sur (GARCÍA, 2004, p. 51). La falta de cooperación de los portugueses de São Tomé y Príncipe, las enfermedades, la alta mortalidad de los españoles y la resistencia de los habitantes de las islas, entre otros factores, llevaron a los sobrevivientes de la expedición a retirarse y fijar rumbo hacia Montevideo, vía Salvador de Bahía, en 1783. Solo dos docenas de sobrevivientes retornaron de una expedición de casi 200 hombres. Dos de las naves de esta expedición trajeron esclavizados a Montevideo desde el Golfo de Guinea en 1779 y 1783.²⁴ La Corona española no tomó posesión de estas islas sino hasta mediados de siglo XIX.

Otra iniciativa metropolitana, diez años después, condujo esclavizados al Río de la Plata en el marco de nuevas políticas de expansión comercial y conexión de las colonias del Pacífico y el Atlántico sur. Aunque la Real Compañía de Filipinas estaba oficialmente dedicada al comercio entre España y las Filipinas, la Corona ideó esta compañía para incrementar todo el comercio transoceánico que conectaba la metrópolis con las colonias. Desde su creación en 1785, “la filipina” entretuvo la idea de desarrollar el tráfico de esclavos desde Fernando Poo a las Américas, retomando la fallida expedición de 1778. En junio de 1786, los directores de la compañía discutieron un esquema para comprar esclavizados en Río de Janeiro con la finalidad de llevarlos a Buenos Aires, desde donde la compañía extraería plata para sus negocios en Asia. La Compañía de Filipinas también recibió propuestas de traficantes de esclavos franceses y holandeses en la década de 1780.

²⁴ El barco *San Pedro*, el Sueco trajo 36 esclavos en 1779, y el *Santiago* trajo 24 cautivos en 1783 (VOYAGES).

Aunque la corona alentó que la compañía estableciera la soberanía española en las islas del Golfo de Guinea, representantes españoles de la compañía nunca operaron directamente en África, sino a través de intermediarios.²⁵

La Compañía de Filipinas contrató a Baker & Dawson, una firma de traficantes de esclavos con base en Liverpool, para hacer comercio de ensayo al Río de la Plata en 1788. Baker & Dawson ya estaban introduciendo esclavizados en Venezuela y Cuba desde 1784, a través de contratos realizados con la Corona, por lo que esta iniciativa de llevar esclavizados al Plata parece una extensión de sus actividades al hemisferio sur. Agentes españoles de la compañía navegaron en barcos ingleses de Baker & Dawson, con tripulación británica, desde Inglaterra al Golfo de Biafra para embarcar los esclavizados en Bonny y Calabar, en donde los ingleses ya tenían comercio establecido con los africanos. Cuando los navíos llegaron al Río de la Plata arriaron los colores británicos e izaron banderas españolas para entrar en Montevideo como naves españolas, para desembarcar a los esclavizados. Allí, estos bajeles fueron cargados con cueros y retornaron a Gran Bretaña. La Compañía de Filipinas entendió que este comercio de ensayo de trata esclavista fue un desastre, dada la alta mortalidad de los africanos (solo 58 por ciento del total de los embarcados sobrevivió el cruce del Atlántico y el desembarco), así como los altos precios de venta en el Plata. La mayoría de los esclavizados fueron comercializados en Lima, no en el Plata. Para aliviar el resultado financiero negativo para la compañía, su agente en Buenos Aires, Martín de Sarratea, solicitó a la Corona que no se percibieran derechos de entrada por los esclavos, lo cual fue aceptado (DÍAZ, 1965, p. 224-225).²⁶

Pero la iniciativa esclavista de la Compañía de Filipinas fue más que un simple “comercio de ensayo” o una prueba de cómo conectar mercados españoles ultramarinos, sino que también implicó la inyección de liquidez en sus cuentas a partir de remesas de plata de las cajas reales de Buenos Aires y Lima. La compañía tomó 200.000 pesos de los cofres reales de Lima en 1787 “como adelanto de comercio” y un millón de pesos de la real caja de Buenos Aires en los dos años siguientes.²⁷ Por tanto, los directivos de la “filipina” emplearon el comercio esclavista como una excusa para extraer plata de las cajas sudamericanas para financiar sus operaciones en Asia. Todo esto hubiera sido imposible sin la autorización de la Corona, lo cual una vez más expone la intersección de intereses públicos y privados (si es que los sujetos de la época hacían esta diferencia) a nivel metropolitano. Ya hemos visto este tipo de operaciones cuando se analizó el asiento inglés de inicios del siglo XVIII. Pero los británicos también tenían su propia fuerza de marina para defender este tipo de compañías, así como sus rutas marítimas de comercio. En el caso español, la escasa o nula presencia de la marina real en la costa africana frustró acciones como la ocupación de Fernando Poo en la década de 1770, así como la renovación de operaciones de tráfico esclavista desde África durante la década siguiente.

