

EL COMERCIO DE ESCLAVOS EN EL RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA SU ESTUDIO.

Liliana Crespi *

El comercio de esclavos presentó características atípicas dentro del sistema económico español, ya que en él no se aplicaron los principios mercantilistas propios de las instituciones coloniales españolas. Implicó negociaciones con tratantes extranjeros o bien la extracción directa desde África, vías de distribución continental a cargo de comerciantes particulares o factores y, principalmente, una circulación al margen de los navíos de flota. Esto último trajo como consecuencia que el comercio de esclavos estuviera frecuentemente ligado al contrabando, sobre todo durante el siglo XVII.

La internación de esclavos se realizó desde Buenos Aires hacia distantes puntos del Virreinato del Perú y contribuyó al mantenimiento de una ruta transcontinental que unía Buenos Aires con Santiago de Chile. Este comercio, prohibido durante el siglo XVII fue alentado por la corona en el siglo XVIII en detrimento de la ruta real de esclavos que unía Cartagena con Lima.

Es necesario entonces, realizar una breve aproximación a las particularidades de este comercio en el Río de la Plata para acceder a una mejor comprensión de la problemática que presentan las fuentes para su estudio. Las que fueron utilizadas para la elaboración de este trabajo en modo alguno totalizan las existentes sobre el tema, pero fueron seleccionadas por considerarlas representativas de los casos expuestos.

La trata en Buenos Aires. De las prohibiciones al comercio libre

A poco de fundada, la ciudad puerto de Buenos Aires ejerció sin impedimentos su comercio hasta fines del siglo XVI. Si bien su población era escasa y no demandaba un volumen importante de intercambio, ciudades como Córdoba, Tucumán y principalmente Potosí prometían hacer de ella un centro de intenso tráfico de ultramar.

* Licenciada en Historia, Universidad Nacional de Luján. Actualmente se desempeña como Jefa del Departamento Documentos Escritos del Archivo General de la Nación.

El primer ingreso de esclavos a Buenos Aires se produjo hacia 1585 cuando el Obispo de Tucumán, Francisco de Vitoria, obtuvo un permiso para importarlos del Brasil. De esta forma quedó iniciada una nueva ruta marítima que suplantaría con el tiempo la terrestre de Asunción.¹

A partir de 1590, se registraron en Córdoba siete compañías comerciales negreras, que partiendo desde Buenos Aires llegaron a Angola para adquirir esclavos destinados al mercado rioplatense.²

Pero el celo monopolista de los comerciantes limeños unido al de los miembros del Consejo de Sevilla llevó al dictado de la primera Cédula que prohibía el comercio de Buenos Aires con Brasil y la costa de África. Esta prohibición, atemperada a veces por Cédulas posteriores que otorgaron alguna que otra licencia de comercio, se mantuvo rígida para el caso de tráfico de esclavos durante todo el siglo XVII.

La ruta Cartagena - Lima era pues la única habilitada para proveer esclavos a los extensos territorios del Virreinato del Perú y toda la normativa real fue puesta a disposición de esta estrategia. Así, las Cédulas de prohibición, las Ordenanzas de Alfaro, la creación de la Aduana de Córdoba, el impedimento de uso de moneda, los comisos y almonedas trataron, sin lograrlo, que Buenos Aires permaneciera cerrado a toda actividad comercial de ultramar.

Sin embargo, en el puerto se fue tejiendo una red comercial que introdujo esclavos y mercaderías amparándose en licencias, arribadas forzosas, manifiestos y, por supuesto, el contrabando.³ Red comercial que estaba en su mayoría compuesta por portugueses o viajeros llegados desde otros puntos del Virreinato del Perú, sin incluir a los empobrecidos vecinos de Buenos Aires.⁴ Éstos, nucleados en el Cabildo, trataron en vano de revertir las prohibiciones. La falta de esclavos en la región se agravó con las pestes de 1621, 1627 y 1642 que diezmaron la ya escasa mano de obra indígena y esclava.

En repetidas oportunidades suplicaron al Rey permiso para importar directamente esclavos de Angola para incorporarlos al trabajo rural y, por qué

¹ Molina, 1958.

² Assadourian, 1966.

³ Las licencias eran permisos concedidos por la Corona a un particular para comerciar cierta mercadería en Indias, generalmente a cambio de una contraprestación al Rey además del pago en metálico. Las arribadas forzosas se refieren a la llegada de navíos mercantes a un puerto americano sin autorización y donde su maestre declara haber sufrido alguna avería que lo obligaba a entrar a puerto para su reparación. En el Río de la Plata esto traía aparejado el comiso de mercaderías, en este caso esclavos, y su posterior remate en almoneda pública.

