

250 años de tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata De la fundación de Buenos Aires a los «colonos» africanos de Montevideo, 1585-1835

*250 Years of the Slave Trade in the Río de la Plata
From the Dawn of Buenos Aires to the African “colonists” of
Montevideo, 1585-1835*

Alex Borucki
University of California, Irvine
Estados Unidos

DOI: : <https://doi.org/10.25032/crh.v7i12.11>

Recibido: 21/2/2021

Aceptado: 13/4/2021

Resumen. Es común leer que la esclavitud no fue tan central para la sociedad rioplatense como lo fue en Estados Unidos, Cuba, y Brasil, o que el número de africanos esclavizados que llegaron al Río de la Plata no fue tan significativo como lo fue para las sociedades de esos países. En pos de dosificar estas generalizaciones, y con el objetivo de llegar tanto a investigadores de esta temática como a especialistas en otras áreas de la historia rioplatense, este artículo aporta una nueva cuantificación y periodización de la abrumadora magnitud de la trata esclavista hacia el Río de la Plata durante 250 años. Aquí se construye y se explica una aproximación cuantitativa sobre la trata, que trajo forzosamente al menos doscientos mil africanos y afrobrasileños esclavizados a esta región entre 1585 y 1835.

Palabras clave: Tráfico de esclavos; Río de la Plata; Siglos XVII-XIX

Abstract. It is common to read that slavery was not as central to the society of the Río de la Plata as it was for the United States, Cuba, and Brazil, or that the number of enslaved Africans who arrived in the Río de la Plata was not as significant as it was for these countries. To qualify these generalizations, and with the goal of reaching both scholars on this subject and specialists in other areas of the history of the Río de la Plata, this article offers a new quantitative approach and periodization to the overwhelming scale of the slave trade in the Río de la Plata. This article provides a

quantitative estimation to this traffic, which brought at least 200,000 enslaved Africans and Afro-Brazilians to this region between 1585 and 1835.

Keywords: Slave Trade; Rio de la Plata; 17th to 19th Century

1. Introducción

Es común leer, y particularmente escuchar, que la esclavitud no fue tan central para la sociedad rioplatense como lo fue en Estados Unidos, Cuba, y Brasil, o que el número de africanos esclavizados que llegaron al Río de la Plata no fue tan significativo como lo fue para las sociedades esos países. Para dosificar estas generalizaciones, percibir otras comparaciones con el resto del continente, y con el objetivo de llegar tanto a investigadores de este tema como a especialistas en otras áreas de la historia rioplatense, este artículo aporta una nueva cuantificación y periodización sobre la escala abrumadora de la trata esclavista en el Río de la Plata durante 250 años. Este artículo construye y explica una nueva cuantificación sobre la trata, que trajo al menos doscientos mil africanos y afrobrasileños esclavizados a esta región entre 1585 y 1835.

La importancia del tráfico de esclavizados fue central para la fundación del sistema colonial en el Río de la Plata (1580-1640), cuando la economía atlántica de Buenos Aires dependía casi exclusivamente de la trata, así como durante el período virreinal (1776-1812), cuando los comerciantes rioplatenses lograron establecer un tráfico directo, aunque breve, con África. Si bien la Revolución de Mayo comenzó el proceso de independencia en 1810, lo cual se considera el final del período virreinal en el Río de la Plata, para los objetivos de este artículo (el estudio de la trata) consideramos el final del tráfico esclavista virreinal en 1812, a partir de la prohibición de la trata por parte del Primer Triunvirato de Buenos Aires. Durante el período colonial, el tráfico de esclavizados constituyó la conexión más importante del Río de la Plata con los circuitos comerciales por fuera del Atlántico español. En otras palabras, en tanto traficantes extranjeros traían africanos esclavizados a la región, estos comerciantes también conectaban al Río de la Plata con los dominios portugueses, ingleses, franceses, holandeses, y hasta con los Estados Unidos.¹ De estas conexiones, las redes luso-

¹ Los mercaderes españoles inicialmente estaban casi a la par que los portugueses en los contactos comerciales con el África Subsahariana en el siglo xv, pero uno de los efectos del Tratado de Tordesillas (1494) llevó a la corona española a reconocer que la costa africana fuera exclusiva para el comercio portugués. Los traficantes españoles operaron dentro del sistema portugués durante la Unión Ibérica, aunque fue más común encontrar comerciantes portugueses en Hispanoamérica. Luego de 1640, los

hispánicas fueron las más importantes y duraderas, lo cual se ilustra por el tráfico portugués durante la Unión Ibérica (1580-1640), la creación del enclave portugués de Colonia del Sacramento (1680-1777), y el rol central de Rio de Janeiro y Salvador de Bahía para el tráfico hacia el Virreinato del Río de la Plata. Incluso después de la prohibición de la trata por el Primer Triunvirato de Buenos Aires en 1812, luego respaldada por otras medidas, los arribos más significativos de esclavos al Río de la Plata se vincularon al Brasil.

Las redes luso-hispánicas permitieron a los comerciantes de Buenos Aires y Montevideo la organización de viajes esclavistas hacia Angola, Mozambique, y otras partes de África en las dos décadas previas a la Revolución de Mayo —algo casi único en la América continental española—. Con la excepción de algunos barcos que salieron de Cartagena, los mercaderes rioplatenses fueron los únicos en organizar viajes esclavistas desde las colonias continentales españolas 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 Venezuela. Lo mismo es aplicable para México (Veracruz), América Central (Portobelo) y con excepciones para Cartagena. En estos puertos hispanoamericanos, el tráfico de esclavos directo hacia África era organizado desde España, Portugal, o desde dominios ingleses, franceses y holandeses en Europa y América.² Un tema aparte fue Cuba después de 1808, que desarrolló una trata esclavista transatlántica organizada por mercaderes que vivían en la isla, por eso nos referimos aquí a las colonias españolas del continente.

La tabla 1 combina datos concretos y documentados sobre la cantidad de esclavizados llegados desde África y Brasil en la columna segunda y tercera, desde la izquierda, cuyas fuentes se detallan en los registros de barcos del sitio Slave Voyages (www.slavevoyages.org) y una estimación sobre el arribo de esclavos a Colonia del Sacramento, en la quinta columna, que explicamos en la sección dedicada a Colonia. Esta tabla muestra una cifra aproximada de 92.000 varones, mujeres, y niños esclavizados llegados con vida directamente desde África, pero la base de datos de trata

españoles no tuvieron comercio directo con África sino hasta fines del siglo XVIII. Alex Borucki, David Eltis, y David Wheat, «Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America», *American Historical Review*, Vol. 120, 2 (Abril 2015): 433-461.

² Alex Borucki, «Trans-imperial History in the Making of the Slave Trade to Venezuela, 1526-1811», *Itinerario*, 36, 2 (2012): 29-54, y Borucki, Eltis, y Wheat, «Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America», *American Historical Review*, Vol 120, 2 (2015): 433-461.

transatlántica de Slave Voyages muestra 114.000 embarcados en África, lo cual da cuenta de la mortalidad del cruce atlántico hacia el Plata.³

Tabla 1: Esclavizados arribados al Río de la Plata, 1585-1835

Años	África	Brasil	Estimado no documentado pre-Colonia	Estimado no documentado vía Colonia	Total	Promedio anual por período
1585-1640	27.196	12.847	4.004		44.047	800
1641-1700	6.990	844	783	10.800	19.417	329
1701-1776	24.300	316		37.200	61.816	813
1777-1812	29.591	41.891		600	72.082	2.002
1813-1835	3.776	1.585			5.361	233
Total	91.853	57.483	4.787	48.600	202.723	811

Fuentes: Para arribos de esclavos embarcados directamente en África hacia el Río de la Plata, para todos los períodos, véase <https://slavevoyages.org/voyages/rBROrG6f>, para arribos a través de Brasil en 1585-1640, véase AGI-Charcas 38, s/n, «Testimonio de todos los negros» (1597-1606); AGI-Charcas 123, s/n, Relación de los negros (1588-1682); sin número, AGI-Charcas 123, «Certificación de los esclavos que entraron en Bs Ayres desde el año de 97 asta el de 607», Buenos Aires, 12 de junio de 1682; para los arribos desde Brasil al Río de la Plata entre 1641 y 1812, véase <https://slavevoyages.org/voyages/Ydc5XRoc>, sobre los arribos de Brasil hacia Buenos Aires y Montevideo en 1813-1835, véanse las bases de datos de João Fragoso y Roberto Ferreira, «Tráfico de escravos e relações comerciais no Sudeste do Brasil: primeira metade do século XIX». Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-Universidade Federal de Rio de Janeiro, 2000, para la estimación de arribos esclavistas previo a la fundación de Colonia (columna 4) y a través de Colonia (columna 5), véase las secciones donde se examina cada uno de estos períodos en este artículo.

Este artículo propone que los varones, mujeres, y niños esclavizados que arribaron al Río de la Plata por vía marítima fueron al menos doscientos mil, a partir de cerca de ciento cincuenta mil arribos documentados y otros cincuenta mil que estimamos en las secciones que siguen. Asimismo, se debe considerar a los africanos y afrobrasileños esclavizados que llegaron por tierra desde la frontera con Brasil, quienes no están incluidos en esta tabla. Introducidos principalmente a través de lo que hoy es Uruguay, estas personas esclavizadas podrían haber alcanzado el cinco por ciento del total (o 6570 esclavos) para todo el período 1700-1812.⁴ Las estimaciones de este

³ Para la fuente sobre mortalidad en arribos transatlánticos, véase <https://slavevoyages.org/voyages/rBROrG6f>. Sobre mortalidad y rebeliones en barcos esclavistas, véase Alex Borucki, «African Experiences in the Slave Routes to the Río de la Plata during the viceregal era» en Fabricio Prado, Viviana Grieco, y Alex Borucki (eds.), *The Río de la Plata from Colony to Nations: Commerce, Society, and Politics*. (New York. Palgrave, 2021), en prensa, y Miguel A. Rosal, *Africanos y afrodescendientes en el Río de la Plata*. (Buenos Aires: Dunken, 2009), 15-40.

⁴ Sobre el cálculo del cinco por ciento para el tráfico terrestre con relación a la trata marítima, véase Alex Borucki, «The Slave Trade to the Río de la Plata: Trans-imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777-1812». *Colonial Latin American Review*, 20 1 (2011): 81-107, véase 104, cita 21. La llegada por tierra de esclavos a Uruguay fue interrumpida por las guerras de independencia en la década de 1810, pero este

artículo, para la trata marítima inicial, para los envíos desde Colonia, y para el tráfico terrestre del siglo XVIII, son conservadoras, y surgen del trabajo sobre las fuentes y la historiografía de estos períodos.

El volumen de la trata hacia el Río de la Plata fue solo superado, dentro de las colonias españolas, por Cuba y Cartagena. Si bien llegó a Cuba cerca de un millón de africanos esclavizados, Cartagena recibió una cifra algo superior a la del Río de la Plata, de 279.000 cautivos. A modo de comparación, el número de esclavizados llegados al Plata constituye cerca de la mitad de aquellos que arribaron a los Estados Unidos, 420.000, lo cual resulta sorprendente y da cuenta de la magnitud del tráfico rioplatense.⁵