²⁵ AGI, Filipinas 991, “Colección de Acuerdos de la Junta de Gobierno de la Real Compañía de Filipinas acerca de proveer de Negros a la América Meridional”, 1785. Ver también el legajo Filipinas 984.

²⁶ Notar que hubo una gran introducción de esclavos por parte de los portugueses en Montevideo y Buenos Aires en 1782-84, cuatro años antes del arribo de las naves de la compañía (BORUCKI, 2011).

²⁷ Agradezco a la historiadora uruguaya Ana Frega, por hacerme notar esta operación. AGI, Filipinas 986. “Memoria de las primeras operaciones de la Real Compañía de Filipinas y su estado actual”, 1787, f. 13; AGI, Filipinas 987; Buenos Aires, 11/3/1789, n. 122.

Los intereses de las autoridades reales y de los comerciantes peninsulares se entremezclaban y moldeaban la política metropolitana cuando Carlos III reenvió a los directivos de la Compañía de Filipinas un legajo con las peticiones que la Corona había recibido de traficantes de esclavos entre 1765 y 1788.²⁸ La monarquía esperaba ganancias de estas operaciones en tanto el rey era propietario de parte de las acciones de la compañía, pero también se puede apreciar que la monarquía vislumbraba beneficios para el imperio al construir un sistema del Atlántico sur español que conectase factorías esclavistas españolas del Golfo de Guinea, los mercados consumidores de mano de obra esclavizada desde Buenos Aires hasta Lima y el comercio de las Filipinas, pues Montevideo y Lima eran escalas frecuentes de las naves “filipinas”. Las Filipinas constituían la puerta del comercio español con Asia, en donde si bien la plata española era el medio principal de los intercambios entre las potencias europeas y China, esta plata transitaba en circuitos controlados por portugueses, holandeses, ingleses, y franceses. La Corona pretendía eliminar intermediarios tanto en el comercio español en Asia como en su comercio de esclavos en África, así como incrementar la producción de las colonias meridionales hacia la metrópolis a través del incremento de mano de obra esclavizada.

²⁸ AGI, Indiferente 2.821 B, “RC impresa del 15 de octubre de 1765 a favor de Lorenzo Aristegui para proveer de Negros a las Indias, y otras peticiones”.

AUGE DE LOS TRAFICANTES RIOPLATENSES DURANTE EL VIRREINATO

En tanto que ni los comerciantes peninsulares ni menos las compañías (como la Compañía Gaditana de Negros) fueron eficaces para asegurar la llegada continua de africanos esclavizados a las colonias, la Corona española liberalizó la introducción de esclavos para los mercaderes de todas las naciones, primero para el Caribe español y su entorno en 1789 y luego para el Río de la Plata en 1791. Solo entonces mercaderes radicados en Buenos Aires y Montevideo desarrollaron un tráfico esclavista directo (aunque efímero) con África. Aún en el período 1791-1812, cuando existió cierto tráfico directo, el 60 por ciento de los esclavizados arribados al Río de la Plata continuaba siendo enviado desde Brasil, concretamente desde Río de Janeiro y Salvador (BORUCKI, 2011). Las únicas iniciativas efectivas en el Atlántico sur para desarrollar la trata de esclavos surgieron de los comerciantes rioplatenses, no de Madrid. Luego de la liberalización, tanto los mercaderes de Buenos Aires como de Montevideo desarrollaron redes de trata con los puertos brasileños, a partir de las cuales el comercio rioplatense pudo desarrollar el tráfico directo con Mozambique.

La evolución de la trata y las rutas esclavistas para el período 1777-1812, cuando cerca de 70.000 africanos esclavizados arribaron al Río de la Plata, son conocidas (BORUCKI, 2011). Esto no obsta para plantear otras líneas de investigación. Cabe preguntarse cómo operaban las redes legales de introducción con el contrabando, un tema para el cual la variedad de fuentes del período virreinal ofrece perspectivas mucho más detalladas que para tiempos anteriores. Un ejemplo lo constituye el análisis de la recaudación del impuesto de

avería nueva (también llamado avería de guardacostas), recolectado por el Consulado de Buenos Aires desde diciembre de 1800, para aportar fondos para la guerra. Este impuesto, que también se cobraba por la introducción de esclavos a Buenos Aires, se imponía sobre el 4 por ciento del valor de bienes importados por vía marítima y por el 2 por ciento de los bienes exportados.²⁹ No debemos confundir este derecho con la avería antigua, el impuesto

²⁹ Archivo General de la Nación (AGN), Argentina, Sala IX, 4-8-4, Averías, 1800-1808.