Los manifiestos eran la presentación formal que un particular hacía ante las autoridades declarando poseer esclavos ingresados ilícitamente. Al pagar la tasa correspondiente esos esclavos quedaban entonces legalizados.

⁴ Sobre la formación de la elite comercial en Buenos Aires ver: Gelman, Jorge. "Economía natural - economía monetaria. Los grupos dirigentes en Buenos Aires a principios del siglo XVII". *Anuario de estudios americanos*, Tomo XLIV.

no, internar parte de ellos hasta el Perú. Esto se peticionaba en el conocimiento que “en Perú los esclavos serán bien vendidos pues los que vienen de Cartagena son muy costosos”.⁵

Pero a lo largo de todo el siglo XVII ingresaron esclavos al puerto de Buenos Aires y no sólo fueron producto del contrabando. Las licencias otorgadas a particulares fueron la forma legal más corriente de introducción aunque sin representar cantidades importantes. Estas concesiones, muy bien valuadas por cierto, no eran accesibles para los vecinos. El Rey, la Casa de Contratación o los Virreyes hicieron uso de ellas para pagar servicios a la Corona o bien obtener nuevos ingresos para el tesoro real. Comerciantes portugueses y genoveses por lo general las adquirían de reventa, lo que les permitía introducir esclavos en diversos puntos de la América española.

Pero si bien estas licencias solucionaron parcialmente el problema del abastecimiento de mano de obra esclava, el instrumento más efectivo fue sin duda el Asiento.⁶

En los primeros tiempos del siglo XVII, estos contratos fueron firmados con compañías portuguesas, más tarde genoveses, para terminar el siglo con una mayoritaria presencia de comerciantes holandeses. Algunos asientos contemplaron la introducción de esclavos en el Río de la Plata. El primero de ellos fue el firmado con Gomez Reynel en 1595, que estipulaba el ingreso de 600 piezas. La temprana muerte del asentista lleva a pensar que lo introducido no llegó a totalizar la cuota prevista.

Pero si bien las licencias y asientos constituyeron excepciones a las prohibiciones reales que pesaban sobre Buenos Aires desde 1594, el contrabando fue, sin duda, la vía más utilizada para ingresar a ese puerto mercaderías y esclavos.

Los comisos de negros en barcos arribados sin permiso y su posterior remate fueron moneda corriente durante el siglo XVII. Portugueses primero y holandeses después mantuvieron un tráfico paralelo que posibilitó el ingreso de esclavos y su internación por las rutas continentales hasta formar un nexo con el Pacífico.

Hasta 1640 fueron los portugueses los que controlaron el tráfico ilegal en el Río de la Plata. Sus posesiones en la costa de África y Brasil, sumado al hecho de responder al mismo rey que España, fueron de vital importancia para el manejo de la trata en el Atlántico sur. La separación de las coronas y la pérdida de puntos estratégicos como Luanda en África y Recife en Brasil produjeron una merma en su comercio negro.

⁵ Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires, 27 de septiembre de 1634.

⁶ El Asiento era un contrato de aprovisionamiento que firmaba la corona con una compañía o sociedad comercial para el aprovisionamiento de determinado producto en una región puntual de América. Durante el siglo XVII fueron firmados con comerciantes y en el siguiente formaron parte de negociaciones entre potencias europeas, siendo incluidos en el articulado de Tratados internacionales.

Se asistirá en cambio al ascenso de los holandeses quienes, además de las colonias arrebatadas a Portugal sumaron la caribeña de Surinam en 1667. Gran Bretaña fue perfilándose como otra nación negrera aunque aún limitaba sus viajes entre África, América del Norte y el Caribe. Barbados y más tarde Jamaica eran las islas donde acudían los colonos a proveerse de todo tipo de mercaderías, entre ellas esclavos.

La situación legal del tráfico cambió sustancialmente en el siglo siguiente con el arribo de una nueva dinastía reinante. La Corona concertó una política de asientos bajo la forma de Tratados Internacionales, con lo que regularizó en gran parte la provisión de esclavos para sus colonias.

