

ELENA F. S.  
DE STUDER

LA TRATA DE NEGROS  
EN EL  
RIO DE LA PLATA  
DURANTE EL SIGLO XVIII



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
DEPARTAMENTO EDITORIAL

UN aspecto fundamental de la vida social y del comercio mismo de la época colonial fué la trata de negros. ¿Qué cantidad de esclavos negros se importaron en el Río de la Plata? ¿En qué zonas del país y en qué proporción se distribuyeron? ¿Quiénes tuvieron en sus manos tan lucrativo comercio? ¿En qué medida el negro contribuyó a introducir nuevos hábitos que modificaron las costumbres coloniales? Éstas y otras preguntas eran otras tantas incógnitas que el estudioso tenía planteadas desde hace años. Trabajos meritorios se poseen en esta materia (y la autora hace debida justicia a los más importantes), pero faltaba un buen aporte bien documentado. La tesis de la señora Elena F. S. de Studer viene a llenar este vacío, con su rica y viva luz sobre el apasionante tema. Su trabajo está llamado a interesar igualmente a los estudiosos de los países limítrofes.

Un señalado servicio presta hoy al conocimiento histórico la autora de *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*.





FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
INSTITUTO DE HISTORIA ARGENTINA  
"DOCTOR EMILIO RAVIGNANI"



ELENA F. S. DE STUDER  
LA TRATA DE NEGROS EN EL RIO DE LA PLATA

**PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE HISTORIA ARGENTINA**  
**"DOCTOR EMILIO RAVIGNANI"**  
**DIRECTOR: RICARDO R. CAILLET - BOIS**

**CI**



ELENA F. S. DE STUDER

LA TRATA DE NEGROS  
EN EL RÍO DE LA PLATA  
DURANTE EL SIGLO XVIII



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
DEPARTAMENTO EDITORIAL



QUEDA HECHO EL DEPOSITO QUE PREVIENE LA LEY 11.723  
COPYRIGHT BY UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

IMPRESO EN LA ARGENTINA  
PRINTED IN ARGENTINA

## PARTE PRELIMINAR

### 1. ESPAÑA Y PORTUGAL EN LA ÉPOCA DE LOS DESCUBRIMIENTOS

“Si España se vanagloria de haber aceptado del genio de Colón la limosna de un continente, Portugal puede con más justo título, enorgullecerse de haber iniciado la era de los descubrimientos y preparado el siglo xvi, ¡ese siglo milagroso!”. Así afirma Georges Scelle con mucho acierto, pues es bien notoria la influencia que los navegantes portugueses ejercieron sobre Cristóbal Colón. Éstos, desde 1420 hasta 1480 fueron descubriendo la costa occidental del África y en 1486 logran doblar el Cabo de las Tempestades—desde entonces Cabo de la Buena Esperanza—. Por fin, después de tantos esfuerzos, lo que parecía imposible se torna realidad y, navegando hacia Oriente, llegan a las Indias, a esas codiciadas comarcas, acerca de las cuales Marco Polo difundiera tan extraordinarias noticias.

Entretanto, un marino genovés hace a Isabel la Católica un ofrecimiento audaz: buscar la ruta por el Occidente. Los alisios empujan a la pequeña escuadra hacia las islas Bahamas y el 12 de octubre de 1492 el Almirante del Mar Océano toma, clavando el estandarte, posesión de las nuevas tierras en nombre de la reina de Castilla. Creyó haber llegado a las regiones insulares del Asia Oriental y siguió en ese error hasta su muerte.

Puede afirmarse que sólo a partir del descubrimiento de Vasco Núñez de Balboa del Océano Pacífico, al que llamó Mar del Sur (29 de septiembre de 1513) y después de haber tenido noticias del accidentado viaje de Magallanes, se tuvo la certidumbre de la existencia de un nuevo continente. Se reconoció así el espacio enorme que separaba las Indias americanas de las regiones del Asia. Éstas

fueron, desde entonces, las Indias Orientales; en cambio quedaron con el nombre de Indias Occidentales las tierras e islas centro-americanas.

A los descubrimientos del primer momento siguen las *conquistas* y *entradas*. Bien pronto todas las Antillas, la parte meridional de América del Norte y toda la América del Sur, excepto el Brasil, pasan al dominio español.

Al mismo tiempo los portugueses afianzan su posición en el Oriente, dominando las Indias Orientales, las rutas del Golfo Pérsico y del Mar Rojo.