³⁰ Sobre la avería vieja ver Tjarks (1962, p. 223-225), sobre la avería nueva (p. 395-396), y también AGN, Sala IX, 4-8-4, "Años 1800-1801. Libro de la Cuenta", f. 1-2.

de importación y exportación que el Consulado de Buenos Aires cobraba desde 1796 y era su principal ingreso.³⁰ Desde 1801 hasta 1808, los registros de avería nueva muestran la introducción de 9.696 africanos esclavizados a Buenos Aires. No obstante, los datos del puerto de Buenos Aires, en conjunto con *Voyages Database*, establecen la entrada de 12.449 esclavos a Buenos Aires, lo cual no incluye Montevideo, que era el puerto principal de entrada de esclavizados en este período. La tabla 1 compara los datos de avería nueva con la introducción total de esclavizados en Buenos Aires y con el resto de la región.

Tabla 1. Introducción de esclavos a Buenos Aires, 1801-1808:

Comparación de datos de avería nueva, entradas de Buenos Aires, y de Río de la Plata

AÑO	DATOS DE AVERÍA NUEVA DE BUENOS AIRES	ENTRADA TOTAL DE BUENOS AIRES	ENTRADA TOTAL DE RÍO DE LA PLATA
1801	1.234	1.771	1.796
1802	1.427	2.230	4.030
1803	2.296	1.784	7.412
1804	509	1.939	4.486
1805	904	1.181	5.164
1806	63	379	4.400
1807	1.412	287	983
1808	1.851	2.678	3.948
Total	9.696	12.449	32.219

Fuente: AGN; Ibarra (2013); Studer (1958); Borucki (2011).³¹

Basado en los datos de avería nueva, Ibarra (2013) señala la importancia del tráfico de esclavos para todo el comercio del Buenos Aires virreinal, donde algunos años la trata esclavista representaba entre el 20 y el 36 por ciento del valor total de las entradas marítimas registradas por la avería nueva; sin embargo, la avería nueva solo documenta el 78 por ciento de las entradas de esclavizados a Buenos Aires en 1801-1808 y, si consideramos a todas las entradas del Río de la Plata, solo registra el 30 por ciento del total de esclavizados (32.219 a través de Montevideo y Buenos Aires en esos años). Una razón para esta divergencia es que, como señala Tjarks (1962), los traficantes de esclavos se resistieron a pagar tanto la avería vieja como, particularmente, la nueva, que comenzó

³¹ Para avería nueva, ver AGN, Sala IX, 4-8-4, 1800-1808 e Ibarra (2013, p. 1455). No contamos el año 1800 en esta tabla porque la avería nueva comenzó a cobrarse a fin de año. Sobre las entradas totales de Buenos Aires, ver: Studer (1958); AGN, Sala IX, 18-8-11, 10-5-1, IX, 10-6-4, 10-4-7, 27-6-4, 45-1-1, 45-1-2, 45-2-5, 45-2-6, 45-2-8, 45-2-9, 45-2-10, 31-1-1, 31-2-1; AGI, Indiferente 2825 A, 2825 B. Sobre entradas totales para el Río de la Plata, ver Borucki (2011).

a cobrarse en diciembre de 1800 sólo para Buenos Aires (hasta el momento carecemos de datos para Montevideo, pero todo hace pensar que el comercio de Montevideo se resistió a esta imposición de Buenos Aires).

Tomás A. Romero, el traficante de esclavos más importante probablemente de toda la historia del Río de la Plata, se negó tenazmente a pagar la avería nueva y sólo fue obligado por la Corona a pagar este derecho a partir de 1809, unos pocos años antes de la prohibición de la trata de 1812.³² Por ejemplo, tres naves llegaron con esclavizados para Romero

³² Tjarks (1962, p. 225) señala que Romero primero se negó a pagar la avería vieja o común en 1796, tras la fundación del Consulado, no obstante, lo cual puede ser que la haya terminado pagando. Ante la avería nueva o de guardacostas, que comenzó a cobrarse en diciembre de 1800, Romero fue terminante en la excepción del tráfico de esclavos, incluso a partir de ser enjuiciado por resistirse a pagar este impuesto (p. 395-396). El virrey ordenó que los traficantes de esclavos pagaran este impuesto en febrero de 1801, pero no queda claro si Romero cumplió esta orden ya que fue llevado a juicio al año siguiente. Solo en 1809 Romero cayó en desgracia cuando la Junta Suprema ordenó retirar sus privilegios comerciales, entre los cuales se encontraba seguramente su solicitud de evadir el pago de la avería nueva (p. 400).