El advenimiento de los Borbones al trono de España significó también una alianza económica con Francia, la que se vio reflejada en el Tratado de Asiento con la Compañía de Guinea. Entre 1702 y 1713, 18 buques negreros ingresaron al Río de la Plata transportando 3475 esclavos. Casi todos incluían mercaderías de contrabando, continuando con las prácticas ilegales a las que Buenos Aires era tan afecta.⁷

Consecuencia directa de la Guerra de Sucesión española fue el Tratado de Asiento firmado con Gran Bretaña en 1713. La diferencia entre éste y el anterior estribaba en que la compañía inglesa, cuya principal accionista era la misma Reina, no dependía en nada de los designios del rey español para el desenvolvimiento del comercio. Aún más, la compañía estaba habilitada para ingresar a los puertos americanos un navío anual de mercaderías. Con el tiempo, estos navíos anuales colaboraron en gran parte a la desaparición de los galeones españoles en las ferias de Portobello.⁸

A partir de la firma de estos Tratados de Asiento, Buenos Aires pasó a ser un puerto habilitado para el comercio negrero y desde allí los cargamentos se distribuirían a lo largo de las rutas continentales, ofreciendo un notable contraste con la política restrictiva que los Habsburgo le habían impuesto.

Con la conclusión del Tratado de Asiento con Inglaterra, en 1750, la Corona española se vio obligada a tratar de resolver el problema de la provisión de mano de obra africana para sus colonias. Con el dictado de una profusa legislación los Borbones facilitaron y promovieron la trata, liberando precios y reduciendo impuestos a fin de equiparar a España con las otras coronas europeas, dueñas hasta ese momento de los beneficios que este comercio producía.

Para el caso del Río de la Plata, la creación del Virreinato en 1776, dio a esos territorios una entidad administrativa superior colocando a Buenos Aires como cabeza jurisdiccional y elevándola, junto con Montevideo, al nivel de puerto habilitado para todo comercio de ultramar. El tráfico se liberalizó y fue ejercido tanto por españoles como por extranjeros.

⁷ Studer, 1958.

⁸ Thomas, 1997.

Dos intentos de la corona española para controlar el comercio negrero fracasaron y finalmente esa actividad fue asumida por comerciantes particulares en el marco del Reglamento de Libre Comercio de Negros de 1789. El primero de ellos fue el proyecto de establecer una factoría negrera en las Islas de Fernando Poó y Annabón. Las luchas con Portugal por la demarcación de límites en los territorios de Río Grande, al sur de Brasil, concluyeron con la firma del Tratado de San Ildefonso en 1777. España obtuvo la posesión de esas dos islas en el Golfo de Guinea con el compromiso de Portugal de colaborar para que la corona ibérica se iniciara en la trata africana. Una expedición partió de Montevideo al año siguiente con la misión de colonizar ambas islas y establecer allí factorías negreras. Sin embargo, la falta de recursos y experiencia en ese campo comercial, sumado a las fiebres que diezmaron las fuerzas vivas y que provocaron una rebelión, hicieron que la improvisada empresa terminara con la pérdida de hombres y caudales al cabo de cinco años, sin haber logrado remitir a América ningún esclavo.⁹

El segundo intento fallido lo constituyó la Real Compañía de Filipinas, formada en 1785 y a la que se le otorgó el monopolio de la trata en el Río de la Plata. No se han encontrado registros de una actividad muy intensa por parte de esa compañía y los que existen hacen referencia a una cantidad bastante reducida de esclavos internados, consecuencia ésta de la alta mortandad de los mismos durante el cruce del Atlántico.¹⁰

Como dijimos anteriormente, fueron los comerciantes locales los que continuaron exitosamente con la trata y los que lograron poco a poco mayores ventajas económicas. Las travesías no se circunscribieron sólo al África atlántica, sino que los buques negreros que partían del Río de la Plata llegaban hasta los mercados de Mozambique y aún a la Isla de Francia en el océano Indico. Una sustancial disminución de las tasas dadas en el marco del Reglamento de Libre Comercio de Esclavos permitió, entre 1791 y 1796, un flujo permanente de esclavos hacia esos puertos y la exportación de frutos de la tierra a modo de retornos. Hacia fines del siglo la esclavitud estaba firmemente arraigada en el territorio y su comercio fomentó las actividades agrícolas y ganaderas. Sobre todo estas últimas puesto que la exportación de cueros vacunos se convirtió en la forma más frecuente de financiación de la trata.

Al momento de iniciarse el siglo XIX Buenos Aires estaba sólidamente inmersa en su proyecto atlántico, sirviendo de nexo entre las poblaciones continentales y la corriente comercial triangular que contactaba los puertos rioplatenses con los africanos y los del resto de la América española.

⁹ Crespi, 1997.

¹⁰ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), División Colonia, Hacienda, Leg. 44 y 51.