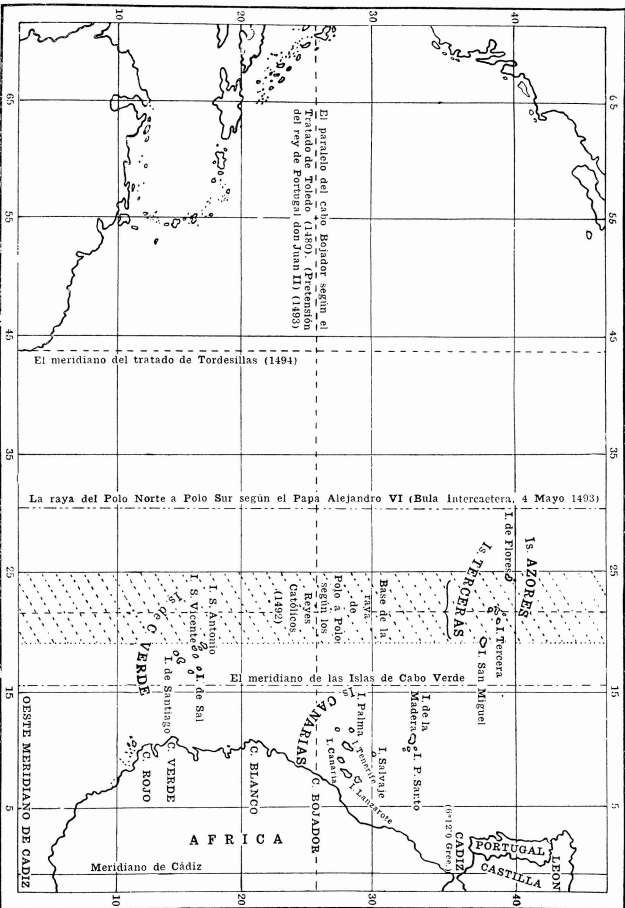
De hecho pues, las dos naciones de la Península Ibérica, buscando en direcciones opuestas el camino de las Islas de las Especies —la gran meta del interés comercial de la época—, descubrieron el Mundo y se repartieron su explotación.

Portugal había obtenido la consagración oficial de sus descubrimientos de la suprema autoridad espiritual, el Papa, mediante la Bula concedida en 1454. En ella Nicolás V reconoció a su rey la posesión de las tierras sobre las costas de Guinea y mares adyacentes.

Ahora España aspiraba a un título similar para los descubrimientos del Gran Almirante y lo consiguió por las bulas que expidió Alejandro VI a su favor en 1493. En ellas se renuevan los principios precedentes y se delimitan hacia el Este las posesiones españolas mediante una línea trazada de polo a polo, a 100 leguas al Occidente de las Islas Azores o las de Cabo Verde. Los Reyes Católicos eran investidos de la soberanía sobre las tierras descubiertas y por descubrir al Oeste de ese meridiano, a condición de evangelizarlas. Es evidente que la línea de demarcación establecida por la Cancillería pontificia era sumamente vaga dada la distancia considerable que separa unas islas de otras.

Portugal temió que su adopción lesionara sus derechos fijados por el tratado de Toledo de 1480<sup>1</sup> y entabló negociaciones que reforzó con preparativos bélicos y amenazas. Don Juan II quería sustituir el límite establecido por el paralelo de las Islas Canarias, reservándose todas las tierras situadas al Sud. La Corona de España, teniendo las manos libres respecto de Francia, envuelta en las guerras de Italia, no se dejó intimidar y se mantuvo firme en sus pretensiones. Finalmente, los plenipotenciarios de ambas naciones llegaron al acuerdo de Tordesillas, suscribiendo el 7 de junio de 1494 dos convenciones: una, referente a la partición del Océano, y la otra, a los establecimientos del África.

<sup>1</sup> Castilla y Portugal celebraron, en 1480, un tratado que se aprobó en las Cortes de Toledo y por el cual ambas coronas se partían el dominio del océano por el paralelo del Cabo Bojador (véase lámina II).



LAS LÍNEAS DIVISORIAS ENTRE LAS POSESIONES CASTELLANAS Y PORTUGUESAS (1480-1494).



En esta última los españoles, luego de asegurarse el dominio de las costas marroquíes, se comprometieron a no frecuentar las pesquerías de Guinea por un lapso no menor de tres años: el dominio portugués sobre las costas africanas se volvía más y más exclusivo.

Como compensación se reconoció la línea divisoria del Atlántico, pero se la desplazó a 370 leguas al Oeste de las Islas del Cabo Verde. El rey de Portugal se comprometió a no enviar expediciones al Oeste de esa línea y el rey de España al Este. Las naves respectivas debían ganar directamente sin escalas, las zonas de influencia que les estaban reservadas. La precisión de esta línea no era mayor que la Alejandrina; no se especificaba desde qué punto de las islas debían contarse las leguas, ni la medida exacta de cada una de ellas. Era fatal que estas graves omisiones hicieran nacer interminables controversias entre ambos gobiernos.<sup>1</sup>

La línea de Tordesillas fué la base a que siempre se acudió en las negociaciones entre España y Portugal, pero a partir de la segunda mitad del siglo XVI ambas potencias carecieron de fuerza suficiente para refrenar y mantener alejadas a las demás potencias europeas.