en los primeros tres meses de 1801: las norteamericanas *Almanac* y *Lennox*, y la portuguesa *María*. Estos navíos habían embarcado africanos esclavizados en Mozambique y Quelimane para desembarcarlos en Buenos Aires.³³ No obstante, la avería nueva, administrada por el Consulado de Comercio de Buenos Aires, no registró ni estas introducciones ni a Romero. Tanto oficiales de puerto como de la Real Hacienda recibieron la noticia del arribo de estas naves: por ejemplo, para autorizar a Romero a sacar cueros como exportación a cambio de los valores introducidos por esclavizados. Para algunos oficiales reales y comerciantes estos esclavizados podrían haber sido considerados contrabando, pero para otros no, ya que figura su arribo en registros oficiales de Buenos Aires. Seguramente esta situación generó controversia entre los contemporáneos de Romero. Los varios litigios comerciales, ya fuera iniciados por particulares o la Corona, que tuvieron a Romero como parte entre 1790 y 1810 van en esa dirección.

³³ AGN, Sala IX, 18-8-11 y 45-1-1. Las tres naves figuran en VOYAGES.

Los vericuetos de la nueva legislación sobre tráfico hacen más confiables los datos de los puertos que los registros del consulado en lo concerniente al tráfico esclavista. Los datos de los puertos, tanto de Montevideo como de Buenos Aires, sugieren que el tráfico de esclavizados tuvo una relevancia aún mayor que la señalada por los datos de avería nueva. Esta divergencia entre datos de entrada de puerto y registros de avería, ya fuera la vieja o la nueva, dan credibilidad a la reiterada queja de parte de los comerciantes de Buenos Aires de que Montevideo era un nido de contrabandistas, actividad vinculada con el tráfico de esclavos.³⁴ Esta cuestión de cómo el comercio legal e ilegal se vinculaba

³⁴ Sobre estas acusaciones, realizadas en el marco de disputas comerciales entre comerciantes y autoridades a ambos lados del Plata, ver Prado (2009, p. 192-193).

con la trata esclavista y de cuál era el peso del tráfico de esclavizados en el comercio atlántico rioplatense total durante el virreinato, requieren una investigación más pormenorizada.

Otro foco de investigación debe explorar el desarrollo y uso de una ideología esclavista, sus vaivenes entre la metrópolis y las colonias, y su relación con la promoción de la esclavitud durante los últimos reinados borbones en el Plata. La importancia de la esclavitud se manifiesta en las peticiones que los comerciantes peninsulares enviaron desde, al menos, mediados del siglo XVIII a la Corona para obtener el preciado asiento. En el periodo virreinal, tanto mercaderes

como hacendados de Montevideo y de Buenos Aires también se tornaron fervientes adherentes del sistema esclavista en sus peticiones a la Corona. El más importante conflicto sobre comercio colonial en la región enfrentó a los traficantes rioplatenses de esclavos, como Tomás A. Romero, contra los mercaderes del comercio tradicional con España, en lo que fue conocido como el “pleito de los cueros”. Estos últimos se quejaban de los beneficios impositivos que tenían los traficantes de esclavos para poder exportar cueros a cuenta de la introducción de esclavizados.³⁵ Los comerciantes tradicionales, asimismo, querían cortar las redes mercantiles de los traficantes de esclavos con Brasil y con los Estados Unidos. En defensa de los traficantes de esclavos, el Gremio de Hacendados de Buenos Aires expresó que el futuro del Río de la Plata dependía de la esclavitud en 1794.³⁶

Los estancieros porteños resaltaban los beneficios del trabajo esclavo para el poblamiento del Río de la Plata, en comparación con el trabajo libre. En su largo escrito, que carece de autor, señalaron que la Tesorería Real había pagado dos millones de pesos para cubrir el transporte y demás expensas de 326 familias desde España hacia esta región entre 1778 y 1784. Los hacendados argumentaban que esta población libre era inútil para estas provincias.³⁷ En sus cálculos, los estancieros estimaban que con el mismo dinero la Corona podría haber conducido 11.764 africanos esclavizados, formando 5.882 familias (los estancieros parecen haber desconocido la dinámica que hacía imposible esa distribución de género en la trata transatlántica). Estas familias esclavas repoblarían las provincias, siendo su trabajo más adaptable a la ganadería que el de los españoles. Ellos sostenían que tanto las mujeres como los niños esclavizados eran útiles para sus establecimientos, en tanto las mujeres podían trabajar con los rebaños de ovejas y hacer rentable la explotación lanar; en el caso de los niños esclavos, los estancieros sostenían que podían comenzar a trabajar desde la edad de 5 o 6 años.³⁸ Esos terratenientes defendían que los mejores capataces eran los esclavos que habían nacido en sus estancias, quienes eran muy superiores a los capataces libres porque habían crecido afincados a la tierra. La labor de los esclavos nacidos en la hacienda era vista como superior a la de los esclavos introducidos por la trata, y ambos eran considerados más eficaces que los peones libres, quienes eran descriptos como caprichosos, impredecibles, y criminales.³⁹