Las rutas de comercialización internas

El trazado de las vías comerciales en el territorio rioplatense y altoperuano no fueron sino una combinación entre los antiguos caminos prehispánicos y aquellos que se fueron delineando según las exigencias de comunicación de los nuevos pobladores. La red incaica que partía de Cuzco llegaba hasta el Tucumán y Cuyo y la vinculación de esos territorios con Buenos Aires insumió grandes esfuerzos por parte de comerciantes y transportistas que combinaron la utilización de enormes carretas con métodos indígenas para el cruce de ríos, la búsqueda de agua potable o el acceso a los pasos andinos.

Si hablamos de los caminos recorridos por los esclavos desde el puerto de Buenos Aires hasta su destino final, no podemos apartarnos del hecho que Potosí fue el mercado más apetecido por los tratantes. Sobre todo en el siglo XVII, la plata peruana fue la promotora del arribo sistemático de navíos negros al Río de la Plata.

Es sabido que las actividades propias de la minería estuvieron a cargo de trabajadores indígenas forzados a hacerlo. Pero los esclavos también representaron una fuerza de trabajo en las zonas mineras (fundiciones, ingenios, acuñación de moneda, transporte) o bien empleados en actividades agrarias en zonas desde las que se vendían excedentes agrícolas a poblaciones ricas que, como Potosí, estaban imposibilitadas de proveerse su propio sustento. Chacras y haciendas ubicadas no solamente en el Alto Perú sino también en el norte del actual territorio argentino.

Pero el mantenimiento de las vías que partían de Buenos Aires para adentrarse en el continente y aún cruzar la cordillera, no puede circunscribirse sólo al hecho de la alta capacidad de consumo de los centros mineros o Lima. Las poblaciones que se hallaban a lo largo de esa ruta también generaban su propia demanda de esclavos y mercaderías.

El historiador Carlos Assadourian ha explicado largamente cómo las diferentes regiones producían “frutos de la tierra” y demandaban medios de producción y subsistencia, independientemente del mercado de la plata.¹¹ A su vez estas áreas productivas mantenían un vínculo comercial con Buenos Aires la que, si bien no revestía mayor importancia como núcleo poblacional y productivo (al menos durante el siglo XVII), contaba con la enorme ventaja de un puerto con salida al Atlántico.

Los registros documentales sobre el ingreso de esclavos a Buenos Aires, sea en forma legal o no, permiten inferir que el flujo fue constante aunque muy por encima de las posibilidades de absorción por parte de sus vecinos. Es que esos

¹¹ Assadourian, 1973. También son sumamente útiles los datos que aporta respecto de la distribución de esclavos y mercaderías Moutoukias, 1988.

esclavos fueron mayoritariamente comercializados a lo largo de las rutas terrestres que la vinculaban con Perú, Chile y Paraguay.

La primera de ellas unía Buenos Aires con Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy, para finalizar en Potosí luego de un recorrido de 540 leguas. Aunque la ruta solía extenderse hasta la misma Lima. Cuando en 1613 se dictó una nueva Real Cédula de prohibición de comercio para Buenos Aires, el Rey ya había tomado conocimiento que mercaderías y esclavos “se suben a Potosí y a toda la provincia de Charcas y aún se bajan hasta Lima” lo que a la vez representaba la circulación de plata ilegalmente extraída por Buenos Aires.¹²

En los distintos puntos de esta ruta parte de los esclavos eran revendidos mientras que el resto seguía su camino hacia el norte. A su vez, los productos locales eran incluidos en el intercambio ya que, además de representar una forma de pago complementaria a la plata, ingresaban en el circuito comercial de exportación. Esto último se dio en forma más extendida cuando, a fines del siglo XVIII, la corona exceptuó a los esclavos del impuesto de introducción en tanto el pago de los mismos se realizara con “frutos de la tierra”.

La ruta hacia Chile totalizaba 370 leguas pasando por Córdoba, San Luis, Mendoza, llegando a Santiago y Valparaíso luego de atravesar los pasos cordilleranos. Las caravanas cruzaban generalmente por el paso de Uspallata, por donde se canalizaba la mayor parte del comercio a Chile. La preocupación de las autoridades por conocer mejores pasos es recurrente en la documentación. Numerosos informes que hablan de nuevas vías de cruce, de caminos más o menos transitables, de reparación de refugios demuestran la preocupación de las autoridades por mantener esa ruta abierta. Durante el siglo XVII la ruta a Chile representó para los tratantes la posibilidad de evadir el control de la Aduana de Córdoba, la que precisamente había sido creada para cortar la ruta del contrabando.