## 2. LOS CAMBIOS OPERADOS EN LAS RUTAS MERCANTILES Y EN LA ECONOMÍA GENERAL DE ESPAÑA. — ACCIÓN DE LAS DEMÁS NACIONES COMERCIANTES DE EUROPA FRENTE A LAS COLONIAS ESPAÑOLAS DE AMÉRICA.

Hasta el momento de los descubrimientos, los únicos mares frecuentados habían sido los que rodean a Europa: el Báltico, el Mar del Norte y el Mediterráneo. Se destacaban como comerciantes por excelencia las ciudades hanseáticas y las repúblicas italianas. Estas últimas monopolizaban por completo el tráfico de Oriente. Ahora bien: como consecuencia más directa de los grandes descubrimientos se modificaron esencialmente las rutas comerciales. Venecia inmediatamente se vió desposeída de su gran poderío por el reino de Portugal, cuyos súbditos se convirtieron en proveedores

<sup>1</sup> En América la línea atravesaba las tierras adyacentes al Río de la Plata. En sus correrías por el continente, los portugueses llegaron hacia 1573 hasta la margen izquierda de dicho río. La erección de la Colonia del Santísimo Sacramento (1680) en la extremidad misma del territorio que se atribuía la Corte lusitana y el importante comercio ilícito que los portugueses practicaban con los habitantes de Buenos Aires, constituyó una afrenta para España y fué motivo de prolongadas guerras. Después de los tratados de 1681, de 1713 (Utrecht) y de 1750 (Permuta), la Colonia finalizó por ser adjudicada España en 1778 por el de San Ildefonso.

de las apetecidas producciones asiáticas, inundando Europa con todas esas mercaderías suntuarias y raras que, hasta ese momento las caravanas proporcionarían con tanta limitación. El café, el azúcar y las especias se vuelven géneros comunes de consumo general.

Por cierto que las colonias españolas no suministraron productos análogos a su Metrópoli, pero en cambio la transformaron en nación distribuidora de los metales y artículos preciosos. Los conquistadores sólo tuvieron interés por el oro, la plata, las perlas y piedras preciosas. Debieron pasar años antes de que se comenzara a valorar, mediante la agricultura, las vastas regiones adquiridas... Pero justamente ese enriquecimiento fácil y la explotación del trabajo servil fueron una de las causas de la ruina de la agricultura e industria hispánicas.

Bajo los Reyes Católicos y Carlos V, España fué uno de los países más prósperos e industriados de Europa, de modo que cuando se abrió a su comercio el mercado del Nuevo Mundo —al cual sólo ella tenía acceso—, fué capaz de adquirir todos los productos enviados de ultramar y atender a sus crecientes exigencias. Encontró abundantes recursos en sus propios almacenes. Pero debido a las ambiciosas gestas bélicas que sustentó Felipe II, pronto se vió agotada de hombres y dinero, mal que aumentó durante la débil administración de Felipe III y, al iniciarse el siglo XVII, se vió obligada a limitar sus operaciones. Sus florecientes manufacturas estaban en decadencia, sus flotas arruinadas, su extenso comercio extranjero perdido, las comunicaciones con los dominios de ultramar interrumpidas, y sus buques eran apresados y saqueados por enemigos que antes desdeñara. Hasta la agricultura fué abandonada. Siendo uno de los países más fértiles de Europa, apenas cosechaba lo suficiente para la manutención de su población diezmada. El gobierno metropolitano percibió la necesidad de poner remedio a tantos males y en especial la de fomentar el comercio y reforzar la flota para poder conservar y abastecer las colonias. Creyó conseguirlo imponiendo un sistema rígido y complicado que excluyera por completo toda intervención extranjera.

Pero, mientras las exigencias de las colonias iban en aumento, la producción española disminuía, y de aquí resultó que el comercio del Nuevo Mundo pasara gradualmente a manos de las otras potencias. La marina militar no conservaba más que la sombra de su poderío; sus tripulaciones se reclutaban y sus navíos se construían en el extranjero. En vano las leyes excluían a los extranjeros del comercio de Indias. La necesidad anuló sus efectos y obligó a los mismos españoles a cooperar en eludirlos. A pesar

del gran cuidado que los primeros ocupantes pusieron en evitar la participación de otras naciones, los beneficios de las conquistas se esparcieron por toda Europa. Las causas indirectas, de orden económico, pueden señalarse en la adopción universal de una doctrina mercantil que llevó a confundir los metales preciosos con la riqueza, con la prosperidad, siendo como se sabe signos de éstas. Se originó así, la aplicación de un sistema de absoluto exclusivismo por una nación que, no siendo productora, se halló incapacitada para desempeñar el papel activo exigido a la Metrópoli en problemas de tal naturaleza.

A esto se sumaron causas más directas, de orden político, como resultante del interés y de la sed de riqueza de las demás naciones europeas que maniobraron para asegurarse en forma directa los beneficios del Nuevo Mundo, en lugar de obtenerlos indirectamente con dificultad a través de España. Por su parte, estas potencias también aplicaron un severo monopolio en sus colonias, sin dejar de buscar afanosamente los medios de burlar el régimen español.