Los hacendados no solamente resaltaban el trabajo esclavo con relación al servicio de los criollos blancos y peninsulares, sino también a los amerindios. Según este argumento, la introducción de esclavos serviría para controlar tierras bajo dominio de los indios. En forma más amplia, los estancieros sugerían la sustitución del trabajo indio forzado

³⁵ Socolow (1978, p. 124-126); Tarkenton (1962, p. 380-384). Sobre Romero y este pleito ver Galmarini (2000).

³⁶ Biblioteca de la Real Academia de Historia (BRAH), Colección Mata Linares (CML), t. XII, f. 160 y ss. “Los diputados del Gremio de haz.dos de la Campaña, criadores de Ganad. En el expediente qe antes de establecer el R.I Tribunal del consulado en esta Ill. Capital promovieron”, 1794.

³⁷ “(...) sin que hasta hoy [esta población] haya servido ni tenga asomo de servir mas que de estorbo, fomentando rencillas y discordias donde quiera que los ponen y no sabemos hasta cuando seguirá el gasto”. BRAH, CML, t. XII, f. 169 v. “Los diputados del Gremio de haz.dos de la Campaña...”

³⁸ “La abundancia de hembras de puro trabajo con sus crias en quanto no pudiesen entrar en trabajos mas Fuertes, irian fomentando las crias de las ovejas, trasquilando y limpiando sus lanas, y reduciendolas a un estimable ramo de comercio.” BRAH, CML, t. XII, f. 171 v. “Los diputados del Gremio de haz.dos de la Campaña...”

³⁹ Los peones libres rara vez se conchaban sin qe les paguen adelantado; y si no se van con el valor nada mas cuida qe del dia qe cumplen p.a despedirse o volver a empeñarse, o estando dos o tres meses quando mas conocen qe el amo los necesita se despiden y lo dexan en las faenas mas urgentes, y muchos se conchaban mas tiempo que el necesario para tomar conocimiento de las entradas y salidas de las haciendas p.a robarlas.” BRAH, CML, t. XII, f. 170 v. “Los diputados del Gremio de haz.dos de la Campaña...”

en Potosí, la infame mita, con trabajo esclavo. Muchos hacendados nunca vieron una mina de plata en su vida, sostenían que los dueños de las minas tratarían mejor a los esclavos africanos que a los indígenas mitayos, dado que los primeros serían de su propiedad, no trabajadores zafrales. Los dueños de las minas no querían perder la inversión en la compra de esclavos, por lo que “aliviarían” el trabajo y la mortalidad; la Corona, asimismo, se beneficiaría si los indígenas dejaban de servir en la mita, en tanto estarían más atados a sus propias comunidades, de las cuales la Corona recibiría mayor tributo indígena al estar más pobladas; por último, los indios serían “pacificados”, una idea que resonaba en la década posterior a las rebeliones andinas.

Con la aplicación sistemática de la esclavitud a las minas, los indios estarían libres de la mita y sus abusos, el rey recibiría mayores tributos, y los esclavizados recibirían un trato mejor que los indios por los dueños de minas.⁴⁰ Por supuesto, esta no era la primera vez que este tipo de argumento era empleado por las elites coloniales. Una propuesta para introducir africanos esclavizados en México en 1787, escrita por Juan Ignacio Cosyaga, ya sugería la aplicación consistente del trabajo esclavo a los obrajes, los talleres textiles, que beneficiaría en forma indirecta a la población amerindia.⁴¹ Lo original de la propuesta rioplatense radica en cómo la esclavitud estaba en el centro de planteos sobre repoblamiento y control territorial, así como el marcado desprecio a los trabajadores libres en comparación con los esclavizados.

Estos proyectos, que vinculaban el arribo de esclavizados con la expansión del Imperio, los beneficios económicos para las colonias y la metrópolis, así como con la situación de los amerindios, en ocasiones incorporaban en su prédica algunas de las posturas del naciente movimiento abolicionista, pero con el fin de incrementar la trata. Ese fue el caso del expediente sobre la licencia de introducción de esclavos del Conde de Premio Real, de Lima, presentada por Jorge Escobedo, un visitador y funcionario real que ocupó varios cargos en Perú en la década de 1790.