Para llegar a Paraguay se seguía la ruta que remontaba el río Paraná pasando por Santa Fe y Corrientes para terminar en Asunción, luego de un trayecto de alrededor de 200 leguas. En los alrededores de Asunción existía desde tempranas épocas una pequeña industria naviera que permitía la construcción y reparación de barcos aptos para el tráfico fluvial. Además, las misiones jesuíticas del Paraguay absorbían gran parte de las mercaderías y esclavos ingresados. Sin embargo, la ruta terrestre fue la preferida pues demandaba menor infraestructura. La fluvial fue ocasionalmente utilizada por los contrabandistas de esclavos, sobre todo por aquellos que cruzaban desde Sacramento (Uruguay), lugar de asiento de tratantes portugueses desde los inicios del siglo XVII. El recorrido de estas rutas se mantuvo a lo largo de los siglos XVII y XVIII y aún

¹² AGN, División Colonia, IX-14-7-21.

luego del movimiento independentista. Se siguió manteniendo el contacto entre las ciudades principales aunque los límites del antiguo Virreinato se redujeron considerablemente.

Fuentes para el estudio del comercio negrero

El Archivo General de la Nación, con sede en Buenos Aires, conserva fuentes manuscritas que nos permiten una visión cualitativa del proceso esclavista en el Río de la Plata.

La falta de series documentales completas referidas a ese comercio durante el siglo XVII puede explicarse en el hecho que dicha actividad había sido declarada ilegal por la Corona. Además Buenos Aires era una Gobernación dependiente del Virreinato del Perú y por cuestiones administrativas la documentación sustantiva se producía en Lima o allí era enviada, al no existir en Buenos Aires instituciones rectoras como Real Audiencia, Tribunal de Cuentas o Aduana. Para el siglo XVIII la existencia de fuentes cambia sustancialmente por varias razones. En primer lugar, el cambio dinástico trajo aparejada una importante variación en las actividades mercantiles de la región. La firma de los Tratados de Asiento no sólo regularizó el tráfico en el Río de la Plata sino que también confirmó a Buenos Aires en la categoría de puerto de recepción y distribución. Más tarde, la aplicación de la Real Cédula de Libre Comercio de 1789 generó nuevas series documentales sumamente útiles, no sólo para el estudio de la trata sino también de las otras actividades económicas con ella relacionadas. Pero el cambio más significativo fue sin duda la creación del Virreinato del Río de la Plata, lo que trajo aparejada una nueva entidad político-administrativa en la región.

Las fuentes conservadas nos permiten conocer detalles del proceso comercial esclavista, aunque, si tenemos en cuenta la constante presencia del contrabando, no las cifras reales del tráfico. Según los actos que reflejan podemos dividirlos de la siguiente forma:

GOBIERNO - ADMINISTRACION

Normativa Real
Acuerdos del Cabildo
Correspondencia de Gobernadores y Virreyes
Expedientes Administrativos
Intendencias
Comandancia de Fronteras
Temporalidades

JUDICIALES

Autos de Gobernadores y Virreyes
Expedientes Tribunales Menores,
Hacienda, Interior y Justicia
Consulado de Buenos Aires
Juicios testamentarios
Protocolos Notariales

ECONÓMICAS - CONTABLES

Acuerdos de Real Hacienda
Libros de Contaduría
Libros de Decomisos
Libros de ingreso de esclavo
Libros de Alcabalas
Registros de navíos
Tribunal de Cuentas, Caja de Buenos Aires
Aduana. Guías y fianzas.

En una primera instancia resulta indispensable el estudio de la normativa dictada para regular el ingreso de esclavos al territorio del Virreinato del Perú.

En lo referido estrictamente a Buenos Aires, las fuentes denotan la contradicción en que se vio envuelta la Corona tratando por un lado de resguardar su monopolio y a la vez mantener poblada y defendida la retaguardia del Perú. Por ejemplo, la Real Cédula de 1602, que ajustaba el comercio de Buenos Aires a lo estrictamente necesario para su subsistencia, sentó el precedente de una ruta comercial desvinculada de aquella otra controlada por los navíos de flota.