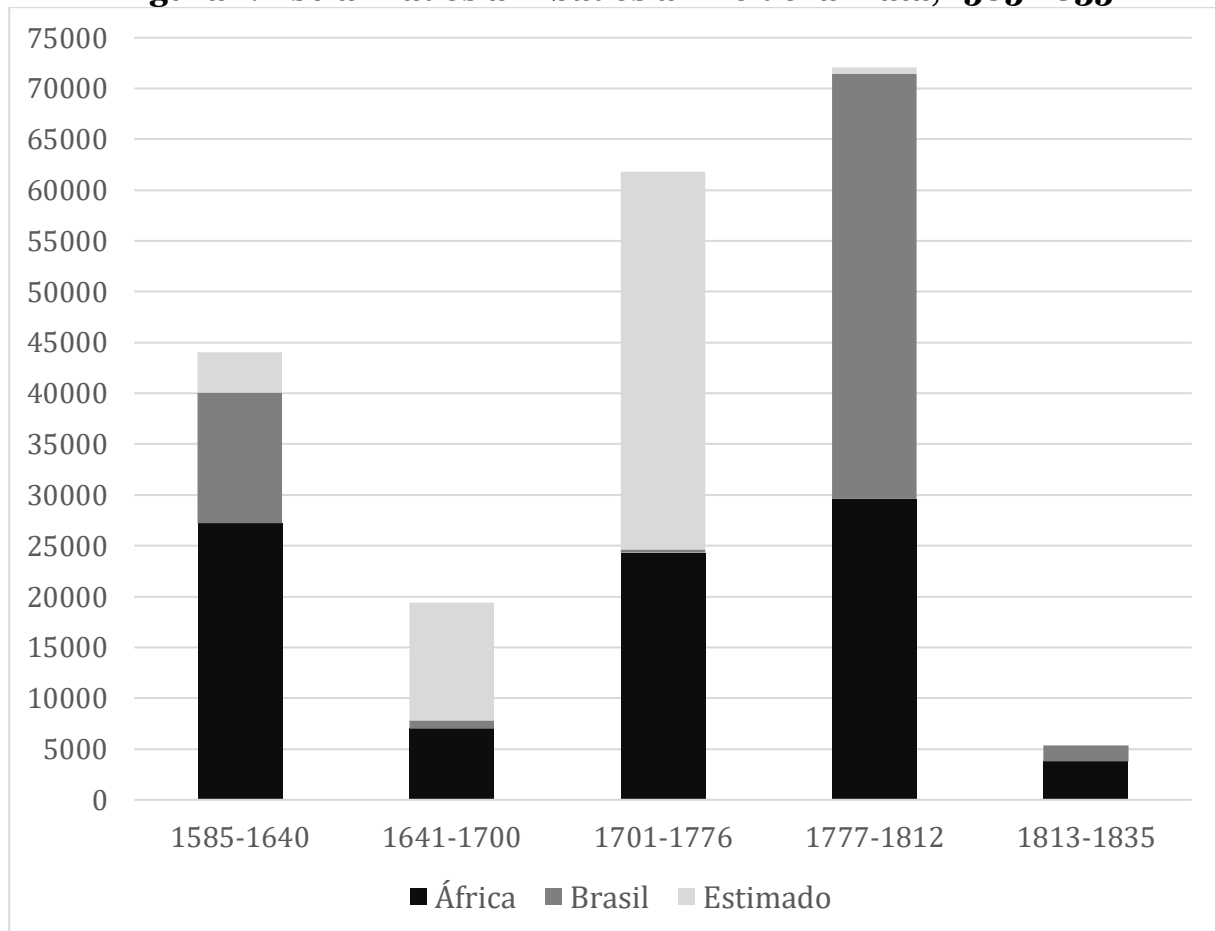
Para visualizar la evolución del tráfico esclavista en estos cinco períodos ofrecemos la Figura 1, donde el sector «Estimado» en cada barra representa en su mayoría la trata a través de Colonia, y por lo tanto encarna otra de las rutas esclavistas entre Brasil y el Río de la Plata. En la Figura 1, no todos los períodos son equivalentes en cuanto a su duración en años, lo cual resalta la intensidad de la trata en los 36 años entre 1777 y 1812. Si la periodización de esta gráfica estuviera distribuida equitativamente por años en lugar de por épocas, la figura durante el período colonial se asemejaría a la forma de la letra U, con un primer auge de la trata durante el primer tercio del siglo XVII, seguido por un declive del tráfico en la segunda mitad de ese siglo, con una caída radical en la década de 1670, que tal vez constituiría la década que tuvo el menor arribo de esclavos durante todo el período colonial. Una lenta recuperación de la trata en la primera mitad del siglo XVIII comenzaría el alza de la segunda mitad de la U de la figura. No obstante, el segundo auge de la trata esclavista fue mucho mayor que el primero durante los años 1777-1812, cuando aproximadamente dos mil africanos

tráfico se reanudó en la década de 1820 con el afincamiento de estancieros brasileños en la frontera, continuando a través de una legislación de excepción luego de la abolición de la esclavitud en la década de 1840, hasta la década de 1870. Alex Borucki, Karla Chagas, y Natalia Stalla, *Esclavitud y Trabajo. Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguayo-brasileña*. Montevideo: Pulmón, 2004.

⁵ Para Cuba, véase David Eltis y Jorge Felipe-González, «The Rise and Fall of the Cuban Slave Trade: New Data, New Paradigms». En: Alex Borucki, David Eltis y David Wheat (eds.), *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas*. (Albuquerque: University of New Mexico Press, 2020), 201-222. La cifra de arribos esclavistas en Cartagena es mayor, pues hay viajes esclavistas documentados que pudieron haber desembarcado allí, pero las bases de datos citadas los ubican arribando en las colonias españolas del Caribe continental, pero sin especificar el puerto, por falta de datos adicionales. Para Cartagena, véanse <https://slavevoyages.org/voyages/rhCsUpYN>, y <https://slavevoyages.org/voyages/i22dDN6i>. Para Estados Unidos, véanse <https://slavevoyages.org/voyages/9BTvcs1t>, y <https://slavevoyages.org/voyages/JlejVolX>.

y afrodescendientes arribaron al Río de la Plata por año. Luego de este período final de auge de la trata esclavista del coloniaje en los años del virreinato, este tráfico continuó, pero en volúmenes mucho menores, hasta mediados de la década de 1830, a pesar de las medidas contra la trata generadas a ambos márgenes del Río de la Plata.

Figura 1: Esclavizados arribados al Río de la Plata, 1585-1835



Fuentes: Tabla 1.

Este artículo provee sustento histórico e historiográfico de estas cifras para cada período identificado en la tabla 1 y la figura 1. Es posible señalar, arbitrariamente, el inicio de la trata continua hacia 1585, cinco años después de la fundación permanente de Buenos Aires, cuando el cabildo pidió a la corona española permiso para introducir cautivos desde Angola y venderlos en Perú. Luanda había sido fundada por los portugueses en 1575, como el único establecimiento de soberanía europea plena en la costa occidental de África. También en 1585, el obispo de Córdoba del Tucumán Francisco de Vitoria organizó una expedición de comercio con Brasil. Las naves que partieron de Buenos Aires a fines de ese año anclaron en São Vicente, Salvador de Bahía

y Río de Janeiro en 1586. A su regreso, estos barcos fueron capturados por corsarios ingleses que se apoderaron del cargamento. No obstante, los sobrevivientes españoles y portugueses llegaron a Buenos Aires, a pie desde la costa sur, en 1587. Con ellos también venían 60 africanos esclavizados que habían sido embarcados en Brasil, y que los ingleses no aprehendieron (tal vez porque no tenían a quién venderlos). La mayoría de estos africanos fueron luego llevados al Perú.⁶ El final de esta historia de 250 años se puede ubicar en 1835, cuando el último barco esclavista transatlántico que llegó desde Angola al Río de la Plata desembarcó los cautivos, en su mayoría niños, en Montevideo.

El espacio referido aquí es el *Río de la Plata* en lugar de *Argentina* o *Uruguay* porque es imposible diferenciar la llegada de esclavos entre Buenos Aires y Montevideo, que formaban un complejo portuario durante el período colonial. Colonia del Sacramento fue parte de este sistema como enclave portugués (1680-1777), lo cual también complica la estimación. El Río de la Plata no solo era una región de arribo, sino también de redistribución de esclavizados. Una gran parte de los africanos llegados al Río de la Plata eran reembarcados, o llevados por tierra, hacia Chile, Potosí y Lima, por lo cual se debe concebir al complejo portuario rioplatense como un centro de redistribución de la trata para las colonias españolas meridionales, lo cual explica la gran intensidad y duración de la trata durante 250 años.

Quienes investigan la historia del tráfico esclavista y la esclavitud normalmente han recibido la pregunta en alguna conferencia sobre la existencia de fuentes históricas, dando a entender quien pregunta que de seguro no existen tales documentos, o que han desaparecido. La respuesta suele sorprender. En tanto los esclavos eran considerados como una propiedad de alto valor para el comercio atlántico y del interior de las Américas, los registros sobre los africanos y sus descendientes esclavizados abundan en los archivos coloniales. En las conclusiones examinamos las características de estas fuentes para contribuir al entendimiento de las estimaciones que se construyen en este artículo. Asimismo, este panorama de las fuentes sobre la trata

⁶ Raúl Molina, *Las primeras experiencias comerciales del Plata, el comercio marítimo, 1580-1700*. (Buenos Aires: s/d, 1966), 25-36.

puede contribuir a su mejor estudio, pues la cuantificación es solo una de las variadas posibilidades de abordar la historia del tráfico esclavista en el Río de la Plata.⁷

2. La fundación de Buenos Aires como puerto esclavista (1585-1640)

Los primeros africanos esclavizados llegaron al Río de la Plata durante la primera y fallida fundación de Buenos Aires (1536-1541). La Reina Juana I traspasó una licencia que había otorgado a Pedro de Mendoza a los comerciantes de Sevilla Fernando de Xerez y Juan Nuñez, para llevar doscientos esclavos de las islas de Cabo Verde o de la costa africana para la provincia del Río de la Plata en 1536. No obstante, se ignora si esos viajes esclavistas se realizaron.⁸ Kara Schultz señala que la primera venta de una persona esclavizada en Buenos Aires se anotó en registros notariales en 1539, habiéndose embarcado el esclavo en Cádiz.⁹ Por otra parte, Schultz evidencia que tras el despoblamiento de Buenos Aires en 1541, se desarrolló cierto comercio entre Asunción y São Vicente en la década de 1550, y que mercaderes ingleses que habían visitado Santos en 1581 mencionaron una ruta de comercio desde Brasil al Perú a través del Río de la Plata. De este modo, es posible que ciertas redes de trata esclavista entre Brasil y el Río de la Plata existiesen previo al episodio de Vitoria, entre Asunción y poblaciones del sur de Brasil entre 1550 y 1580. Comunicaciones del tesorero Hernando de Montalvo desde Buenos Aires a España en 1587, sobre cómo fijar impuestos al arribo de esclavos, sugieren que la trata entre Brasil y el Plata ya existía previo a la empresa de Vitoria.¹⁰ Schultz señala que los «primeros porteños» ya

⁷ Como señala Hans Rosling, «el mundo no se puede entender sin números, y tampoco se puede entender solo con números». Hans Rosling, Ola Rosling, y Anna Rosling Rönnlund, *Factfulness: Ten Reasons We're Wrong about the World –and Why Things Are Better Than You Think* (New York: Flatiron Books, 2018), 192.

⁸ *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*. (Buenos Aires: Talleres Gráficos S. A., 1941), Volumen 2, 139-140.

⁹ De 1537 a 1539 muchos de quienes habían arribado a Buenos Aires, tanto libres como esclavos, pasaron a Asunción hasta la despoblación total de Buenos Aires en 1541. Por tanto, la historia de la fallida fundación de Buenos Aires está ligada a la historia de Asunción y su población en el siglo XVI. Sobre los africanos en Paraguay desde la conquista, véase Shawn M. Austin, *Colonial Kinship: Guaraní, Spaniards, and Africans in Paraguay*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2020, 255-258, 253-272, también Ignacio Telesca, «La historiografía paraguaya y los afrodescendientes» en Gladys Lechini (comp.), *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina: herencia, presencia y visiones del otro*. Buenos Aires: Clacso, 2008, 165-185. Agradezco a Guillaume Candela sus observaciones.

¹⁰ Kara Schultz, “The Kingdom of Angola is not Very Far from Here: The South Atlantic Slave Port of Buenos Aires, 1585-1640.” *Slavery and Abolition* 36, 3 (2015): 424-444; Kara Schultz “Interwoven: Slaving in the Southern Atlantic under the Union of the Iberian Crowns, 1580–1640.” *Journal of Global Slavery* 2, 3 (2017): 248-272, y de la misma autora, «‘The Kingdom of Angola Is Not Very Far from Here’: The Río de la Plata, Brazil, and Angola, 1580-1680». Tesis de doctorado, Vanderbilt University,

concebían comerciar con Angola, en un tráfico de ida y vuelta desde Buenos Aires, para lo cual se integraron, en capacidades varias, a tripulaciones portuguesas, y en ocasiones enviaron sus propios barcos a Luanda.

Es necesario señalar dos características sobre la parte portuguesa de esta operativa en Luanda. En primer lugar aparecen militares portugueses en este tráfico temprano, quienes podían hacer cautivos africanos en Angola a partir de la guerra, pero también a partir de negociar con los jefes locales, los *sobas*, de diferentes grupos del entorno de Luanda. Por lo tanto, la trata hacia Buenos Aires estaba vinculada a la vida militar en Luanda, en tanto Schultz señala despachos donde funcionarios militares portugueses enviaban esclavos al Río de la Plata. Además de tener una legalidad compleja del lado español, lo que señalamos más adelante, este tráfico también podía ser considerado contrabando, o defraudación, del lado portugués. En Luanda, las naves que iban con esclavos hacia Brasil pagaban un impuesto de salida menor que aquellas que iban para Cartagena, que era el mayor mercado esclavista de esa época, o hacia otras colonias españolas. No obstante, un barco esclavista podía, y así está probado, declarar que iba a Brasil, seguir la travesía hacia Brasil, pero en verdad continuar rumbo hacia Buenos Aires una vez que había alcanzado la costa atlántica sudamericana.