Escobedo produjo una larga y sistemática defensa de la aplicación de la esclavitud a todos los territorios comprendidos entre Montevideo y Lima en 1798.⁴² El inicio de su presentación se centró en la aparente oposición, ya evidente en esa época, entre filosofía y legislación en lo concerniente a la esclavitud, lo cual resultaba un claro gesto hacia el abolicionismo. Luego, Escobedo describió la amplitud y diversidad de los establecimientos rurales en donde se podía aplicar la esclavitud en el Río de la Plata, Chile, el Alto Perú y Perú. Desde su óptica, el tráfico esclavista era esencial para incrementar la producción y el comercio de las colonias. Escobedo señalaba que luego de un periodo intenso de introducción de esclavos, lo que él estaba defendiendo a

⁴⁰ “Los dueños de las minas, ingenios, y otros obrajes sin riesgo de quedar perdidos ni hacerlos parar, haran sus labores con esclavos y por no perder la plata invertida en ellos, los cuidaran y trataran con mas amor y humanidad que a los miserables Indios. Estos quedarán relevados del cautivero a que creen se les oblige, por la concurrencia a la Mita. El desearlos quietos y sosegados en sus provincias, producirá la conservacion y aumento de su clase, el fomento de la Agricultura, y el considerable cobro de tributos que no pagan los destinado al servicio de la mita, siendo aun lo mas doloroso q.e los mas de estos no vuelven a sus hogares (...) asi se convierten en vagabundos”. BRAH, CML, t. XII, f. 178. “Los diputados del Gremio de haz.dos de la Campaña...”

⁴¹ AGI, Indiferente 2821, Campeche, 4 mayo 1787. “Memorial de Juan Ignacio Cosyaga”. Tal vez la primera de esta propuestas es la muy conocida sugerencia de Bartolomé de las Casas de introducir africanos esclavizados para sacar a los amerindios del control de los españoles y sus descendientes americanos.

⁴² AGI, Indiferente 2827, “Expediente relativo a las gracias concedidas al Conde de Premio Real, vecino de Lima, para la introducción de negros y extracción de frutos en Perú y Buenos Aires desde Africa”, 1798, f. 129-131 y ss.

través de representar al Conde de Premio Real, el crecimiento de una población esclava nativa, descendiente de los africanos traídos por la trata, haría innecesaria la continuidad del tráfico esclavista.

Según Escobedo, el “buen tratamiento” que caracterizaba a los amos españoles, llevaría al crecimiento de una población esclava local, que tornaría en el largo plazo innecesario el tráfico transatlántico. De esta forma, aún escritos que promovían el incremento del tráfico esclavista estaban atentos al campo intelectual del momento, en donde la abolición de la trata en Gran Bretaña era posible hacia fines de la década de 1790.⁴³ Este tipo de estrategia pro-esclavista, que incorporaba algunos aspectos de la ideología abolicionista para disfrazar posturas que defendieran la continuidad de la esclavitud, fue visible en el Río de la Plata hasta los inicios de la década de 1840, unos años antes de la abolición de la esclavitud en Uruguay y Argentina, lo cual evidencia su perdurabilidad (BORUCKI, 2009a).

⁴³ Un ejemplar del típico panfleto abolicionista con la imagen del barco Brooks, con los esclavizados dispuestos como sardinas en lata, se encuentra en los papeles de la burocracia española que recibía las peticiones sobre el tráfico a fines de la década de 1780. AGI, Indiferente 2821, 1785-1789, “Descripcion del navío Brooks harto conocido en el comercio de esclavos...”.

CONCLUSIONES

Una mirada de conjunto a las estrategias comerciales del tráfico esclavista durante el siglo XVIII muestra varios puntos que merecen un desarrollo integral. Tal es el caso del estudio de las redes trans-imperiales, tanto en la metrópolis como en el Río de la Plata, donde la organización del tráfico desde el Atlántico norte (como en el caso del asiento francés e inglés) hacia el Plata solo fue posible cuando autoridades imperiales y traficantes extranjeros mantuvieron estas rutas como parte de sus propios circuitos esclavistas que conectaban África y las Américas. En forma reiterada, los comerciantes españoles (así como la corona a través de los esquemas de las islas del Golfo de Guinea y de la Real Compañía de Filipinas) no pudieron establecer un circuito organizado de trata esclavista desde la Península Ibérica para el Atlántico sur. Sólo desde el Atlántico sur se pudo organizar ese tipo de circuitos comerciales, dado que las corrientes marítimas y los vientos conectaban las costas de Sudamérica y de África en forma directa y más sencilla que a través del Atlántico norte. Al acortarse la duración de los cruces transatlánticos también disminuían los riesgos comerciales por parte de los traficantes (corsarios, tempestades, alta mortalidad sufrida por los esclavizados). Tal fue el caso del Atlántico portugués, en donde en Salvador de Bahía y Río de Janeiro, principalmente, se organizaban viajes esclavistas de ida y vuelta hacia Angola, la Costa de la Mina y el Golfo de Benín, sin recalar en Lisboa. La trata desde Río de Janeiro y Salvador de Bahía hacia Colonia era una extensión de estas rutas esclavistas del Atlántico sur, una ramificación del Atlántico portugués integrada a los mercados coloniales españoles.