Las Cédulas de prohibición, la de creación de la Aduana de Córdoba, el impedimento del uso de moneda, el funcionamiento de comisos y almonedas, reflejan una realidad: el ingreso de esclavos se producía sistemáticamente, lo mismo que su internación hacia Chile y Perú. Como dijo el Virrey Marqués de Cañete en 1594 "... aquel paso y puerta es tan grande y la tierra hasta Potosí tan larga y ancha que es imposible estorbar el paso a nadie, aunque yo lo tenga prohibido..."¹³ Un siglo más tarde las Cédulas, Provisiones y Decretos reales nos hablan de un tráfico permitido y aún alentado por la Corona. Desde el Cabildo de Buenos Aires son constantes las peticiones elevadas al Rey para obtener licencias de ingresar esclavos y mercaderías y comerciarlos libremente en Paraguay, Chile y Perú. Asimismo, los comentarios incluidos en las Actas sobre el arribo de buques negreros son sumamente útiles a la hora de recoger datos sobre este tráfico.

¹³ Molina, 1959.

Los Virreyes y Gobernadores, a través de su correspondencia y Autos judiciales, hacen referencia al comercio prohibido. Veamos algunos ejemplos.

En 1594 el Virrey comisiona a Sancho de Figueroa para inquirir sobre el contrabando que se hace por el Río de la Plata. La finalidad de esta comisión era la de evitar la salida de metales provenientes de “Potosí, Chile y reinos del Perú, con perjuicio del comercio de España”.¹⁴

El Gobernador Hernandarias fue, a principios del siglo XVII, un denunciador tenaz de toda transacción ilícita que se hiciera dentro de su territorio. En una de sus comunicaciones al Virrey informa que la entrada de mercaderías y esclavos hasta el Tucumán, Reino de Chile y Perú ascendían a un total de \$ 300.000 anuales.¹⁵

Un Memorial del Consulado de Lima da cuenta en 1675 que esta situación comercial no ha variado, cuando dice que desde Buenos Aires se introducen infinitas mercaderías llevándolas fuera de su jurisdicción, hasta el reino de Chile por la cordillera, resultando así abastecidas los territorios de Potosí, Chuquisaca y Oruro.

Un siglo más tarde, en la Lima de 1780, el Conde de San Isidro peticionaba ante el Virrey sobre la posibilidad de obtener permiso para importar 500 esclavos al año, vía Buenos Aires. Aducía que “este Reino depende para su cultivo y servicio de las manos de los esclavos negros sin los cuales quedarían estériles los campos por falta de otra gente que se entretenga en las haciendas y las chacaras”.¹⁶

Las fuentes judiciales proporcionan datos sobre el empleo de esclavos, así como de las transacciones de compra y venta de los mismos. La consulta de los Protocolos notariales adquiere mayor relevancia a partir de la disposición que obligaba, después de 1685, a protocolizar las compras y ventas de esclavos, consignándose procedencia y nombres de las partes. Los inventarios incluidos en los juicios sucesorios describen cantidades y características de los esclavos sujetos a servidumbre por el fallecido, así como su valuación.

Los expedientes correspondientes a las series de Hacienda, Interior o Justicia presentan una amplia gama de casos referidos al comercio de esclavos. Con respecto a las introducciones ilegales, se obtienen datos de su desarrollo y los procesos que se siguieron. También, dentro de los expedientes de Hacienda se encuentra información sobre el desenvolvimiento del Asiento Inglés o de lo actuado por la Compañía de Filipinas. Entre los papeles del Consulado se encuentran referencias al arribo de buques, al pago de impuestos por la introducción de esclavos, así como litigios entre tratantes o entre éstos y la Corona.

¹⁴ AGN. Colección de Reales Cédulas y Provisiones Reales.

¹⁵ AGN, División Colonia, IX-14-7-21

¹⁶ AGN. División Colonia, Tribunales Criminales, Legajo 20.

Los documentos de carácter económico reflejan la existencia de un sistema impositivo que gravaba el comercio de esclavos desde su arribo al puerto. A partir de ellos se pueden obtener detalles de la actividad de los Oficiales reales, los Factores de asiento, de los Comisos y Almonedas. Asimismo se obtienen nombres y procedencia de los comerciantes y consignatarios.

Para el estudio del arribo de buques negreros y su posterior distribución a lo largo del Virreinato son de consulta obligada los Registros de navíos y los Libros y expedientes de la Aduana y del consulado. Tanto unos como otros reflejan los entretelones del tráfico (legal o no) así como las mercaderías que se importaban junto con los esclavos y los productos agrícola - ganaderos que se exportaban a modo de retornos.

Ésta ha sido una aproximación a las fuentes relativas a la trata en el Río de la Plata. Forma parte de una selección que pretende demostrar la variedad de tipos documentales que nos permiten comprender y estudiar esta temática. Se ha considerado pertinente incluir un listado de las principales Reales Cédulas que marcaron el tráfico negrero en la región durante dos siglos. Como se ha dicho anteriormente el conocimiento de la normativa vigente para el estudio de este comercio, o de cualquier otro, es imprescindible antes de enfrentar la lectura de otro tipo de fuentes.