En un principio Inglaterra, Francia y Holanda soñaron con hallar, también ellas, una nueva ruta que las condujera al país de las especias. Ya no se dirigieron ni al Oriente ni al Occidente sino que optaron por un tercer rumbo: el Norte. Caboto, Willoughby y Frobisher, por cuenta de Inglaterra; Verazzani y Cartier, por Francia, descubren la parte septentrional de América que escapó a los españoles. Los holandeses, a su turno, se establecen en Amsterdam, hoy Nueva York.

Mas, lejos de conformarse estas tres potencias con su acción, no cejaron en dirigir su mirada hacia los dominios hispanos. Su política frente a las posesiones españolas presentó, según la época, características muy diferentes. En una primera, desde los descubrimientos de Colón hasta el final del reinado del emperador Carlos V<sup>1</sup>, se desinteresaron de las colonias españolas y ninguna disputó lo que allí hacían los castellanos. De modo que éstos no tuvieron más preocupación que la de entenderse con los portugueses sobre los límites de sus respectivos dominios y tratar de mantener alejados a los holandeses, súbditos de la Corona de España. Puede decirse que hasta mediados del siglo XVI el comercio de las Indias fué un beneficio exclusivo de la nación española. Las fábricas de la Península, aún prósperas, apenas alcanzaron para abastecer a las colonias.

Un segundo período, hasta mediados del siglo XVII<sup>2</sup>, se caracterizó por la aparición de corsarios holandeses e ingleses y de fili-

1 Carlos V abdica en 1555.

2 Abarca los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV, hasta 1655.



busteros y bucaneros franceses. Las guerras que España sostuvo en Europa y la rebelión de los Países Bajos, dejaron el campo libre a los piratas quienes, con mayor o menor apoyo de sus gobiernos, emplearon una táctica muy sencilla para apoderarse de las riquezas procedentes de las Indias, que consistía en atrevidos ataques a mano armada contra el mal protegido continente americano y en la toma de navíos con ricos cargamentos de retorno en curso de su navegación. España contestó a esa actitud con el establecimiento del comercio de *Flotas* y *Galeones* y la prohibición de establecer poblaciones sobre las costas, permitiéndolo sólo en el interior del país, lejos de las zonas de ataque.

Desde el punto de vista económico, las consecuencias fueron deplorables. La salida de los productos de la tierra se hizo difícil, pues el comercio andaluz en general sólo se interesó por los metales preciosos, perlas y otros objetos de gran valor. A pesar de ello se obstinó en querer monopolizar e inmovilizar el tráfico de mercaderías, porque sabía perfectamente que ese comercio suministraría a cualquier competidor el medio de extraer con los retornos los codiciados metales. Los extranjeros eludieron esa exclusividad mediante el comercio intérlope. Por su parte los colonos, reducidos a vegetar, apoyaron a los contrabandistas, quienes les proveían de medios de vida y posibilidades de lucro. El contrabando, perseguido por las flotas oficiales y muy costoso cuando debía asegurarse la connivencia de las autoridades españolas para poder efectuarlo directamente desde la Península, encontró un vehículo muy cómodo por medio de los navíos de negros.

El tercer período se prolongó hasta fines del siglo xvii, o sea 1699, iniciándose con la significativa conquista de Jamaica por los ingleses, en 1655, y los sucesivos establecimientos de las potencias continentales en las Antillas españolas como verdaderos centinelas frente a los puertos de Indias. A partir de ese momento, el contrabando contó con factorías y depósitos, acrecentándose en proporciones extraordinarias. Ya no se trató de combatir a los colonos españoles, sino de servirlos y asociarse con ellos, de modo que el comercio de Sevilla, que aún había logrado sostenerse en el período precedente, quedó seriamente afectado a fines del siglo xvii.

También en este período el tráfico negrero constituyó para las Antillas inglesas, holandesas y francesas un pretexto de intervención muy útil y sirvió de pantalla al comercio ilícito de mercaderías.

El cuarto período, de 1700 a 1750, comprendió la lucha entre las diversas potencias marítimas para asegurarse ventajas comer-

ciales. Scelle afirma que se lo puede definir con una sola expresión: período diplomático, por oposición a los tres anteriores que son los períodos de iniciativa privada<sup>1</sup>. Si bien los gobiernos hasta ese momento habían alentado, sostenido y dirigido a los piratas y negociantes, no habían intervenido, sin embargo, oficialmente. Pero a partir de los tratados de partición de la monarquía española, hechos aún en vida de Carlos II el Hechizado, todo cambia.

Las potencias quisieron asegurarse mediante convenciones de alcance internacional, la perpetuidad de las posesiones adquiridas, y España, debilitada, se vió obligada a tratar con sus rivales sobre las dificultades relativas al comercio y a consentir, implícitamente, el abandono de su monopolio. Uno de los medios subrepticios de que echan mano, es el *asiento*, es decir, un contrato por el cual un particular o una compañía se comprometía a reemplazar al gobierno español en la administración del comercio negrero. La lucha por su posesión va a engendrar verdaderos tratados. El asiento en sí dejará de ser, aún antes de 1713, un *contrato* para transformarse en un *tratado*.