A partir de la participación de los mercaderes rioplatenses (que en su abrumadora mayoría eran nacidos en la Península Ibérica pero radicados en Buenos Aires y Montevideo) en el sistema de tráfico portugués costero y luego transatlántico, personajes como

Romero pudieron establecer cierto tráfico transatlántico de ida y vuelta entre el Río de la Plata y Mozambique (principalmente) y Angola (en contados casos) durante el periodo virreinal, aprovechando las medidas a favor del tráfico esclavista de la Corona española. Este efímero tráfico transatlántico, por supuesto, dependía de los vaivenes de paz y guerra en el Atlántico que afectaban a todo el comercio rioplatense, no solo a la trata.

La vinculación del comercio legal e ilegal con el tráfico de esclavos y con las remesas de plata y de cueros que salían del Río de la Plata también merecen un análisis exhaustivo, a partir de emplear fuentes británicas, francesas y portuguesas que puedan exponer remesas de plata invisibles para la Real Hacienda o el Consulado de Comercio. Se deberían contrastar diferentes tipos de fuentes para complementar las series basadas en una única fuente sobre los intercambios comerciales, dado el delicado estado de legalidad o ilegalidad de la trata esclavista, y del tráfico de mercaderías asociado a la misma. Las disputas sobre la circulación de mercaderías de exportación asociadas al tráfico de esclavos produjeron el litigio comercial más importante del Virreinato del Río de la Plata, “pleito de los cueros,” por lo que hay que mirar viejos temas con nuevos ojos. En lugar de concebir a los comerciantes rioplatenses divididos en una facción “pro-monopolio” contra el bando de los “traficantes de esclavos”, se debería notar que casi todos los comerciantes importantes intentaron beneficiarse de los circuitos esclavistas del Atlántico sur, más allá de la lucha de bandos dentro de corporaciones mercantiles. Es así que el comerciante porteño Miguel de Álzaga, un ferviente defensor del comercio con España durante la década de 1790, que combatió a traficantes como Romero, también participó de la organización de viajes esclavistas en la década siguiente.

También queda por examinar cuál fue la experiencia de los esclavizados durante el tráfico, a través de investigar los orígenes africanos de los sujetos, interpelar las condiciones de embarque en África o en los puertos brasileños, así como su experiencia en los barcos esclavistas que los traían al Río de la Plata. Esto incluye estudiar en forma sistemática cuáles eran las condiciones de desembarco (los lugares de cuarentena al estilo del “Caserío de los Negros” de Montevideo) e investigar las rutas marítimas y terrestres que llevaban a los esclavizados desde Buenos Aires y Montevideo tanto al interior de lo que hoy son Argentina y Uruguay, como a Paraguay, Chile, Bolivia y Perú.

ARCHIVOS

AGI – Archivo General de Indias, Sevilla

AGN – Archivo General de la Nación, Buenos Aires

BRAH – Biblioteca de la Real Academia de Historia, Madrid

REFERENCIAS

BARBA, Enrique. Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento, siglo XVIII. *Academia Nacional de la Historia, Separata Investigaciones y Ensayos*, n. 28, p. 57-76, 1980.

BORUCKI, Alex. The “African Colonists” of Montevideo. New light on the illegal slave trade to Río de Janeiro and the Río de la Plata (1830-1842). *Slavery and Abolition*, v. 30, n. 3, p. 427-444, set. 2009.

BORUCKI, Alex. *Abolicionismo y tráfico de esclavos en Montevideo tras la fundación republicana, 1829-1853*. Montevideo: Biblioteca Nacional, 2009a.

BORUCKI, Alex. The slave trade to the Río de la Plata: trans-imperial networks and Atlantic warfare, 1777-1812. *Colonial Latin American Review*, v. 20, n. 1, p. 81-107, abr. 2011.

BORUCKI, Alex. Trans-imperial history in the making of the slave trade to Venezuela, 1526-1811. *Itinerario*, v. 36, n. 2, p. 29-54, set. 2012.

BORUCKI, Alex; ELTIS, David; WHEAT, David. Atlantic History and the slave trade to Spanish America. *American Historical*, v. 120, n. 2, p. 433-461, set. 2015.