La historiografía argentina comenzó a interesarse por el período inicial del tráfico de esclavos (1580-1640) debido a la centralidad de la trata para la historia fundacional de Buenos Aires. Mientras Raúl Molina sistematizó las primeras series sobre introducción de esclavos, Carlos Sempat Assadourian examinó el tráfico de esclavos en el marco de las conexiones económicas entre el Río de la Plata y el Perú en el siglo XVII, pues la trata era parte del comercio inter-regional.¹¹ La historiografía brasileña también se interesó por la temprana conexión entre Buenos Aires y Río de Janeiro, fundada en 1565.¹² Al examinar el surgimiento de esta ruta esclavista se debe resaltar la relativa simultaneidad de las fundaciones de Río de Janeiro (1565), Luanda

2016.

¹¹ El trabajo de Molina está basado en Manuel Ricardo Trelles (ed). *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*. (Buenos Aires: Imprenta del Pueblo, 1860-1867); ve también Carlos Sempat Assadourian, *El tráfico de esclavos en Córdoba de Angola a Potosí*. (Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, 1966).

¹² Alice Canabrava, *O Comercio português no rio da Prata 1580-1640*. (São Paulo: Universidade de São Paulo, 1944); Rozendo Sampaio Garcia, «Contribuição ao estudo do Aproveitamento de escravos negros na América Espanhola, 1580-1640». *Anais do Museu Paulista* 16 (1962): 1-195.

(1575), y Buenos Aires (1580), dado que estos puertos hicieron posible la conexión de larga distancia entre Angola y Potosí, señalada por Assadourian, y la expansión en tándem del sistema colonial portugués y español en el Atlántico sur.

El comercio durante el siglo XVII bonaerense fue examinado en forma sistemática por Jorge Gelman, Zacarías Moutoukias y Eduardo Saguier, entre otros, quienes para reescribir la historia de Buenos Aires tuvieron que explorar la trata esclavista.¹³ Sus trabajos advierten la abrumadora importancia de este tráfico, que probablemente constituía entre el 60 y el 70 % de valor total de las importaciones de Buenos Aires durante la Unión Ibérica (el período en que la corona española incorporó a los dominios portugueses en 1580-1640). La trata era la actividad central para la conformación de las elites locales, ya fueran parte de los primeros pobladores, funcionarios militares, autoridades coloniales, o de los mercaderes portugueses que se afincaron y establecieron lazos familiares con los pobladores de la ciudad. La mayor parte de los cautivos eran traídos en forma ilegal, sin permiso real, pero su arribo quedó registrado como «contrabando legalizado», en el que los traficantes pagaban *post-facto* un indulto a las autoridades locales, lo cual produjo la documentación para su estudio por los historiadores. Por ejemplo, el trabajo de Martín Wasserman revela que los préstamos notariales de Buenos Aires a Potosí se utilizaban para legalizar la trata, mediante un mecanismo complejo que comprendía la escrituración notarial de las deudas, lo cual formó parte de la relación sistemática entre la trata esclavista y el desarrollo del crédito en Buenos Aires.¹⁴

El tráfico esclavista constituyó la primera actividad económica previsible que proveyó de una acumulación mercantil para la formación de las elites de Buenos Aires. Incluso las autoridades españolas obtuvieron recursos de este tráfico para sustentar el

¹³ Jorge Gelman, *Economie et administration locale dans le Rio de la Plata au XVIIIe siècle*. The 3^e me cycle Hist. et civilis., Paris, EHESS, 1983; Zacarías Moutoukias, *Le Rio de la Plata et l'espace péruvien au XVIIe siècle: commerce et contrebande par Buenos Aires, 1648-1702*. The 3^e me cycle Hist. des écon. et des sociétés (XIV-XIXe siècles), Paris, EHESS, 1983; Eduardo Saguier, "The uneven incorporation of Buenos Aires into World Trade Early in the Seventeenth Century (1602-42). The impact of Commercial Capitalism under the Iberian Mercantilism of the Hapsburgs." Tesis de Doctorado, Washington University, Saint Louis, 1982.

¹⁴ Martín Wasserman, «Esclavos desaparecidos. La invisibilización jurídica de los hombres y mujeres comercializados durante el temprano siglo XVII en Buenos Aires». En: Florencia Guzmán y Lea Geler (Coords.), *Actas de las Segundas Jornadas de Estudios Afrolatinoamericanos del GEALA*, Instituto Ravignani, Buenos Aires, 2011, 817-831, y Martín Wasserman, *Las obligaciones fundamentales. Crédito y consolidación económica durante el surgimiento de Buenos Aires*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2018.

funcionamiento del régimen colonial en Buenos Aires, en tanto los indultos y multas sustentaban las cajas reales. Cuando los comerciantes pagaban estos indultos, estaban financiando al régimen colonial. Los mercaderes que en España obtenían licencias reales para enviar tropas y alimentos a Buenos Aires, además comerciaban esclavos. Sin duda, sin la perspectiva de lucro derivada de la trata esclavista, los comerciantes peninsulares no hubiesen armado barcos desde España para enviar los elementos esenciales para la supervivencia de la ciudad. El contrabando de esclavos también provocaba la salida de plata por fuera del sistema español, algo que preocupaba a las autoridades metropolitanas, lo cual provocó conflictos administrativos a ambos lados del Atlántico. Cortar la trata esclavista, que operaba ampliamente en la ilegalidad, podía truncar nuevamente la viabilidad de Buenos Aires como puerto español, luego de la fallida fundación de 1536.

El artículo de Alex Borucki, David Wheat y David Eltis sobre la trata general hacia Hispanoamérica, aporta fuentes que muestran registros de 12.847 esclavizados venidos solo de Brasil (no obstante estos eran cautivos que antes habían sido embarcados en África).¹⁵ Esas fuentes son listas recabadas por razones impositivas, a causa de los indultos ya señalados. Las listas no vinculaban a los esclavizados con un barco esclavista, por lo que no es posible relacionar a todos los esclavizados listados con los barcos que figuran en la base de datos de trata intra-americana, que solo muestra 9246 esclavos llegando desde Brasil en esos años.¹⁶ En el contexto de estas fuentes, una estimación de cuatro mil esclavos arribados como contrabando no documentado (separándolo de lo que se llamaba en esa época *comercio no registrado*) desde África y de Brasil, resulta conservadora teniendo en cuenta que representa una estimación de diez por ciento que se agrega al arribo documentado de cuarenta mil africanos esclavizados entre 1585 y 1640. En promedio, 73 cautivos arribaron por año por fuera de los registros producidos en esos 55 años.¹⁷ Cuando agregamos esta

¹⁵ Archivo General de Indias (AGI), Charcas 38, s/n, «Testimonio de todos los negros» (1597-1606); AGI-Charcas 123, s/n, Relazion de los negros (1588-1682); sin número, y AGI Charcas 123, «Certificazion de los esclavos que entraron en Bs Ayres desde el año de 97 asta el de 607», Buenos Aires, 12 de junio de 1682. Borucki, Eltis, y Wheat, «Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America»...

¹⁶ <https://slavevoyages.org/voyages/Ydc5XRoc>

¹⁷ Para considerar la evolución de estas estimaciones, en 1988, sobre la base de 12.733 individuos contabilizados, Moutoukias calculaba que el volumen total de la trata hacia Buenos Aires era de 25.000 a 30.000 esclavos durante la Unión Ibérica. Calculaba más de 100 % de estimativo por contrabando sin documentar. Las arribadas que aquí se documentan para esos años son de 40.000 esclavizados, más un cálculo de 10 por ciento de contrabando no documentado. Zakarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. (Buenos Aires: Centro Editor

estimación a los datos de arribos esclavistas documentados a Buenos Aires entre 1585 y 1640, es posible considerar un promedio anual de ochocientos esclavos arribados por año, señalado en la tabla 1. Esto es significativo al considerar la demografía de la región en el siglo XVII. Mientras que Buenos Aires nunca superó los diez mil habitantes en el siglo XVII, Potosí alcanzó su auge a inicios de ese siglo con una población de cien mil personas, siendo la ciudad más poblada de las Américas durante un par de décadas.¹⁸

La Buenos Aires de la Unión Ibérica se desarrolló como puerto atlántico gracias a la trata de esclavos y a la capacidad de los comerciantes de articular mercados interiores desde Potosí hasta Luanda. De este modo, los mercados interiores son la clave para entender este temprano desarrollo de la economía atlántica porteña. Cabe preguntarse si la posibilidad de conectar estos mercados, particularmente a través de la trata esclavista, estuvo detrás de la segunda fundación de Buenos Aires en 1580, considerando que las autoridades y mercaderes portugueses de Brasil y sus contrapartes españolas en Asunción, ya estaban ensayando estas conexiones durante las tres décadas previas a 1580.

3. El tráfico holandés y portugués luego del rompimiento de la Unión Ibérica, 1641-1700

La ruptura de la Unión Ibérica en 1640 reordenó las rutas esclavistas hacia el Plata y como señala Moutoukias, llevó tanto al predominio del comercio holandés de esclavos como al cambio de patrones de trata portuguesa durante la segunda mitad del siglo.¹⁹ Después de la paz entre España y los Países Bajos en 1648, los barcos holandeses trajeron mercancías y esclavos a Buenos Aires, a través de circuitos que vinculaban esta ciudad con Ámsterdam, Lisboa y Sevilla. Si bien el tratado de paz prohibía el comercio holandés con las colonias españolas, contenía una cláusula que permitía a las autoridades coloniales ayudar a los barcos holandeses que sufrían emergencias en el mar. Esta excepción se convirtió en un subterfugio para los barcos holandeses que anclaban en Buenos Aires.

de América Latina, 1988), 62.

¹⁸ Ibidem, 41.

¹⁹ Para la segunda mitad del siglo XVII, Moutoukias y Fernando Jumar brindan los estudios fundacionales. Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, véanse 102, 132, 152 y Fernando Jumar, «Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778». Tesis de doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000. Véase el más reciente David Freeman, *A Silver River in a Silver World: Dutch Trade in the Rio de la Plata, 1648-1678*. (Cambridge: Cambridge University Press, 2020).

El cambio del predominio portugués al holandés en el tráfico de esclavos a Buenos Aires no fue completo tras 1640, ya que algunos barcos portugueses siguieron apareciendo en este puerto.²⁰ Si bien las embarcaciones portuguesas que llegaron antes de 1640 eran principalmente pequeños navíos que partían de Brasil, las que arribaron en las décadas de 1650 y 1660 eran grandes y navegaban desde Angola. Así, es posible encontrar trece barcos portugueses que navegaron desde África hacia Buenos Aires entre 1655 y 1663, antes de la fundación de Colonia (1680). La mayoría de estos barcos llegaron en la década de 1650, antes del auge de las llegadas de barcos holandeses con esclavos en la década de 1660. Luego, no hay registros de comercio portugués hasta 1668, cuando comenzaron a reaparecer pequeños cargamentos desde Brasil, en lugar de desde África, transportando azúcar, tabaco y esclavos.²¹ Los comerciantes de Buenos Aires consideraban que este comercio costero a pequeña escala, la mayor parte de él ocurriendo después de la fundación de Colonia, era más fácil de manejar que los grandes cargamentos directos desde África.

La crisis del comercio atlántico español de mitad de siglo XVII tuvo consecuencias negativas para la trata esclavista en todas las colonias españolas, y el Río de la Plata no escapó a esta situación. A pesar del inicio del comercio holandés y de la aparición intermitente de barcos portugueses en Buenos Aires, la trata en los años 1641-1700 disminuyó marcadamente en comparación con el período anterior. Entre 1641 y 1700, los documentos solo muestran el arribo de 7824 esclavos desde África y Brasil. Para los años 1641 a 1679, hemos continuado la estimación de un 10 % de arribos esclavistas no documentados (783), y agregamos 10.800 que habrían sido introducidos a través del puerto de Colonia en los años 1680-1700. La tabla 1 muestra una caída significativa de los arribos anuales de esclavos a 329 personas, en comparación con 800 del período anterior. Si bien Moutoukias y Freeman hacen un uso excelente de los registros notariales para estudiar el comercio holandés en Buenos Aires, nuevas fuentes podrían ofrecer información sobre otros barcos esclavistas, en particular los portugueses antes de la fundación de Colonia. Tanto para el período 1641-1700, como para el siguiente, el mayor flujo de arribos esclavistas proviene de la estimación de la

²⁰ Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 119.

²¹ www.slavevoyages.org.

trata a través de Colonia del Sacramento, que se examina y explica en la próxima sección.