A esto, le sigue un quinto y último período, en que se procuró resucitar al comercio español. El gobierno de Madrid, no queriendo confiar más el *asiento* a una potencia extranjera, buscó los medios de proveerse de negros sin correr tales riesgos. No obstante sus deseos, se vió obligado —como siempre— a recurrir a los comerciantes extranjeros. Con todo, los *asientos* que concluyó con ellos ya no fueron sino parciales, carentes de esa gran importancia y alcance que habían tenido anteriormente. Aún más; a medida que se fué operando en la política económica española ese cambio fundamental que la encaminó hacia la libertad de comercio, los asientos fueron desapareciendo. Poco a poco las nuevas doctrinas económicas penetraron en España y después de largas vacilaciones, el gobierno terminó por preguntarse si bastaba prohibir el comercio intérope para que éste cesara. Comprobó también que el comercio entre las colonias y las posesiones extranjeras no era solamente voluntario, sino necesario, y se acostumbó a la idea de que América, productora de los frutos indispensables en Europa, se comunicara con las demás naciones en forma natural y no intérope, sobre la base de un comercio recíproco y durable.

Se advirtió que el mantenimiento del monopolio de Cádiz y Sevilla no podía sostenerse; que la mayoría de los comerciantes matriculados no eran sino testaferreros, devotos de los extranjeros, y que hubiese sido más moral e inteligente, reconocer a éstos últimos

<sup>1</sup> GEORGES SCELLE, *La Traite Nègrière aux Indes de Castille*, t. II, pág. XVI, París, 1906.

un derecho al comercio directo, acordándoles la naturalización<sup>1</sup>.

A partir de 1764, se fué extendiendo la libertad de navegación y comercio con las Indias a varios puertos de la Península e islas adyacentes. Mas esos puertos entendieron mal su papel y, con el establecimiento de Consulados como el de Sevilla, sólo aspiraron a repartirse entre ellos el monopolio.

El Tesoro Real, por su parte, anuló muchas de las liberaciones mediante imposiciones muy elevadas. Los abusos prosiguieron y el comercio, en decadencia ya desde tanto tiempo atrás y demasiado acostumbrado a los medios indirectos como para emprender el nuevo camino que sólo se le abría de malas ganas, no renació. En cuanto a la trata, cuya reglamentación se asoció a medidas más o menos afortunadas y destinadas al desarrollo de la agricultura en las colonias, adquirió con la libertad una extensión considerable en manos de los extranjeros, hasta que, haciendo su aparición las ideas humanitarias, nació ese inmenso movimiento que culminó con la abolición de la trata y de la esclavitud.

De lo dicho se desprende que el estudio de la trata de negros está íntimamente ligado al del comercio de América anterior al siglo XIX. Fué ella la que abrió al intercambio europeo todo un mundo, sobre el que una sola nación, España, respaldándose en los derechos adquiridos por la conquista, se reservaba celosamente la explotación exclusiva en una época en que las grandes potencias marítimas —Francia, Holanda e Inglaterra— alcanzaban un creciente desarrollo económico y debían buscar, necesariamente, salida para sus productos.

He aquí por qué la trata llegó a adquirir, para los contemporáneos, una importancia tan considerable, al punto de que se la descubre en el fondo de todas las negociaciones diplomáticas de aquel entonces, alcanzando, en el siglo XVIII, un carácter predominante en el cuadro de la política internacional.

<sup>1</sup> *Ibid.*, t. II, pág. XXVI.

# PARTE GENERAL

## CAPÍTULO I

### EL CUADRO INSTITUCIONAL HISPÁNICO EN FUNCIÓN DE LOS DOMINIOS DE INDIAS

CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ORGANIZACIÓN POLÍTICA, ADMINISTRATIVA Y ECONÓMICA IMPLANTADA POR ESPAÑA EN INDIAS.

Para una mejor comprensión del sistema comercial, y más particularmente de la trata de negros, se impone un breve análisis del régimen de gobierno que los monarcas españoles implantaron en sus colonias.

La organización política, administrativa y económica fué un ensayo de asimilación total<sup>1</sup>. Castilla sólo atinó a trasplantar su propia estructura a las nuevas tierras descubiertas, designando para América funcionarios o tribunales con idénticas denominaciones a las existentes en la Península y con análogas atribuciones en el momento inicial.

Pareció así solucionado el asunto de la estructuración política y administrativa con una simple reproducción de instituciones, pero en la práctica se presentaron multitud de problemas; una tras otra se dictaron disposiciones que desfiguraron, a veces totalmente, esas instituciones originarias, dándoles un contenido distinto al que encerraba el molde primitivo.