BORUCKI, Alex; CHAGAS, Karla; STALLA, Natalia. *Esclavitud y trabajo. Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya (1835-1855)*. Montevideo: Pulmón, 2004.

DÍAZ, María L. *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965.

DONOSO ARES, Rafael. *El Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750). Su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2010.

GALMARINI, Hugo. *Los negocios del poder. Reforma y crisis del estado 1776-1826*. Buenos Aires: Corregidor, 2000.

GARCÍA, Dolores. Fernando Poo: una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900). 2004. Tesis (Doctorado) – Universidad de Valencia, Valencia, 2004.

IBARRA, Antonio. Mercado global, economías coloniales y corporaciones comerciales: los consulados de Guadalajara y Buenos Aires. *Historia Mexicana*, v. LXII, n. 4, p. 1419-1455, 2013.

JUMAR, Fernando. Le commerce atlantique au Rio de la Plata, 1680-1778. 2000. Tesis (Doctorado) – École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 2000.

JUMAR, Fernando. Le commerce français au Río de la Plata pendant la guerre de succession d’Espagne. In: BUCHET, C.; VERGÉ-FRANCESCO, M. (Eds.). *La mer, la France, et l’Amérique latine*. Paris: Presses de L’Université Paris-Sorbonne, 2006, p. 309-331.

JUMAR, Fernando; PAREDES, Isabel. El comercio intraregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos. *América Latina en la Historia Económica*, v. 29, p. 33-98, ene.- jun. 2008.

KÜHN, Fábio. Os comerciantes da Colônia do Sacramento e o tráfico de escravos para o Rio da Prata (1732-1777). Paper presented at the Fifth Rio de la Plata Seminar, Williamsburg, 2014.

MEDEIROS DOS SANTOS, Corsino. *O tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. Brasília: Senado Federal, 2010.

- MIR, Lucio. *Ladrones de guante blanco. La corrupción porteña en tiempos de la South Sea Company (1713-1752)*. Biblos: Buenos Aires, 2008.
- MOLINA, Raúl. *Las primeras experiencias comerciales del Plata. El comercio marítimo, 1580-1700*. Buenos Aires: s/e, 1966.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico, y el espacio peruano*. Buenos Aires: CEAL, 1990.
- OLIVAS, Aaron. The global politics of the transatlantic slave trade during the war of the Spanish succession. In: EISSA-BARROSO, F.; VÁZQUEZ VARELA, A. *Early Bourbon Spanish America: politics and society in an forgotten era (1700-1759)*. Leiden: Brill, 2013, p. 85-110.
- PAUL, Helen. *The South Sea Company's slaving activities*. Southampton: School of Social Sciences, Economics Division, University of Southampton, 2009.
- PAUL, Helen. *The South Sea Bubble: an economic history of its origins and consequences*. London: Routledge, 2011.
- POSSAMAI, Paulo. O tráfico de escravos na Colônia do Sacramento. In: V ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 2007. Florianópolis, UFSC. *Anais...* Porto Alegre: UFRGS, 2011.
- POSSAMAI, Paulo. *A vida cotidiana na Colônia do Sacramento (1715-1735)*. Lisboa: Livros do Brasil, 2006.
- PRADO, Fabrício. *Colônia do Sacramento. O extremo sul da América Portuguesa*. Porto Alegre: Fumproarte, 2002.
- PRADO, Fabrício. *In the shadows of empires: trans-imperial networks and Colonial identity in Bourbon Río de la Plata (c. 1750 c. 1813)*. 2009. Tesis (Doctorado) – Emory University, Atlanta, 2009.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (1678-1830)*. Tesis (Maestría) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- SOCLOW, Susan. *The merchants of Buenos Aires (1778-1810)*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
- SORSBY, Victoria. *British trade with Spanish America under the Asiento*. Tesis (Doctorado) – University College, Londres, 1975.
- STEIN, Steve; STEIN, Barbara. *Silver, trade, and war: Spain and America in the making of early modern Europe*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000.
- SCHULTZ, Kara. The Kingdom of Angola is not very far from here: the South Atlantic slave port of Buenos Aires (1585-1640). *Slavery and Abolition*, v. 36, 3, p. 424-444, jul. 2015.
- STUDER, Elena. *La trata de negros al Río de la Plata en el siglo XVIII*. Buenos Aires: Departamento Editorial de la Universidad de Buenos Aires, 1958.
- TJARKS, Germán. *El consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad de Buenos Aires, 1962.
- VOYAGES: The Transatlantic Slave Trade Database. Emory University. Disponible en: <www.slavevoyages.org>. Acceso en: 20 abr. 2016.