El tráfico holandés al Río de la Plata disminuyó abruptamente casi al mismo tiempo que se producía el cambio en el comercio portugués de esclavos a Buenos Aires, con más navíos portugueses llegando desde Brasil que desde África antes de la fundación de Colonia en 1680. Moutoukias sugiere que el crecimiento de las plantaciones en el Caribe holandés de principios de la década de 1660 en adelante, que atrajo a los comerciantes esclavistas holandeses, cortó el vínculo con el Río de la Plata.²² Estos fueron también los años del contrato de esclavos con la corona española (asiento) de Domingo Grillo y Ambrosio y Agustín Lomelín (1663-1674), cuando los arribos de barcos holandeses con esclavos se volvieron legales en las colonias españolas desde Venezuela hasta Veracruz, que se convirtieron en las principales regiones de desembarco de esclavos que habían sido previamente embarcados en el Curaçao holandés. Quizás la desaparición de los esclavistas holandeses de las aguas de Buenos Aires se debió tanto al crecimiento de las colonias holandesas como también al hecho de que el Caribe español y México ofrecían en ese momento mercados más atractivos y menos riesgosos.²³

El retiro comercial holandés dejó a los portugueses de Colonia del Sacramento como los únicos comerciantes de esclavos en el Río de la Plata durante las dos últimas décadas del siglo XVII. Otros comerciantes no españoles se acercaron a esta región, pero sin involucrarse en el comercio de esclavos. Barcos franceses e ingleses también comerciaron en Buenos Aires en esos años, pero al parecer, salvo excepciones, sin desembarcar africanos esclavizados.²⁴ Los franceses e ingleses también tuvieron contactos comerciales en Colonia en la década de 1680, pero sin amenazar el predominio de la ruta comercial Lisboa-Río de Janeiro-Colonia.²⁵ No obstante, los franceses y los ingleses entendieron con rapidez la importancia del comercio de

²² Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 132.

²³ Borucki, «Trans-imperial History», Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 26-30, Freeman, *A Silver River in a Silver World*, 180-200.

²⁴ Moutoukias registra la llegada de siete barcos franceses y doce ingleses a Buenos Aires de 1650 a 1698. Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 128. Las únicas excepciones son el corsario francés que capturó al último esclavista holandés y llegó a Buenos Aires en 1677; después vendió los esclavos en Buenos Aires, (viaje #98829 Santa Luben 1677), y dos barcos ingleses de esclavos (*Lark* #98821 en 1662) y (*Lealtad* posiblemente #21036 en 1684), www.slavevoyages.org.

²⁵ Moutoukias, *Contrabando y control colonial*, 159.

esclavos, un tráfico que los extranjeros podían llevar a cabo con más facilidad que los españoles en estas colonias, y que comenzaron a realizar a inicios del siglo XVIII a través de los contratos de trata esclavista con la corona española, comúnmente conocidos como asientos.

4. Los asientos franceses e ingleses y la irrupción de Colonia, 1701-1776

El asiento francés (1702-1712) fue el primero que estableció a Buenos Aires como puerto legal de arribo de esclavos, lo cual también facilitó el comercio ilegal de mercaderías. Casi la mitad de todos los arribos transatlánticos de esclavos del contrato de la *Compagnie de Guinée* a toda Hispanoamérica desembarcaron en Buenos Aires: 19 de 44 barcos. Dado que el asiento francés coincidió con la Guerra de Sucesión Española, la presencia naval británica en el Caribe probablemente contribuyó a desviar el comercio transatlántico francés hacia el Atlántico Sur, donde la interferencia británica era menos probable. El asiento francés se sirvió, naturalmente, de redes comerciales anteriores. Por ejemplo, Fernando Jumar señala que Agustín de Robles, gobernador del Río de la Plata en 1690-1700, facilitó más tarde el comercio francés en su capacidad de capitán general de las Islas Canarias a principios de la década de 1700. Robles envió cartas al gobernador del Río de la Plata en barcos franceses, que se detuvieron en las Canarias de camino a Buenos Aires. Las cartas alentaban al gobernador a otorgar entrada al puerto a los barcos franceses. De hecho, las embarcaciones francesas fueron admitidas en Buenos Aires *ex post facto* bajo el pretexto de ser parte del asiento.²⁶

El Tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de Sucesión Española, redefinió estas rutas al otorgar el contrato de comercio de esclavos a los británicos, iniciando el asiento inglés con la *South Sea Company*.²⁷ La presencia de esta compañía en el Río de la Plata (1713-1739) ha recibido bastante atención, pues los primeros historiadores argentinos sobre el tráfico de esclavos, como Diego Molinari y Elena de Studer, se centraron en el siglo XVIII.²⁸ Tradicionalmente, se señala que las ganancias de esta

²⁶ Jumar, «Le commerce français», 324; Elena F. S. de Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. (Buenos Aires: Editorial de la Universidad de Buenos Aires, 1958, 125-26.

²⁷ El impacto no fue inmediato, ya que el último barco del asiento francés desembarcó cautivos en Buenos Aires 1718, (viaje #32037 *Subtile* 1718), www.slavevoyages.org.

²⁸ Diego Molinari, *La trata de Negros. Datos para su estudio en el Río de la Plata*. (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1944); Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*.

compañía venían del comercio y el contrabando de bienes más que de la trata de esclavos; los informes de la compañía a la Corona española enfatizaban la falta de rentabilidad del comercio esclavista para obtener de los españoles concesiones adicionales. Helen Paul sostiene que las operaciones esclavistas de la compañía eran económicamente eficientes, y no el desastre descrito en los debates sobre la crisis financiera vinculada a esta compañía en Gran Bretaña.²⁹ La mayoría de los estudios en español sobre el asiento inglés en Buenos Aires se centran en el contrabando de bienes en lugar de la trata.³⁰ Buenos Aires estaba lejos de cualquier asentamiento británico, a diferencia de los puertos caribeños, por lo que la única manera de embarcar contrabando en barcos esclavistas que llegaban desde África, era que esos barcos del asiento entrasen en la Colonia portuguesa, donde otros barcos británicos habían dejado la mercadería destinada para Buenos Aires.

Durante el asiento inglés, Buenos Aires incrementó su posición como una escala entre el Atlántico y el Pacífico, pues la mayoría de los cautivos eran enviados desde allí a Lima y Chile. Por ejemplo, solo un cuarto de los esclavos que llegaron a Buenos Aires durante los años 1722-1728 se quedaron en la ciudad.³¹ Durante todo el período del asiento inglés, de creciente comercio atlántico y regional en comparación con la segunda mitad del siglo XVII, el competidor más importante para los comerciantes ingleses establecidos en Buenos Aires, tanto en la venta de cautivos como de mercaderías, era Colonia del Sacramento.

Tal vez el aspecto más complejo para calcular la dimensión del comercio de esclavos hacia el Río de la Plata es la trata a través de Colonia. Los españoles solo registraban el contrabando confiscado, y faltan informes cuantitativos en las fuentes portuguesas. Es al menos claro que más esclavos entraron a Colonia de otros puertos brasileños que directamente desde África, dado que solo cuatro viajes transatlánticos de esclavos, hasta ahora, se registran como arribados a Colonia, todos en 1748 y 1749.

²⁹ Helen Paul, «The South Sea Company's Slaving Activities». Discussion Paper 924. Southampton: School of Social Sciences, Economics Division, University of Southampton, 2009.

³⁰ Por ejemplo, cuando el barco del asiento *Seahorse* naufragó cerca de la bahía de Montevideo en su camino a Londres en 1720, los españoles recuperaron 75.000 pesos de plata, que no estaban autorizados Studer, *La trata de negros*, 217. Sobre la contabilidad del asiento, véase Rafael Donoso Anes, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1703-1750)*. (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2010). Sobre la corrupción, véase Lucio Mir, *Ladrones de guante blanco: La corrupción porteña en tiempos de la South Sea Company (1713-1752)*. (Biblos: Buenos Aires, 2008).

³¹ Studer, *La trata de negros*, 211.

Una combinación de relatos descriptivos, decomisos de contrabando, y registros parroquiales permite hacer un cálculo aproximado del volumen de la trata entre Colonia y Buenos Aires.

El comercio de esclavos se desarrolló desde la fundación misma de Colonia, pues hasta los esclavos de los primeros habitantes portugueses de la ciudad fueron vendidos a los españoles. Paulo César Possamai afirma que los años de Cristovao Orneais de Abreu como gobernador de Colonia (1683-1690) constituyeron un período de intenso contrabando con Buenos Aires. Sin embargo, las fuentes guardan silencio sobre su extensión.³² Si bien las autoridades lusitanas informaron sobre la venta de esclavos a Buenos Aires, no ofrecieron una cuantificación más allá del cálculo hecho por un gobernador portugués de Colonia en 1691, que sostenía que este comercio equivalía a 20.000 pesos de plata anualmente.³³

Aunque el asiento inglés competía con el comercio de esclavos de Colonia a Buenos Aires, los ingleses y portugueses cooperaron para asegurar que Colonia tuviera una provisión de mercaderías británicas. Los navíos del asiento que iban desde África a Buenos Aires a menudo embarcaban mercaderías en Colonia, para su posterior venta de contrabando tras cruzar el Río de la Plata. Además, los capitanes británicos de barcos esclavistas en ocasiones requerían la mediación del gobernador portugués de Colonia cuando ellos se hallaban en problemas con las autoridades españolas. En otras palabras, los comerciantes ingleses y portugueses colaboraban, no siempre sin tensión, en la consecución de sus propios intereses.

Sin embargo, Possamai sugiere que los mejores años para el comercio de esclavos de Colonia fueron aquellos como 1732, cuando no llegaba ningún barco inglés a Buenos Aires.³⁴ En 1728, el gobernador de Río de Janeiro, Luís Vaía Monteiro, se quejó de la falta de plata en esta ciudad debido al lento ritmo de los negocios en Colonia. La disminución del tráfico entre Colonia y Buenos Aires era la explicación para esta falta de envíos de plata a Río de Janeiro, dado que 1728 fue el último año de la segunda

³² Paulo César Possamai, *A vida cotidiana na Colônia do Sacramento (1715-1735)*. (Lisboa: Livros do Brasil, 2006), 342.

³³ Paulo César Possamai, «O tráfico de escravos na Colônia do Sacramento». Trabajo presentado en el 5º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil, 2007, 1-3.

³⁴ Possamai, *A vida cotidiana na Colônia do Sacramento*, 396.

etapa del asiento inglés (1722-1728), durante la cual la trata de esclavos a través de Colonia aparentemente se redujo.³⁵ La guerra entre España y Gran Bretaña suspendió el asiento en 1718-1722 y de nuevo en 1728. Los empleados del asiento que vivían en Buenos Aires se quejaban usualmente a las autoridades españolas sobre el contrabando desde Colonia en la década de 1730. Victoria Sorsby muestra que las llegadas de esclavos a Buenos Aires disminuyeron en la década de 1730 comparada con las anteriores, lo que ella explica por el aumento del contrabando portugués.³⁶ Los datos de los registros de bautismo de Colonia, a continuación, sugieren que los nacimientos de esclavos aumentaron en Colonia después del fin del asiento en 1739, lo que ilustra una relación inversa entre el asiento y los arribos de esclavos a través de Colonia.

Los registros parroquiales de Colonia brindan indicaciones sobre las fluctuaciones del tráfico esclavista. Fábio Kühn señala que los bautismos de esclavos aumentaron de aproximadamente veinte por año a principios de la década de 1730 (con excepción de 1735-1737 durante el sitio español a la ciudad) a más de cincuenta anuales en la década de 1750. También encuentra clasificaciones africanas de identidad (etónimos) cada vez más específicas, lo que indica un tráfico continuo y creciente. La mitad de las madres esclavas que aparecen en los registros de bautismo eran de África Centro-Occidental, en particular de Angola. La mayoría de los cautivos que sobrevivían la travesía a Colonia habrían partido inicialmente de Benguela o Luanda en un itinerario que los llevaría a Río de Janeiro, donde vivían los comerciantes que controlaban esta ruta. Los cautivos eran transportados luego hacia el sur, a Colonia. La otra mitad de las madres esclavas eran de la *Costa da Mina* o nacidas en Brasil.³⁷ Si bien el origen mina apunta a esclavos llevados de África Occidental que eran reembarcados en Salvador de Bahía hacia Colonia, la creciente presencia de cautivos nacidos en Brasil indica la cada vez mayor población esclava nacida en Colonia y otros puertos brasileños.³⁸ En general, los registros bautismales sugieren dos auges en la

³⁵ Corsino Medeiros dos Santos, *O tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. (Brasília: Senado Federal, 2010), 61-67.

³⁶ Victoria Sorsby, «British Trade with Spanish America under the Asiento, 1713-1740». Tesis de Doctorado, University of Londres, 1975, 185, 274.