<sup>1</sup> En efecto, se intentó crear una nueva España, una Nueva Granada, etc., aquende los mares. Y España no sólo extendió a estas regiones su sistema administrativo, sino que implantó aquí sus leyes, su religión y hasta su idioma. Los indígenas fueron considerados vasallos, reconociéndose como naturales únicamente a los miembros de la población hispano-americana, que, por su parte, fué gobernada en idéntica forma como la sociedad española. "El carácter de... la colonización española fué la política asimilista, o mejor diríamos, el asimilismo" (EUGENIO PETIT MUÑOZ, EDMUNDO M. NARANCIO Y JOSÉ M. TRABEL NELCIS, *La condición jurídica, social, económica y política de los negros durante el coloniaje en la Banda Oriental*, vol. I (1ª parte), pág. 6, Montevideo, 1947.

La organización política de las provincias ultramarinas comprendió autoridades radicadas en España y otras residentes en América. En la Metrópoli tenían asiento las autoridades supremas, destacándose como magistrado unipersonal el Rey, cabeza de toda la monarquía, y como cuerpos colegiados el Consejo de Indias, la Casa de Contratación y el Consulado. En Indias existieron altos funcionarios que gobernaron en nombre del Rey con atribuciones amplias y de carácter personal. Estas magistraturas unipersonales fueron en el orden civil y militar: los Adelantados, Virreyes, Capitanes Generales, Gobernadores, Corregidores, Alcaldes Mayores e Intendentes. En el orden eclesiástico mencionaremos: los Arzobispos, Obispos y el clero regular y secular, aparte de los misioneros. El gobierno colegiado se concretó a cuatro grandes organismos, a saber: Audiencias, Consulados, Cabildos —laicos y eclesiásticos— y uno, *sui generis*, las Juntas de Real Hacienda.

Si bien la ocupación se inició en el reinado de los Reyes Católicos, las dos dinastías que se sucedieron en España durante el largo período colonial, implantaron en Indias dos regímenes distintos en el sentido institucional. Los Austrias consideraron las tierras colonizadas como dominios de Castilla, puesto que su conquista no fué efectuada por el Reino de España como una sola nación<sup>1</sup>. Jamás las equipararon con las provincias españolas, considerándolas siempre verdaderas colonias. En cambio la dinastía borbónica elevó sus dominios ultramarinos al rango de las demás provincias, implantando un sistema de igualdad. Al introducir en España la organización francesa del sistema de Intendencias, aplicaron las ordenanzas respectivas no sólo a la Metrópoli, sino también a América.

En tiempo de los Austrias el mecanismo gubernativo del imperio español contaba con organismos especializados, los *Consejos*, órganos a la vez legislativos, administrativos y judiciales, de los cuales los de Castilla, de Aragón, de Nápoles y de Flandes fueron los que más importancia adquirieron.

A su imitación se creó en 1524 el Consejo Real y Supremo de Indias cuya competencia se extendió a todas las ramas del gobierno de Indias en asuntos eclesiásticos, civiles y militares.

Las condiciones de los negocios de negros originaron un engranaje administrativo especial en el seno de éste: la *Junta de Negros*. Estando interesadas directamente las finanzas de España en la concertación de aquellos asientos, el Consejo de Hacienda, a quien

<sup>1</sup> España adquirió su unidad más tarde con la fusión de Cataluña, Navarra y Galicia a la Corona de Castilla.

se consultaba en dichas ocasiones, creó, junto con el Consejo de Indias, una comisión especial llamada *Junta Especial o Junta de Negros*. Esta Junta no tenía carácter permanente. Sólo intervenía cuando se entablaban negociaciones para la conclusión de algún asiento y resolver las dificultades que surgían de su práctica; cesaban sus funciones una vez depositado el producido en las arcas reales.

Pero a partir de 1662, al sucederse los asientos con mayor regularidad, la Junta, después de varias fluctuaciones, tomó forma definida, convirtiéndose en otro eslabón de la administración de Indias. Con todo, nunca pasó de ser una institución de carácter precario. Siempre fué necesaria una orden especial del monarca para reunirla, reformarla o completarla. En cambio la Corona mantuvo la prerrogativa, que usó en varias ocasiones, de concertar asientos de negros a voluntad.

Todos los asuntos referentes a estos contratos gozaban del privilegio de una jurisdicción especial. Eran sustraídos al conocimiento de los tribunales de derecho común para ser presentados, por lo menos en primera instancia, a un juez especial llamado *Juez Conservador del Asiento*<sup>1</sup>.

Los asentistas contaron con jueces conservadores en Madrid, Sevilla y otros puertos de Indias donde hacían su comercio. Por lo general se reservaban el derecho de designarlos, aunque a veces eran nombrados por la Junta Especial. El Juez Conservador general fué, en algunas ocasiones, el presidente del Consejo de Indias, quien, por otra parte, tenía siempre el título de *Protector del Asiento*.