Los originales de las Reales Cédulas aquí transcritas se encuentran conservadas, en su mayoría, en el Archivo General de la Nación. Otras lo están el Archivo General de Indias y para este trabajo se han utilizado las transcripciones publicadas existentes.

Algunas conclusiones

Indudablemente el tema del comercio de esclavos ha merecido la atención de los historiadores. Del estudio de la trata en general se avanzó en los últimos años hacia diferentes aspectos de este comercio de hombres. De allí surgieron particularidades que orientaron los estudios del comercio entre regiones, de las diferentes etnias arribadas, de los precios, del contrabando, de la inserción social de los africanos, de sus luchas por la libertad. Del mismo modo se comenzó a prestar atención al tráfico en el siglo XVII, antes tantas veces minimizado.

Los esclavos se comercializaron a lo largo de más de dos siglos por los territorios del antiguo Virreinato del Perú. Mientras tanto las poblaciones crecieron y con ellas sus áreas productivas y sus demandas de fuerza de trabajo. La política borbónica de Asientos y el Libre Comercio invistió a Buenos Aires como centro de distribución de esclavos a través de rutas continentales hacia el interior. Se privilegió entonces el espacio atlántico por sobre el terrestre. Fueron cada vez más frecuentes los contactos con África y el comercio humano se

combinó con exportaciones de las diferentes regiones del Virreinato. Hacia fines del siglo XVIII el circuito comercial que la unía con el resto de América, África y Europa estaba consolidado.

La documentación nos permite abarcar todos y cada uno de estos temas porque la esclavitud estuvo presente en todos los órdenes sociales y económicos aunque el modo de producción esclavista no fuera primordial ni en la agricultura, ni en la ganadería ni en la minería. Pero, porque en todas ellas estuvo presente, el estudio de la llegada y posterior inserción de los africanos y sus descendientes aún no ha sido agotado.

*Listado de Reales Cédulas que guardan relación con el comercio de esclavos.*¹⁷

1591

Obligación del Gobernador de enviar relación de las arribadas y comisos que se produzcan.

1594

Se prohíbe el comercio entre Buenos Aires, Brasil y Angola y con todo navío no español.

30-11-1595

Sobre esclavos traídos sin licencia de Angola y Guinea por el Gobernador Fernando de Zárate. Ordena tomarlos por perdidos y remitirlos para su venta a Potosí.

20-10-1597

Sobre los esclavos introducidos por el asentista Gomez Reynel.

5-5-1598

Sobre las licencias de introducción compradas por Lope Vazquez Pestaña.

20-8-1602

Permitiendo a los vecinos de Buenos Aires exportar anualmente frutos del país (trigo, sebo y cecina) al Brasil y Guinea.

2-6-1604

Sobre contrabando y ejecución de visitas al arribo de los navíos al Río de la Plata.

¹⁷ AGN, Colección de Reales Cédulas, Ordenes, Provisiones y Decretos. La descripción de las mismas se encuentra realizada por cada pieza siguiendo un orden cronológico.

Instituto de Historia del Derecho, Cedulaario de Charcas y Río de la Plata. Incluye normativa hasta 1717, descripta por pieza y en orden cronológico.

29-1-1606

Prohibiendo el comercio interior, entre Córdoba, Paraguay y Buenos Aires.

5-6-1610

Reitera al Gobernador Diego Marín la prohibición de comercio que pesa sobre el puerto de Buenos Aires.

26-6-1610

Sobre introducción de negros al puerto de Buenos Aires. Solicita a los Oficiales reales que informen sobre los excesos cometidos.

26-6-1610

Sobre malversación de fondos provenientes de los descaminos de esclavos.

10-7-1610

Sobre descamino de negros. Solicita relación sobre la forma en que se aplican las condenaciones.

10-7-1610

Ordenando la presencia de Oficiales reales en la apertura de los registros de buques.

1613

Renueva la prohibición de trata para Buenos Aires.

8-9-1618

Ordena la creación de una Aduana en la ciudad de Córdoba para el cobro de derechos (50%) de las mercaderías introducidas desde Buenos Aires al Perú.

8-9-1618

Permitiendo a las provincias del Río de la Plata la exportación de frutos al Brasil y puerto de Sevilla por espacio de tres años.