³⁷ La *costa da Mina* era una parte de la costa de África Occidental nombrada así por los portugueses debido al fuerte de *Elmina* (en Ghana), y de manera general este nombre, *mina*, se aplicaba a los africanos esclavizados no solamente embarcados en la costa de Ghana, sino también de Benín, Togo, y la costa occidental de Nigeria.

³⁸ En la década de 1760, al menos 211 esclavos fueron desembarcados en Colonia desde Salvador de Bahía. Suponemos que desde el puerto de Salvador se enviaba un número continuo pero bastante menor de africanos esclavizados a Colonia, que las cifras de la ruta esclavista de Río de Janeiro, como ocurría

trata: la década de 1740, después del fin del asiento británico en 1739, y la década de 1750.³⁹

El análisis de los *comisos* (contrabando confiscado) desde Colonia registrados por las autoridades en Buenos Aires revela una línea de tiempo similar a la de los bautismos de Colonia. Fernando Jumar e Isabel Paredes muestran 330 esclavos decomisados por los españoles durante la década de 1750 y 385 en la de 1760.⁴⁰ Como señalan estos historiadores, si bien la represión española de este comercio aumentó durante el período 1740-1770, el contrabando subsistió junto con el comercio regular y fue realizado por la misma gente que hacía negocios legales. Las características compartidas con el contrabando eran tales que un informante español anónimo recomendó en 1766 que la Corona creara una nueva compañía para comprar esclavos directamente de Colonia.⁴¹ Así, este plan quería llevar a este tráfico a la plena legalidad para agregar esta fuente de ingresos a la Real Hacienda.

La estabilización y la predictibilidad que la fundación de Colonia brindó al comercio luso-español pudieron haber alentado a algunos comerciantes portugueses de ese puerto a comerciar directamente con África, en lugar de depender de envíos de esclavos desde Río de Janeiro o Salvador. Fabrício Prado señala que el portugués Manoel Pereira do Lago, que vivía en Colonia, obtuvo una licencia real para enviar un barco desde Río de Janeiro a Angola para embarcar cautivos hacia Colonia.⁴² Quizás los viajes transatlánticos de esclavos de 1748-1749 fueron el resultado de esta iniciativa, que surgió después de una década continua de comercio regular entre Colonia y Buenos Aires sin la competencia británica. Sin embargo, el comercio directo con África fue

luego con la trata a Buenos Aires y Montevideo durante el período virreinal. Sobre la década de 1760, véase Alexandre Ribeiro, «O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, 1680-1830». Tesis de maestría, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005, 108.

³⁹ Fábio Kühn, «Os comerciantes da Colônia do Sacramento e o tráfico de escravos para o Rio da Prata (1732-1777)». Trabajo presentado en el 5º Río de la Plata Workshop, College of William and Mary, 2014.

⁴⁰ Fernando Jumar e Isabel Paredes, «El comercio intraregional en el complejo portuario rioplatense: El contrabando visto a través de los comisos». *América Latina en la Historia Económica* 29 (2008): 33-98.

⁴¹ Enrique M. Barba, «Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento, siglo XVIII». *Academia Nacional de la Historia Separata Investigaciones y Ensayos* 327, no. 28 (1980): 57-76, por la copia del documento: Anónimo, «Discursos sobre el Comercio Legítimo de Buenos Aires con la España y el Clandestino de la Colonia del Sacramento: De Embarazarlo en la mayor parte y poner a cubierto de enemigos aquella Provincia» (1766). Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires. Agradezco a Fabrício Prado por este documento.

⁴² Fabrício Prado, *Colônia do Sacramento: O extremo sul da America portuguesa no século XVIII*. (Porto Alegre, Brasil: Fumproarte, 2002), 179-80.

excepcional, dado que la mayoría de las fuentes sugiere que el tráfico de esclavos de Colonia era costero, conectando este puerto con Río de Janeiro y Salvador.

El cálculo más informado del volumen anual del comercio de esclavos entre Colonia y Buenos Aires se produjo en 1766, cuando un español anónimo escribió un largo y detallado informe para la Corona española sobre el tráfico legal e ilegal en el Río de la Plata. Testificó que, en promedio, seiscientos esclavos eran enviados de Colonia a Buenos Aires anualmente: cuatrocientos eran distribuidos a través de Buenos Aires, Córdoba, Tucumán y Paraguay, mientras que los restantes doscientos iban a Chile, Potosí y Perú.⁴³ Si calculamos un promedio de 600 cautivos que llegaban en cada año durante los 81 años de paz entre los portugueses y los españoles (1681-1705, 1716-1735, 1737-1762 y 1764-1777), alcanzamos un cálculo total general de 48.600 cautivos que llegaron a Buenos Aires a través de Colonia, lo cual se señala en la tabla 1.

Esta estimación de 600 esclavos por año es consistente con la escala que podía tener el tráfico marítimo en Colonia, así como con cálculos basados en otras fuentes. El sitio Slave Voyages muestra 1388 africanos desembarcados en Colonia directamente desde Luanda en 1749, lo que evidencia que la infraestructura portuaria de Colonia, así como los comerciantes locales, podían manejar doble del cálculo anual de 600 cautivos.⁴⁴ En 1745, el gobernador provisional de Colonia creó un impuesto sobre los esclavos vendidos a los españoles, a través del cual es posible identificar 435 cautivos traficados ese año.⁴⁵ Indudablemente, algunos portugueses eludían este tributo establecido por poco tiempo. Kühn calcula que 10 % de los 7400 esclavos que llegaron por año a Río de Janeiro entre 1735 y 1752 se redirigieron a Colonia. Este cálculo señala que 740 cautivos llegaron a Colonia cada año durante ese período.⁴⁶ Nuestro cálculo de 600 esclavos arribados a Colonia anualmente está en medio del total transatlántico en forma excepcional alto (cerca de 1400) de 1749 y el volumen bajo (cerca de 450) ilustrado por el registro fiscal de 1745. El informante español anónimo de 1766 señaló que los *comisos* representaban el cinco por ciento del tráfico total.⁴⁷ Los datos sobre los esclavos confiscados para las décadas de 1750 y 1760 (entre trescientos y cuatrocientos

⁴³ Barba, «Sobre el contrabando», 45 del documento transcripto.

⁴⁴ (viajes #8826, #8829, #8844), www.slavevoyages.org.

⁴⁵ Kühn, «Os comerciantes da Colônia», 16.

⁴⁶ Fábio Kühn, «Conexões negreiras: Contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752)». *Anos 90* 24, no. 45 (2017), 101-132, véase 126.

⁴⁷ Barba, «Sobre el contrabando», 45.

cautivos en cada década, lo que casi constituye 5 % de seis mil) otorgan credibilidad al cálculo de casi seis mil esclavos vendidos en cada una de esas décadas, de Colonia a Buenos Aires, entre 1750 y 1770.⁴⁸

Aparte de este movimiento continuo de cautivos a través de Colonia, los españoles tanto en la Península Ibérica como en el Río de la Plata intentaron traer esclavos adicionales directamente desde África a mediados del siglo XVIII. El fin del asiento británico en 1739 condujo a las autoridades y los comerciantes en la Península Ibérica y en Buenos Aires a focalizarse en la trata desde África en barcos españoles. Desde la década de 1740, los españoles intentaron algunas iniciativas de comercio directo de esclavos hacia el Plata, pero no tuvieron éxito antes de 1790. Solo tres comerciantes españoles actuaron en forma intermitente en este tráfico hacia el Plata entre 1740 y 1777, lo cual evidencia el dominio del tráfico a través de Colonia.

Muchos comerciantes españoles de la Península Ibérica se postularon ante la Corona para obtener licencias para enviar esclavos a Buenos Aires desde 1741 hasta 1789.⁴⁹ Pero esta multitud de peticiones solo produjo tres contratos que llevaron a siete viajes esclavistas: en ninguno de ellos hubo compra de cautivos directamente a comerciantes africanos. En cambio, estos mercaderes peninsulares se apoyaron en comerciantes de otras naciones europeas en la costa africana. Tomás Navarro, con residencia peninsular, se aseguró en 1741 el primer contrato, que estipulaba que los capitanes de barcos de esclavos debían ser españoles y la tripulación española o de naciones neutrales.⁵⁰ No obstante, Navarro envió dos barcos franceses con capitanes franceses de Nantes a Buenos Aires en 1743, sin detenerse en España.⁵¹

A principios de la década de 1750, Ramón Palacio actuó como representante para otro contrato cuyo principal patrocinador fue el comerciante de Cádiz Manuel Díaz de Saravia. Ellos organizaron tres viajes: uno conducido por un barco y tripulación ingleses, otro con el propio Palacio como capitán con una tripulación parcialmente

⁴⁸ Jumar y Paredes, «El comercio intraregional».

⁴⁹ Véanse algunas peticiones de los comerciantes de esclavos en AGI, Buenos Aires 591, «Dn Manuel Diaz de Saravia», 1758, y «Muy Señor Mio, Dn Juan Joseph de Vega», 1754.

⁵⁰ Studer, *La trata de negros*, 255; y AGI-Contratación 2897, registros de los Barcos *Salomon* y *San José*.

⁵¹ Si bien Navarro era de Cádiz, es posible que este sea el mismo Tomás Navarro que había actuado como intermediario para el asiento inglés en Buenos Aires vendiendo cautivos al Alto Perú, por lo que pudo haber tenido una experiencia anterior en el comercio de esclavos en el Río de la Plata. Donoso Anes, *El asiento de esclavos*, 777; y Jumar, «Le commerce français», 388.

inglesa, y el tercero llevado a cabo en un barco inglés nacionalizado español en Cádiz. El cuarto y fallido viaje esclavista, enviado desde Cádiz a África, muestra cómo operaba este circuito. En 1755, el barco español *Santa Bárbara* arribó a la isla portuguesa de São Tomé en el Golfo de Guinea, desde donde se suponía que iba a navegar a Malembo, un puerto en el enclave de Angola al norte del Río Congo, para encontrarse con el barco inglés *Tortola*. Los ingleses iban a transferir los esclavos de la *Tortola* a la *Santa Bárbara*. Sin embargo, el barco español nunca llegó a Malembo. Debido a que la mayoría de la tripulación se enfermó en São Tomé, el resto se amotinó y forzó al capitán a seguir hacia Buenos Aires sin que se hiciera el trasbordo de esclavos en la costa africana.⁵² Ese tipo de reembarque de cautivos de navíos ingleses a españoles en puertos como Malembo probablemente ocurrió en los viajes de Palacio y Díaz de Saravia, así como en los viajes que organizó Francisco de Mendinueta.⁵³ En 1758, Mendinueta obtuvo un asiento que lo obligaba a transportar a través del Atlántico tres mil toneladas de bienes, quinientos soldados y tres mil esclavos en diez años.⁵⁴ Sin embargo, logró solo realizar dos viajes esclavistas que transportaron menos de 600 cautivos a Buenos Aires.⁵⁵

Las diferencias en los precios de los esclavos pueden explicar los bajos retornos de todas estas iniciativas. El informante español anónimo de 1766, que señalamos antes, afirmaba que los esclavos que llegaron de África como los de Mendinueta eran vendidos por 300 pesos en Buenos Aires, mientras que los cautivos enviados desde Colonia se vendían por doscientos pesos.⁵⁶ La mayoría de los africanos esclavizados del barco *San Fernando* del contrato de Palacio, y los dos grupos de Mendinueta, fueron vendidos en Perú y Potosí por esta razón.⁵⁷ Aunque estos comerciantes pueden haber sufrido algunas pérdidas, se puede notar que el comercio de esclavos era solo una de las actividades en las que estaban involucrados. Tenían que comprometerse a comerciar esclavos así como a transportar soldados españoles a través del Atlántico

⁵² El barco inglés *Tortola* eventualmente llevó los esclavos al Caribe británico. AGI-Buenos Aires 591, «3. Buenos Aires Año 1758»; y (viaje #77658 *Tortola* 1755), www.slavevoyages.org.

⁵³ Mendinueta fue otro socio de Díaz de Saravia. Studer, *La Trata de negros*, 256-57; Jumar, «Le commerce français», 393-94; y AGI-Buenos Aires 591.

⁵⁴ AGI-Buenos Aires 591, «3. Buenos Aires Año 1755» y «4. Buenos Aires. Año 1763».

⁵⁵ Este acuerdo muestra que el comercio de esclavos formaba parte de contratos más amplios entre comerciantes españoles y la Corona. (Viajes #44004 *San Pedro* 1759 y # 44005 *San Juan Evangelista* 1761), www.slavevoyages.org.

⁵⁶ Barba, «Sobre el contrabando», 69-70 del documento transcripto.