Los honorarios de los jueces conservadores, como así también los de los miembros de la Junta de Negros, eran pagados por los asentistas. Esperaban asegurarse de ese modo su buena disposición o al menos su imparcialidad, ventaja que no lograron, sin embargo, en todos los casos. Fueron numerosas las dificultades que se opusieron a la armonía entre los titulares y los asentistas quienes, siendo extranjeros en su mayoría, proveyeron por esa vía un excelente pretexto para las intervenciones diplomáticas. Estamos, como se ve, frente a una característica que señala directamente la fisonomía internacional de los asientos de negros.

En el orden comercial conviene señalar la importancia de la Casa de Contratación que adquirió una vastísima autoridad por su doble carácter de tribunal de justicia y económico, pues si bien en esencia no desempeñaba más que funciones comerciales, llegado

<sup>1</sup> Las apelaciones de sus providencias se dirigían directamente al Consejo de Indias o a la Junta Especial.

el caso podía, por intermedio de sus letrados, fallar en asuntos contenciosos. Era comparable, de hecho, a una escribanía de marina, a una dirección general de los asuntos de ultramar, aunque subordinada al Consejo de Indias. Como casa de comercio centralizaba toda su administración: nada podía ser enviado a Indias sin que ella tuviera conocimiento; nada podía ser retornado tanto por cuenta de particulares como por cuenta del rey, sin su expresa autorización. Su jurisdicción se extendió a la determinación de las mercaderías autorizadas y a todo lo relativo a los comerciantes admitidos, a las tripulaciones y a los navíos habilitados para la *carrera de Indias*. Representaba el intervencionismo más absoluto. En una palabra, velaba por la ejecución y el cumplimiento de todas las leyes y ordenanzas relativas al comercio y a la navegación del Nuevo Mundo.

En la faz de administración fiscal, recaudaba todas las rentas de Indias, concentrando en sus manos no sólo los impuestos del comercio, sino también todos los envíos efectuados directamente por los oficiales coloniales. Como cuerpo consultivo, proponía al gobierno central todo lo que juzgaba conveniente para el desarrollo y organización del comercio con las colonias. Por su parte, el rey jamás dejaba de consultarle en caso de graves determinaciones, como ser, por ejemplo, la conclusión de un asiento de negros.

En su carácter de tribunal, la Casa de Contratación tuvo competencia privativa en lo criminal relacionado con lo marítimo. Su jurisdicción comenzaba en el momento del embarque de los pasajeros, mercaderías y tripulaciones y no cesaba sino después de su retorno y terminada la descarga. En lo civil su competencia era restringida, entendiéndose sólo en procesos en que intervenían capitanes, tripulaciones y armadores.

La existencia de la Casa de Contratación hizo que la administración del comercio quedara centralizada en el gran puerto del Guadalquivir durante muchos años. Mas las dificultades de remontar el río, a causa de su débil corriente y de la barra de San Lúcar y las facilidades que en cambio ofrecía la amplia bahía de Cádiz, movieron al comercio y a la navegación a desplazarse, naturalmente, hacia este último puerto. De ahí que, al comenzar el siglo XVIII. Cádiz llegará a ser el único puerto de concentración para el comercio de Indias y finalmente el asiento de su administración, al ser transferida allí, en 8 de mayo de 1718, la Casa de Contratación <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Después de decretada la libertad de comercio en 1778, la Casa de Contratación perdió su razón de ser, a pesar de lo cual subsistió hasta 1791 en que fué totalmente disuelta.

En el orden de asuntos concernientes a la ordenación económico-administrativa en la Metrópoli, nos resta hablar de lo relativo al Consulado de Mar. Desde tiempos remotos hubo en las principales plazas de España —Barcelona, Valencia, Zaragoza y particularmente en Burgos y Bilbao—, corporaciones de negociantes reunidos por intereses comunes, que designaban entre sus miembros a un grupo de magistrados consulares, para formar una especie de corporación del comercio que se denominó *Consulado* <sup>1</sup>.

En 1543, Carlos V, representado por el Príncipe Regente, reconoció la utilidad de esas organizaciones y, atendiendo a la importancia adquirida por el comercio sevillano, autorizó a los cargadores de dicha ciudad <sup>2</sup>, por R.C. dada en Valladolid a 25 de agosto de 1543, a establecer a su vez una institución análoga <sup>3</sup>.

La competencia del Consulado relativa al comercio, era muy extensa. La iniciativa personal de los mercaderes estaba restringida por la suya y los negocios particulares debían subordinarse al interés de la comunidad para obtener, cuanto fuera posible, una distribución equitativa de las ganancias. Además, poseía la facultad de dictar ordenanzas y hacerlas cumplir mediante la aplicación de penas civiles que comportaban desde el embargo de los bienes del refractario, hasta la inhabilitación temporaria o perpetua de la profesión de comerciante.