1-9-1621

Sobre arribadas de buques negreros. Instrucciones a seguir por el Gobernador y Oficiales reales.

11-10-1630

Sobre descaminos de negros. Instrucciones para los procedimientos.

1648

Se informa al Gobernador del Río de la Plata sobre la paz con los Países Bajos. Se recuerda la prohibición de comerciar con ellos pero se recomienda buen trato en las arribadas forzosas.

31-8-1657

Asignando a los Ministros y Oficiales reales la sexta parte de los descaminos que hicieron.

16-4-1658

Prohibiendo el comercio por el puerto de Buenos Aires.

28-6-1660

Para que anualmente se remita el importe de lo percibido por comisos de negros.

19-11-1661

Sobre la prohibición de extraer oro y plata por el puerto de Buenos Aires e introducir al Alto y Bajo Perú las mercaderías que a él llegaron.

13-8-1662

Sobre la aplicación y distribución del importe de los comisos.

1681

El Gobernador y las autoridades reales deben inspeccionar conjuntamente los navíos de arribada forzosa o maliciosa.

11-10-1703

Sobre la prohibición de comerciar mercaderías. Impuesto a los asentistas.

31-12-1704

Sobre que no sean admitidos más navíos del asiento que los permitidos.

5-8-1725

Para que la Compañía de Inglaterra pueda introducir tierra adentro los negros que no pudiese vender en Buenos Aires.

14-6-1765

Se aprueba el asiento firmado con Miguel de Uriarte para abastecer de esclavos negros a las Indias.

7-9-1768

Fomenta la extracción de minerales de Uspallata, en Cuyo, y la entrada de negros para su labor.

8-8-1776

Creación del Virreinato del Río de la Plata.

20-10-1778

(R.O.) Ordenando que la expedición a cargo de la ocupación y explotación de las islas de Fernando Poo y Annabón partiese del puerto de Montevideo.

4-11-1784

(R.O.) Se rebaja la aplicación del impuesto a la introducción de esclavos del 9% al 6%.

10-3-1785

De erección de la Real Compañía de Filipinas.

3-4-1786

Se otorga a la Compañía de Filipinas el monopolio del comercio negrero en el Virreinato del Río de la Plata.

28-2-1789

Concede Libre Comercio de negros a las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y la provincia de Caracas a españoles y extranjeros.

24-11-1791

Se hace extensiva la libre introducción de esclavos al puerto de Buenos Aires.

1794

Creación del Real Consulado del puerto de Buenos Aires.

1794

(R.O.) Otorgando prórroga por dos años a las licencias de introducción de esclavatura para españoles y extranjeros en Buenos Aires.

BIBLIOGRAFÍA

Assadourian, Carlos, 1966, "El tráfico de esclavos en Córdoba a Potosí. De Angola a Potosí", *Cuadernos de Historia* 36, Universidad de Nacional de Córdoba, Córdoba.

Assadourian, Carlos, 1973, "Sobre un elemento de la economía colonial: producción y circulación de mercancías en el interior de un conjunto regional" *Revista E.U.R.E.*, Vol. III, Santiago de Chile.

Crespi, Liliana, 1997, "Islas de Fernando Poó y Annabón. Dos intentos de presencia española en África a fines del siglo XVIII". *A dimensao atlántica da Africa. II Reunião Internacional de Historia de África*, San Paulo.

Gelman, Jorge, "Economía natural - economía monetaria. Los grupos dirigentes en Buenos Aires a principios del siglo XVII", *Anuarios de estudios americanos*, Tomo XLIV, Buenos Aires.

Haring, Clarence, 1939, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México.

Mellafe, Rolando, 1964, *La esclavitud en hispanoamérica*, EUDEBA, Buenos Aires.

Molina, Raúl, 1958, "Las primeras navegaciones del Río de la Plata después de la fundación de Garay", *Revista de Historia de América* N° 13, México.

Molina, Raúl, 1959, "Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires", *Revista HISTORIA* 16, Buenos Aires.

Molinari, Diego Luis, 1944, *La trata de negros. Datos para su estudio en el Río de la Plata.*, Talleres Gráficos La Vanguardia, Buenos Aires.

Moutoukias, Zacarías, 1988, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Centro Editor Buenos Aires.

Studer, Elena, 1958, *La trata de negros en el río de la Plata durante el siglo XVIII*, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires.

Thomas, Hugh, 1997, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Planeta, Buenos Aires.

Trelles, Ricardo, 1863 "Apuntes y documentos para la historia del puerto de Buenos aires", *Revista de Buenos aires*, vol. I, Buenos Aires.