⁵⁷ AGI-Buenos Aires 591, «Potosí, año 1756». Véase Studer, *La trata de negros*, 257.

para obtener licencias para obtener un retorno más predecible a través del comercio de mercaderías.

En el período 1701-1776, estimamos que un promedio 813 cautivos arribaron al Río de la Plata por año, lo cual constituye un incremento de la trata en comparación con los años 1641-1700. Esta cifra incluso supera levemente el promedio anual del tráfico esclavista durante la Unión Ibérica. El enclave portugués de Colonia del Sacramento fue el principal mercado de cautivos desde su fundación en 1680 y hasta que los españoles tomaron definitivamente esta ciudad en 1777, según las estimaciones que sustentan a la tabla 1.

5. Tráfico rioplatense durante el virreinato, liberalización y auge, 1777-1812

Después de la toma de Colonia en 1777, la política de Madrid vinculó el comercio de esclavos con la expansión comercial e imperial en el Río de la Plata como nunca antes. La fallida conquista española de las islas de Fernando Poo y Annobón en el Golfo de Guinea en 1778 y el comercio de esclavos de la Real Compañía de Filipinas hacia el Río de la Plata en 1788, ilustran esta creciente iniciativa de la corona española en pos de renovar este comercio, que terminó con la liberalización de la trata en 1789-1791.

La conquista española de Colonia en 1777 removió la principal competencia al comercio transatlántico español de esclavos en el Plata. En este contexto, la Corona concibió la creación de un puerto esclavista español en África para proveer de cautivos a las colonias en América. En el Tratado de El Pardo de 1778 (que establecía los límites de las coronas ibéricas en Sudamérica), Portugal cedió las islas de Fernando Poo (ahora Bioko) y Annobón, en el Golfo de Guinea, a España, como puertos españoles para la trata en África. Una cláusula secreta en el tratado les daba a los españoles derechos especiales de comercio en las islas de São Tomé y Príncipe, que los españoles necesitaban para asegurar la ocupación de Fernando Poo y Annobón.⁵⁸ Estos planes de comercio y cooperación luso-española en el Golfo de Guinea nunca se desarrollaron, ya que la expedición para conquistar las islas fue un desastre para España. Esta misión

⁵⁸ El tratado también otorgaba libre comercio de esclavos a los españoles en São Tomé e Île Príncipe, con la expectativa de que los comerciantes españoles compraran esclavos en estas islas y los llevaran al Río de la Plata Dolores García Cantús, «Fernando Poo: Una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900)». Tesis de doctorado, Universitat de Valencia, 2004, 37.

partió de Montevideo en 1778, porque estas islas iban a estar bajo la jurisdicción del recientemente creado Virreinato del Río de la Plata.⁵⁹ La falta de cooperación de los portugueses de São Tomé, enfermedades, alta mortalidad y la resistencia de los habitantes de Fernando Poo hicieron que los españoles se retiraran a Montevideo en 1783. Solo dos docenas de sobrevivientes volvieron del contingente inicial de casi doscientos hombres. Sin embargo, también llevaron algunos esclavos del Golfo de Guinea.⁶⁰

Otra iniciativa metropolitana para promover el comercio transatlántico de esclavos al Río de la Plata ocurrió hacia fines de la década de 1780.⁶¹ El principal mandato de la Real Compañía de Filipinas era el comercio entre España y las Filipinas, pero la Corona también le encargó a esta compañía el aumento de todo el comercio transoceánico que vinculase la metrópolis y las colonias. Desde sus inicios en 1785, la compañía tuvo la idea de restablecer a Fernando Poo como puerto esclavista, entre otras estrategias para la trata de cautivos. Si bien la Corona sugirió que la compañía debía reafirmar la soberanía española en las islas del Golfo de Guinea, esta nunca se aventuró a África. La Compañía de Filipinas, a su vez, acordó con traficantes británicos para llevar a cabo expediciones de esclavos al Plata. Los agentes españoles navegaron desde Gran Bretaña a la Ensenada de Biafra en barcos ingleses con una tripulación inglesa. Después de embarcar a los africanos, los barcos llegaron al Río de la Plata, donde izaron la bandera española y desembarcaron los cautivos en Montevideo. Allí, los barcos fueron cargados con cueros y volvieron a Inglaterra. La Corona consideró el resultado de la incursión de la Compañía de Filipinas en el comercio de esclavos como desastroso debido a la alta mortalidad (solo el 58 por ciento de los africanos sobrevivió tanto al viaje como al desembarco) y los altos precios de los esclavos. Como había ocurrido con las anteriores iniciativas esclavistas españolas en el Río de la Plata a mediados del siglo XVIII, la mayoría de los cautivos fueron reenviados a Lima debido a su alto precio.⁶²

⁵⁹ García Cantús, «Fernando Poo», 51.

⁶⁰ El barco *San Pedro el Sueco* (viaje #96071) transportó 36 esclavos en 1779, y el barco *Santiago* (viaje #96074) transportó 24 cautivos en 1783, www.slavevoyages.org. Después de este desastre, los españoles no tomarían posesión de estas islas sino hasta mediados del siglo XIX.

⁶¹ AGI-Filipinas 991, «Colección de Acuerdos de la Junta de Gobierno de la Real Compañía de Filipinas acerca de proveer de Negros a la America Meridional», 1785. Véanse propuestas adicionales y registros de las reuniones de los miembros de la junta en AGI-Filipinas 984.

⁶² María Lourdes Díaz, *La Real Compañía de Filipinas*. (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-

Como ni los comerciantes peninsulares ni las compañías reales demostraron ser eficientes para conducir cautivos africanos al Río de la Plata o a cualquier otra colonia española desde África, la Corona abrió las colonias del Caribe y Venezuela a traficantes esclavistas de todas las naciones en 1789, extendiendo esta medida al Río de la Plata y a otras regiones en 1791. Este período de arribo de esclavos, hasta la prohibición de esta trata por el gobierno revolucionario de Buenos Aires en 1812, estuvo dominado por el tráfico desde Brasil, en lugar de por el tráfico directo desde África, como evidencia la tabla 1. Después de la liberalización del comercio de esclavos en 1791, los comerciantes de Buenos Aires y Montevideo se involucraron en un continuo comercio esclavista con Brasil, desde el cual también desarrollaron un comercio directo con África. Así, los comerciantes rioplatenses fueron más eficaces que sus contrapartes residentes en Madrid o Cádiz para llevar a cabo la trata esclavista al Río de la Plata.

El comercio esclavista durante el período virreinal (1777-1812) es el mejor conocido, dada la abundancia de fuentes y estudios. Para este período, cuando alrededor de setenta mil africanos y afrobrasileños fueron llevados esclavizados al Plata, los datos sobre estos arribos se encuentran en las bases de datos de trata transatlántica e intraamericana que proveen la información de la tabla 1.⁶³ El período virreinal es excepcional para la historia de la trata en el Río de la Plata dado el auge histórico de este comercio terrible en esos 36 años, cuando en promedio, 2.000 africanos y afrobrasileños arribaron al Río de la Plata en forma anual.

Este período de liberalización y auge de la trata esclavista fue simultáneo a las guerras intermitentes entre la alianza francoespañola y Gran Bretaña en los veinte años previos a la Revolución de Mayo de 1810. Las fluctuaciones en los arribos de esclavos al Río de la Plata no solo ilustran las cambiantes coyunturas del Atlántico, sino también la disponibilidad de rutas esclavistas alternativas. En otras palabras, los comerciantes de Buenos Aires y Montevideo pudieron alternar entre las fuentes brasileñas y africanas de cautivos cuando las decisiones políticas fuera de la región, particularmente la guerra, alteraban las condiciones comerciales. A pesar de estas fluctuaciones, el Río

Americanos de Sevilla, 1965), 224-25.

⁶³ Para un análisis más detallado sobre estos años, véase Borucki, «The Slave Trade to the Río de la Plata».

de la Plata pudo absorber un flujo creciente de africanos y afrobrasileños esclavizados durante todo este período.

6. La trata luego de la Revolución, 1813-1835

Si bien el movimiento de independencia en el Río de la Plata interrumpió el tráfico colonial de esclavos, la prohibición de 1812 no impidió totalmente los arribos esporádicos de cautivos desde Brasil y África. Por ejemplo, en 1817 la ocupación portuguesa convirtió a Montevideo en el mercado de venta de esclavos más al sur de la trata interna luso-brasileña, cuyo centro era Río de Janeiro. En 1825, en medio del rechazo hacia el dominio de Brasil, la Sala de Representantes de la Provincia Oriental (luego Uruguay) restableció la prohibición de la trata esclavista, medida que se incorporó a la primera constitución de Uruguay en 1830. A pesar de estas medidas, los africanos y afrobrasileños esclavizados continuaron arribando al Río de la Plata bajo la cobertura legal de ser sirvientes traídos por sus amos, presas de corsarios o *colonos africanos*. En los tres casos, las relaciones políticas y comerciales entre el Río de la Plata y Río de Janeiro contribuyeron a la continuidad de la trata esclavista.

Los últimos cautivos arribados a la Provincia de Buenos Aires y embarcados directamente desde África llegaron como consecuencia de la guerra entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y Brasil (1825-1828) que culminó con la independencia de Uruguay. Durante el conflicto, el gobierno de Buenos Aires emitió patentes de corso contra los buques brasileños. La guerra coincidió con el auge de arribos de esclavos a Brasil entre 1826 y 1830. A pesar de que el comercio de esclavos estaba prohibido en Buenos Aires, los corsarios rioplatenses introdujeron 1700 esclavos en Carmen de Patagones, un fortín ubicado en el extremo sur de la actual Provincia de Buenos Aires (o extremo norte de la Patagonia). Adaptándose a esta situación, el gobierno de Buenos Aires denominó a los africanos como «libertos,» lo cual implicaba que el gobierno vendía el servicio de los cautivos en lugar de sus cuerpos; cada liberto tenía que trabajar para ciertos individuos (que compraban ese derecho) por un tiempo limitado en Buenos Aires.⁶⁴

⁶⁴ Liliana Crespi, «Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828)». *Temas de Asia y África* 2 (1994): 109-22, Guido Cassano, «De soldados libertos a jornaleros y peones: africanos y afrodescendientes en Carmen de Patagones, 1820-1870». En: Florencia Guzmán y María L. Guidoli, *El Asedio a la Libertad: Abolición y posabolición de la esclavitud en el Cono Sur*.

Asimismo, varones, mujeres, y niños esclavizados continuaron llegando desde Brasil hacia Montevideo y en menor medida, a Buenos Aires. Registros policiales de Río de Janeiro identifican al menos 1.396 embarcados desde esa ciudad hacia Montevideo, y otros 189 hacia Buenos Aires entre 1813 y 1833.⁶⁵ Mientras que la trata entre Río de Janeiro y Montevideo estuvo permitida debido a la ocupación luso-brasileña de esa ciudad entre 1817 y 1829, Buenos Aires tenía medidas vigentes contra la trata. Debemos notar que no todos estos esclavizados que muestran las fuentes de Río de Janeiro permanecían en el Plata, pues algunos eran marineros que formaban parte de las tripulaciones de los barcos luso-brasileños, y otros retornaban a Brasil con sus amos pues los estaban acompañando de visita en la región. Hasta el momento las fuentes no revelan la existencia de una trata de esclavos a gran escala en Buenos Aires en la década de 1830, no obstante lo cual este es un tema abierto. Por ejemplo, la disposición del gobernador de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas de 1831, sobre legalizar el arribo y venta de esclavos que llegasen con sus amos como sirvientes, que fue anulada en 1833, no parece haber reabierto la trata de esclavos hacia Buenos Aires, sino que aparentemente había tratado de regularizar la situación del arribo de ciudadanos brasileños, varios de ellos con esclavos, desde 1813.⁶⁶

Las conexiones con Brasil determinaron el arribo de niños esclavizados desde Angola a Montevideo en la década de 1830. Los comerciantes Domingo Vázquez y

(Buenos Aires: Biblos, 2020), 375-406.

⁶⁵ João Fragoso y Roberto Ferreira, «Tráfico de escravos e relações comerciais no Sudeste do Brasil: primeira metade do século XIX». Río de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-Universidade Federal de Río de Janeiro, 2000, base de datos.

⁶⁶ Cualquiera que fuera la razón de la medida de 1831, la misma se ideó para defender a los amos de esclavos, no a los esclavizados. En ocasiones se señala esta disposición como si Rosas hubiese reabierto la trata esclavista a gran escala, lo cual carece de fundamento. Otras veces, se menciona la firma del tratado anglo-argentino contra la trata en 1839, como una medida para cortar un comercio esclavista que ya, al parecer, no existía en esos años. La política de Rosas, que comunicó la firma del tratado de 1839 como un acto a favor de la población negra, también complica la interpretación. La firma del tratado está representada en un cuadro depositado en el Museo Histórico Nacional de Argentina, que da cuenta o del apoyo afro a Rosas, o de la propaganda, o de ambas cosas. Los estudios más aproximados sobre la medida de 1831 son Rafael Castellano Sáenz Cavia, «La abolición de la esclavitud en las Provincias Unidas del Río de la Plata (1810-1860)». *Revista de Historia del Derecho*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, n.º 9 (1981): 55-157, véase 68-9, y María Agustina Barrachina, «Africanos y Afrodescendientes en el Buenos Aires Posrevolucionario: Representaciones en la prensa (1833-1833)». *Revista Binacional Brasil Argentina* 7, 1 (2018): 61-96, véase 74-76. Sobre la legislación y el cuadro, véase Ricardo Salvatore, *La Confederación Argentina y sus subalternos: Integración estatal, política y derechos en el Buenos Aires posindependiente (1820-1860)*. (Buenos Aires: Biblioteca Nacional, 2020), 106-108, y María de Lourdes Ghidoli, «El esquivo 'don' de la libertad: afrodescendientes en la cultura visual de Buenos Aires, 1839-1865». En: Florencia Guzmán y María Lourdes Guidoli, *El Asedio a la Libertad: Abolición y posabolición de la esclavitud en el Cono Sur*. (Buenos Aires: Biblos, 2020), 305-341, véase 312-321. Agradezco a María Agustina Barrachina, María de Lourdes Ghidoli, y Florencia Guzmán por su orientación sobre este tema.

Teodoro Villaça, quienes prestaban dinero al primer gobierno uruguayo, organizaron los envíos de *colonos africanos* a Montevideo en 1832. Con el fin de camuflar el tráfico de esclavos, estos comerciantes utilizaron la categoría *colonos*, el término para describir a los trabajadores contratados españoles que llegaban al Río de la Plata en esos años. Vázquez y Villaça pagaron treinta mil pesos al gobierno de Fructuoso Rivera a cambio del derecho de introducir 650 *colonos*. Como un sirviente por contrato, cada *colono* debía trabajar durante doce años para la persona que compraba ese derecho. En 1834, el comerciante brasileño Manuel da Costa Guimarães suscribió otro acuerdo en el que ofrecía 42 pesos al gobierno por el derecho de introducir cada africano. En total, cinco buques desembarcaron no menos de un total de 1590 *colonos africanos* en Montevideo y Maldonado entre 1832 y 1835, como resultado de estas negociaciones. La alta proporción de niños, particularmente varones, en estos barcos corresponde con la tendencia del último período del tráfico de esclavos hacia Cuba y Brasil, cuando los niños y los varones adultos predominaban. Los niños africanos estuvieron más presentes en el último período del tráfico de esclavos hacia Río de Janeiro que hacia cualquier otra región del mundo atlántico, y el caso de los *colonos africanos* de Montevideo es consistente con este fenómeno.⁶⁷

El tráfico de esclavos trasciende al período colonial y se extiende al Río de la Plata de Rosas, Lavalle, Rivera y Oribe. Debido a la continuación de la trata, aún caminaban africanos por las calles de Buenos Aires y Montevideo durante la época de las reformas de Domingo Sarmiento y de José Pedro Varela, pues varios de ellos habían llegado como niños en los años 1820s y 1830s. La tabla 1 muestra que en promedio, 233 cautivos africanos y afrobrasileños arribaron al Río de la Plata en forma anual entre 1813 y 1835, lo cual le otorgó una segunda vida a la esclavitud durante la formación de los estados nacionales en el Río de la Plata.

7. Conclusiones

Es posible ofrecer un panorama sobre las fuentes que fundamentan la historia y la historiografía de la trata en el Río de la Plata para comprender mejor la construcción

⁶⁷ Alex Borucki, «The 'African Colonists' of Montevideo: New Light on the Illegal Slave Trade to Rio de Janeiro and the Río de la Plata (1830-42)». *Slavery and Abolition* 20, no. 3 (2009): 427-44, y Florencia Thul, «Traficantes y saladeristas: los brasileños y sus prácticas continuadoras del tráfico de esclavos en Montevideo en el marco de la abolición, 1830-1852». En: Florencia Guzmán y María Lourdes Guidoli, *El Asedio a la Libertad: Abolición y posabolición de la esclavitud en el Cono Sur*. (Buenos Aires: Biblos, 2020), 211-235.

y el alcance de esta cuantificación. En los archivos eclesiásticos, las personas esclavizadas aparecen en los registros de bautismo y matrimonios, a veces en libros separados y en otras junto a la población libre. Si bien estas fuentes, por sus características, no ofrecen información sobre el arribo de barcos esclavistas, pueden dar claves sobre el origen de los africanos, así como sobre las travesías que hacían a través del Atlántico y de las Américas. Los expedientes matrimoniales, donde testigos provistos por los novios tenían que confirmar la soltería de los contrayentes, proveen datos sobre migraciones forzadas, sobre los orígenes africanos de los contrayentes y sobre cómo estos conocieron a los testigos, quienes en muchas ocasiones eran compañeros en los barcos esclavistas.⁶⁸

Las fuentes tal vez más comunes de los archivos históricos estatales, los protocolos notariales, ofrecen asientos individuales y a veces colectivos sobre la compraventa de esclavos. Si bien la cuantificación de las fuentes notariales revela las fluctuaciones del mercado de esclavos, tanto su volumen como sus precios, así como algunas características de los esclavizados (género, edad aproximada, si eran nacidos en África o en las Américas), no es usual que estos registros brinden información seriada sobre el arribo de barcos esclavistas, aunque hay excepciones. La forma más usual de cuantificar este tipo de materiales es a partir de bases de datos que identifican a los sujetos en los registros de compraventa. El registro individual de compraventa se constituye como la unidad de la base de datos, que incluye una serie de datos de cada persona registrada. A través del armado de estas bases de datos se pueden cruzar categorías de análisis sustentadas por estos registros, tales como género y edad.

Los libros de alcabala, de almojarifazgo, las averías, y otros registros de impuestos coloniales al comercio, así como los papeles de la Real Hacienda y de los consulados de comercio, dan cuenta de la introducción de esclavos, generalmente identificando el barco así como su propietario y capitán.⁶⁹ No obstante, en tanto que los mercaderes intentaban evadir estos gravámenes, y que la trata de esclavos estaba regulada por una legalidad de excepción (asientos y licencias previo a 1789-1791 y

⁶⁸ Los registros de la iglesia católica también enumeran a los esclavos como propiedad en las haciendas que eran propiedad de las órdenes religiosas, no solamente de los jesuitas, cuyos registros contables constituyen una de las fuentes más ricas para el estudio de las haciendas coloniales no solo en el Río de la Plata sino en las Américas.

⁶⁹ Para un estudio basado en los registros de averías de Buenos Aires, véase Antonio Ibarra. «Mercado global, economías coloniales y corporaciones comerciales: los consulados de Guadalajara y Buenos Aires», *Historia Mexicana*, LXII, 4 (2013): 1419-1455.

comercio libre, pero con medidas especiales luego de esos años), no es posible considerar únicamente este tipo de fuente para cuantificar la trata. A pesar de ofrecer registros seriales, un estudio basado solo en registros de almojarifazgo o averías no debería arrogarse la comprensión de todas las arribadas esclavistas. Cuando han sobrevivido, los registros de visita de navíos, así como los libros de entrada y salida de puertos, son tal vez las fuentes más comprensivas sobre el arribo de barcos esclavistas. Otro tipo de documentos como las *tomas de razón* (constancias en registros oficiales de distintos despachos coloniales), en ocasiones registraron el arribo de barcos esclavistas. Todos estos documentos, tanto los de Real Hacienda como los de Capitanía de Puerto, que ofrecen información sobre el arribo de barcos, son pasibles de cuantificación tomando como unidad el navío, y estableciendo categorías de análisis sobre los africanos (género, edad, número), el capitán y su tripulación, así como el itinerario y sus fechas del modo que aparecen en el sitio web *Slave Voyages*.

El término *contrabando* raramente se aplicaba para denominar comercio ilegal o no registrado antes del siglo XIX. Si bien este no es el lugar para discutir el concepto de contrabando para el atlántico español y sus concepciones jurídico-comerciales, se puede apuntar a que existían diferentes cuerpos de derecho así como sujetos (algunos colectivos como los consulados), por lo cual los mercaderes se posicionaban tratando de emplear diferentes legalidades en forma estratégica, para favorecer la introducción de mercaderías y esclavos.⁷⁰ En otras palabras, lo que para unas autoridades era contrabando, no lo era para otras. Por ejemplo, los barcos esclavistas eran anotados en los libros de entrada del puerto de Montevideo durante la primera década del siglo XIX, sin importar si trajeran o no contrabando. Aunque parezca un oxímoron, el contrabando legalizado, bajo la forma de indulto o pago de una tasa por parte del comerciante a la autoridad tras el desembarco, era una práctica común desde Veracruz hasta Buenos Aires en los siglos XVI y XVII. Tanto los indultos como los casos judiciales de contrabando liso y llano, que revelan la operativa que los mercaderes trataban de esconder, complementan las fuentes seriales del comercio legal.

⁷⁰ Ver Moutoukias, *Contrabando y Control Colonial*, Borucki, Eltis, y Wheat, «Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America»..., Freeman, *Silver River in a Silver World*, 3-4, y Fabrício Prado, *Edge of Empire: Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata*. (Oakland: University of California Press, 2015).

Los archivos hispanoamericanos ofrecen registros de comisos donde figuran los esclavizados confiscados por las autoridades, como en Buenos Aires a mediados del siglo XVIII, que empleamos para examinar la trata desde Colonia. En ocasiones estos registros ofrecen información del arribo de barcos, pero otras veces, por ejemplo en el tráfico entre Colonia y Buenos Aires, estas fuentes son simples listas individuales. No obstante, estos registros son útiles para establecer la proporción del volumen del tráfico legal, del contrabando *conocido* (o comercio no registrado), y del contrabando *desconocido* (que estimamos para 1585-1640), en otras palabras, de la relación entre cada tipo de comercio.

La correspondencia entre comerciantes, a veces conservada en los archivos coloniales, es otro tipo de fuente para discernir entre lo que los traficantes declaraban (y que plasman las fuentes oficiales), y lo que en verdad hacían. Por ejemplo, los papeles de las familias Trucios y Reynals depositados en el Archivo General de la Nación en Santiago de Chile, ofrecen información sobre la trata esclavista entre el Río de la Plata y Lima a través de Valparaíso durante el período virreinal. Estas fuentes no solamente dan cuenta del arribo de barcos esclavistas y del contrabando, sino también de la vinculación de la trata con otros ramos de comercio. Esta correspondencia también revela la relación de los comerciantes con otros mercaderes no solo en España y sus colonias, sino también en el Atlántico portugués, inglés, holandés y hasta estadounidense. En ocasiones, los registros contables generados por los traficantes terminaban en los archivos coloniales, como cuando en la Buenos Aires virreinal, los traficantes presentaban comprobantes de arribo y venta de esclavos a la Tesorería Real, para recibir un descuento en la exportación de cueros vacunos para cubrir el importe de los africanos esclavizados comprados a los capitanes de barcos.⁷¹ Las cartas de los

⁷¹ Este trámite produjo uno de los legajos más grandes sobre arribos de barcos esclavistas al Río de la Plata virreinal, Archivo General de la Nación, Argentina, Sala IX, 18-8-11. Por trabajos que examinan las estrategias de los traficantes sobre la base de la papelería comercial y la correspondencia, véanse Hugo Galmarini, «Comercio y burocracia nacional: a propósito de Tomás Antonio Romero». *Investigaciones y Ensayos* 28 (1980): 407-439, Maximiliano Camarda, «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un actor: José Ramón Milá de la Roca», *Naveg@mérica*, 12 (2014): 1-24, Mariano Schlez, «¿Esclavistas versus Monopolistas? Las disputas en torno al tráfico de esclavos en el Virreinato Rioplatense (1780-1810)», *Boletín Americanista* LXVI, 72 (2016): 133-154, Alex Borucki, «The U. S. Slave Ship *Ascension* in the Rio de la Plata: Slave Routes and Circuits of Silver in the Late-Eighteenth Century Atlantic and beyond». *Colonial Latin American Review* 29, 4 (Dec. 2020): 630-657.

traficantes extranjeros, en tanto conducían esclavos a las colonias españolas, también dan cuenta de las estrategias de comercio y contrabando.⁷²

En una serie de legajos del AGI de Sevilla, en el fondo Indiferente General, se encuentran licencias y asientos (contratos de trata esclavista), así como la correspondencia y las peticiones a la corona, que ofrecen información sobre el arribo de barcos esclavistas, y sobre la captura de barcos enemigos (fundamentalmente ingleses, pero también de otros imperios) y el desembarco de los cautivos en la colonias españolas desde mediados del siglo XVII hasta inicios del siglo XIX. También en el AGI, los fondos sobre la Casa de Contratación y Contaduría brindan fuentes sobre la trata durante los siglos XVI y XVII. Este tipo de registros suele complementar a los archivos de las colonias, como los de Buenos Aires y de Montevideo, pues en ocasiones los barcos que faltan en los registros coloniales a veces fueron registrados en la correspondencia entre autoridades coloniales y metropolitanas depositada en España. De este modo, la investigación sobre el tráfico tiene que examinar fuentes existentes tanto en la península Ibérica como en las Américas.

Si bien este compendio de fuentes y archivos ilustra las múltiples posibilidades para los investigadores del tráfico de esclavos no solo para el Río de la Plata, sino también para el Atlántico español, esto también constituye un desafío. Uno de los obstáculos para el avance de los estudios sobre la trata en Hispanoamérica ha sido esta diversidad de repositorios. Sumados a los tres principales archivos españoles (Archivo General de Indias en Sevilla, Archivo Histórico Nacional en Madrid y Archivo General de Simancas) hay una veintena de archivos nacionales en Hispanoamérica que contienen datos sobre la trata, sin contar archivos municipales o eclesiásticos. Ante este desafío, en esta última década, la consulta del sitio *Slave Voyages* permite a investigadores en Cartagena o Buenos Aires contrastar los datos de sus trabajos con los ofrecidos por estas bases de datos, y acceder a información procedente de diferentes archivos sobre la trata en Hispanoamérica. Esta herramienta también es útil para guiarse en pos de realizar la investigación archivística que resta, para identificar repositorios que aún no han sido examinados para el estudio de la trata. Pero más allá

⁷² En el estado de Rhode Island en Estados Unidos, abunda documentación sobre la trata hacia Cuba, y en menor medida hacia el Río de la Plata. Estas fuentes están en la Rhode Island Historical Society, John Carter Brown Library (Brown University), Bristol Historical Society, y la Newport Historical Society, entre otras instituciones.

de las fuentes, también en necesario un mayor análisis de las historiografías nacionales, nacidas de las instituciones hispanoamericanas, para contrastar ciertas miradas sobre la trata más circunscritas a los modernos estados nacionales que a un atlántico afro-hispanoamericano más amplio, en lo geográfico, y de larga duración, en términos temporales.

8. Bibliografía

- Assadourian, Carlos Sempat. *El tráfico de esclavos en Córdoba de Angola a Potosí*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, 1966).
- Austin, Shawn M. *Colonial Kinship: Guaraní, Spaniards, and Africans in Paraguay*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2020.
- Barba, Enrique. «Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento, siglo XVIII». *Academia Nacional de la Historia Separata Investigaciones y Ensayos* 327, 28 (1980): 57-76.
- Barrachina, María Agustina. «Africanos y Afrodescendientes en el Buenos Aires Posrevolucionario: Representaciones en la prensa (1833-1833)». *Revista Binacional Brasil Argentina* 7, 1 (2018): 61-96.
- Borucki, Alex. «The ‘African Colonists’ of Montevideo: New Light on the Illegal Slave Trade to Rio de Janeiro and the Río de la Plata (1830-42)». *Slavery and Abolition* 20, no. 3 (2009): 427-44.
- Borucki, Alex. «The Slave Trade to the Río de la Plata: Trans-imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777-1812». *Colonial Latin American Review* 20 1 (2011): 81-107.
- Borucki, Alex. «Trans-imperial History in the Making of the Slave Trade to Venezuela, 1526-1811». *Itinerario* 36, 2 (2012): 29-54.
- Borucki, Alex. «The U. S. Slave Ship Ascension in the Rio de la Plata: Slave Routes and Circuits of Silver in the Late-Eighteenth Century Atlantic and beyond». *Colonial Latin American Review* 29, 4 (Dec. 2020): 630-657.
- Borucki, Alex. «African Experiences in the Slave Routes to the Río de la Plata during the viceregal era». En Prado, Fabricio, Viviana Grieco, y Alex Borucki (eds.), *The Río de la Plata from Colony to Nations: Commerce, Society, and Politics*. New York. Palgrave, 2021, en prensa.
- Borucki, Alex, David Eltis, y David Wheat. «Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America». *American Historical Review*, Vol 120, 2 (2015): 433-461.
- Borucki, Alex, Karla Chagas, y Natalia Stalla, *Esclavitud y Trabajo. Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguayo-brasileña*. Montevideo: Pulmón, 2004.
- Camarda, Maximiliano. «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un actor: José Ramón Milá de la Roca», *Naveg@mérica*, 12 (2014): 1-24.
- Canabrava, Alice. *O Comercio portugues no rio da Prata 1580-1640*. São Paulo:

- Universidade de São Paulo, 1944.
- Cassano, Guido. «De soldados libertos a jornaleros y peones: africanos y afrodescendientes en Carmen de Patagones, 1820-1870». En: Florencia Guzmán y María Lourdes Guidoli, *El Asedio a la Libertad: Abolición y posabolición de la esclavitud en el Cono Sur*. Buenos Aires: Biblos, 2020, 375-406.
- Castellano Sáenz Cavia, Rafael M. »La abolición de la esclavitud en las Provincias Unidas del Río de la Plata (1810-1860)«. *Revista de Historia del Derecho*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, n. 9 (1981): 55-157.
- Crespi, Liliana. «Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828)». *Temas de Asia y África* 2 (1994): 109-22.
- Díaz, María L. *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965.
- Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*. Buenos Aires: Talleres Gráficos S.A., 1941.
- Donoso Anes, Rafael. *El asiento de esclavos con Inglaterra (1703-1750)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2010.
- Eltis, David, y Jorge Felipe-González, «The Rise and Fall of the Cuban Slave Trade: New Data, New Paradigms». En: Alex Borucki, David Eltis y David Wheat (eds.), *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2020, 201-222.
- Fragoso, João, y Roberto Ferreira, «Tráfico de escravos e relações comerciais no Sudeste do Brasil: primeira metade do século XIX». Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-Universidade Federal de Rio de Janeiro, 2000 (Base de datos).
- Freeman, David. *A Silver River in a Silver World: Dutch Trade in the Rio de la Plata, 1648-1678*. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.
- Galmarini, Hugo. «Comercio y burocracia nacional: a propósito de Tomás Antonio Romero». *Investigaciones y Ensayos* 28 (1980): 407-439.
- García Cantús, Dolores. «Fernando Poo: Una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900)». Tesis de doctorado, Universitat de Valencia, 2004.
- Garcia, Rozendo Sampaio. «Contribuição ao estudo do Aproveitamento de escravos negros na America Espanhola, 1580-1640». *Anais do Museu Paulista* 16 (1962): 1-195.
- Gelman, Jorge. *Economie et administration locale dans le Rio de la Plata au XVIIIe siècle*. The 3e cycle Hist. et civilis., Paris, EHESS, 1983.
- Ghidoli, María de Lourdes. «El esquivo 'don' de la libertad: afrodescendientes en la cultura visual de Buenos Aires, 1839-1865». En: Florencia Guzmán y María Lourdes Guidoli, *El Asedio a la Libertad: Abolición y posabolición de la esclavitud en el Cono Sur*. Buenos Aires: Biblos, 2020), 305-341.
- Ibarra, Antonio. «Mercado global, economías coloniales y corporaciones comerciales: los consulados de Guadalajara y Buenos Aires», *Historia Mexicana*, LXII, 4 (2013): 1419-1455.
- Jumar, Fernando. «Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778». Tesis de

- doctorado, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2000.
- Jumar, Fernando, e Isabel Paredes, «El comercio intraregional en el complejo portuario rioplatense: El contrabando visto a través de los comisos». *América Latina en la Historia Económica* 29 (2008): 33-98.
- Kühn, Fábio. «Os comerciantes da Colônia do Sacramento e o tráfico de escravos para o Rio da Prata (1732-1777)». Trabajo presentado en el 5.º Rio de la Plata Workshop, College of William and Mary, 2014.
- Kühn, Fábio. «Conexões negreiras: Contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752)». *Anos 90* 24, no. 45 (2017): 101-132.
- Medeiros dos Santos, Corsino. *O tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata*. Brasília: Senado Federal, 2010.
- Mir, Lucio B. *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/d, 1966.
- Molinari, Diego. *La trata de Negros. Datos para su estudio en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1944.
- Moutoukias, Zacarías. *Le Rio de la Plata et l'espace péruvien au XVIIe siècle: commerce et contrebande par Buenos Aires, 1648-1702*. The 3e cycle Hist. des écon. et des sociétés (XIV-XIXe siècles), Paris, EHESS, 1983.
- Moutoukias, Zacarías. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
- Paul, Helen. «The South Sea Company's Slaving Activities». Discussion Paper 924. Southampton: School of Social Sciences, Economics Division, University of Southampton, 2009.
- Possamai, Paulo C. *A vida quotidiana na Colônia do Sacramento (1715-1735)*. Lisboa: Livros do Brasil, 2006.
- Possamai, Paulo C. «O tráfico de escravos na Colônia do Sacramento». Trabajo presentado en el 5º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil, 2007.
- Prado, Fabrício. *Colônia do Sacramento: O extremo sul da America portuguesa no século XVIII*. Porto Alegre, Brasil: Fumproarte, 2002.
- Prado, Fabrício. *Edge of Empire: Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata*. Oakland: University of California Press, 2015.
- Ribeiro, Alexandre. «O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, 1680-1830». Tesis de maestría, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.
- Rosal, Miguel A. *Africanos y afrodescendientes en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Dunken, 2009.
- Rosling, Hans, Ola Rosling, y Anna Rosling Rönnlund, *Factfulness: Ten Reasons We're Wrong about the World –and Why Things Are Better Than You Think*. New York: Flatiron Books, 2018.
- Saguier, Eduardo. «The uneven incorporation of Buenos Aires into World Trade Early

- in the Seventeenth Century (1602-42). The impact of Commercial Capitalism under the Iberian Mercantilism of the Hapsburgs». Tesis de Doctorado, Washington University, Saint Louis, 1982.
- Salvatore, Ricardo. *La Confederación Argentina y sus subalternos: Integración estatal, política y derechos en el Buenos Aires posindependiente (1820-1860)*. Buenos Aires: Biblioteca Nacional, 2020.
- Schlez, Mariano. «¿Esclavistas versus Monopolistas? Las disputas en torno al tráfico de esclavos en el Virreinato Rioplatense (1780-1810)», *Boletín Americanista* LXVI, 72 (2016): 133-154,
- 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* 36, 3 (2015): 424-444.
- Schultz, Kara. «‘The Kingdom of Angola Is Not Very Far from Here’: The Río de la Plata, Brazil, and Angola, 1580-1680». Tesis de doctorado, Vanderbilt University, 2016.
- Schultz, Kara. «Interwoven: Slaving in the Southern Atlantic under the Union of the Iberian Crowns, 1580-1640». *Journal of Global Slavery* 2, 3 (2017): 248-272.
- Slave Voyages website: the Transatlantic Slave Trade Database y the Intra-American Slave Trade Database, disponibles en www.slavevoyages.org.
- Sorsby, Victoria. «British Trade with Spanish America under the Asiento, 1713-1740». Tesis de Doctorado, University of London, 1975.
- Studer, Elena F. S. de. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad de Buenos Aires, 1958, 125-26.
- Telesca, Ignacio. «La historiografía paraguaya y los afrodescendientes» en Gladys Lechini (comp.), *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina: herencia, presencia y visiones del otro*. Buenos Aires: Clacso, 2008, 165-185.
- Thul, Florencia. «Traficantes y saladeristas: los brasileños y sus prácticas continuadoras del tráfico de esclavos en Montevideo en el marco de la abolición, 1830-1852». En: Florencia Guzmán y María Lourdes Guidoli, *El Asedio a la Libertad: Abolición y posabolición de la esclavitud en el Cono Sur*. Buenos Aires: Biblos, 2020, 211-235.
- Trelles, Manuel R. (ed). *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta del Pueblo, 1860-1867.
- Wasserman, Martín, «Esclavos desaparecidos. La invisibilización jurídica de los hombres y mujeres comercializados durante el temprano siglo XVII en Buenos Aires». En: Florencia Guzmán y Lea Geler (Coords.), *Actas de las Segundas Jornadas de Estudios Afrolatinoamericanos del GEALA*, Instituto Ravignani, Buenos Aires, 2011, 817-831.
- Wasserman, Martín, *Las obligaciones fundamentales. Crédito y consolidación económica durante el surgimiento de Buenos Aires*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2018.