Como tribunal mercantil, conocía en primera instancia los procesos relativos a mercaderías, los que se producían entre los comerciantes, las casas de comercio y sus factorías en Indias; su intervención se extendía a los contratos sociales, fletes, seguros, etc. y era el encargado de decidir en cuestiones de quiebras y de naufragios. Proponía, además, el número y porte de los navíos de las flotas, su frecuencia, etc. y fué, probablemente a consecuencia de estas atribuciones, que el Consulado se arrogó poco a poco el derecho de decidir sobre la extensión del comercio y de la navegación a Indias, ampliándolos o limitándolos a su juicio para convertirlos

<sup>1</sup> “Otro privilegio aun mas considerable... se suele conceder, y concede... à los Mercaderes, que es darles Juezes particulares, que salgan por suertes, ò por eleccion todos los años de entre sí mismos, los cuales se suelen llamar *Prior*, y *Consules*, y su Tribunal *Consulado*: porque se disputan principalmente para mirar, consultar, disponer, y componer todo lo que á su Colegio, y à la universidad del Comercio entendieren es conveniente...” (JUAN DE SOLÓRZANO PEREYRA, *Política Indiana*, t. II, lib. VI, cap. XIV, § 22, Madrid, 1730).

<sup>2</sup> El conjunto de comerciantes de Sevilla, sometidos a la jurisdicción de la Casa de Contratación, había recibido el nombre de “Universidad de los Cargadores a las Indias”.

<sup>3</sup> Sus reuniones se efectuaban en la misma Casa de Contratación, para que la cooperación entre ambas administraciones fuese más efectiva.



en un monopolio reservado a un limitado número de empresas sevillanas.

Respecto de América, "por haberse después poblado, y ennoblecido tanto las Ciudades de Mexico en la Nueva España, y de los Reyes de Lima en el Perú", y "porque aquellas Provincias lo deseaban"<sup>1</sup>, se juzgó conveniente erigir consulados en las ciudades citadas. Su fundación fué confirmada por ley de 15 de junio de 1592, siendo organizados a semejanza del de Sevilla, con igual finalidad e idéntica competencia. Reunió el Consulado de Lima a los comerciantes de Tierra Firme, Perú, Chile y región del Río de la Plata, en tanto que el de México abarcó toda Nueva España, Centroamérica e islas del Caribe.

Nuestras regiones del Plata dependieron pues jurisdiccionalmente del de Lima, manteniéndose tal estado de cosas, sin variante, hasta la segunda mitad del siglo XVIII en que, a raíz de la creación del virreinato, la habilitación del puerto y la promulgación del Reglamento de Comercio Libre de 12 de octubre de 1778, Buenos Aires alcanzó un gran aumento de tráfico y sintió la necesidad de poseer un organismo especializado que manejara sus intereses económicos, que era imposible fueran atendidos con propiedad y rapidez por el Consulado de Lima.

El citado "Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias" estatuyó que, en atención al acrecentamiento de las actividades económicas, debían formarse consulados en todos los puertos importantes. Fundándose en esa disposición, el comercio local reclamó inmediatamente la implantación de ese organismo en Buenos Aires. Las gestiones se demoraron unos nueve años<sup>2</sup>, hasta que por fin, en 1794, tuvieron feliz término los trámites mediante la Real Cédula de 30 de enero de dicho año<sup>3</sup> que dispuso la erección del Consulado de Buenos Aires con jurisdicción en todo el Virreinato del Río de la Plata.

Durante los años del expedienteo se instalaron consulados en varios puertos de España e Islas Canarias, cuyos antecedentes sirvieron de pauta a la creación del de Buenos Aires. En efecto, por Real Cédula de 24 de noviembre de 1784, Carlos III había erigido un *Consulado de mar y tierra* en la Ciudad de Sevilla y su puerto; posteriormente, a imitación del antecedente, se habían establecido cinco más en las ciudades y puertos de Málaga, Alicante, La Coruña, Santander y San Cristóbal de la Laguna en Tenerife, con jurisdicción a los demás pueblos y puertos de sus

<sup>1</sup> J. SOLÓRZANO PEREYRA, *op. cit.*, t. II, lib. VI, cap. XIV, § 24.

<sup>2</sup> EMILIO RAVIGNANI, *El Virreinato del Río de la Plata. Su formación histórica e institucional*, págs. 224 y sigs., Buenos Aires, 1938.

<sup>3</sup> R. C. de Erección del Consulado de Buenos Aires expedida en Aranjuez a XXX de Enero de MDCCXCIV.

respectivos obispados. Al Consulado de Buenos Aires siguieron luego los de La Habana, Veracruz, Caracas y Cartagena. Años más tarde se implantó el de Montevideo, tanto tiempo reclamado. Estos consulados se distinguen profundamente de los organismos que, bajo la misma denominación, funcionaron en tiempo de los Austrias. Responden a la nueva orientación de la política económica de los Borbones y nacen como consecuencia de la aplicación del régimen de Comercio Libre, mediante el cual se operan modificaciones importantes en todo el sistema mercantil de España e Indias.

La estructura administrativa del Consulado, por las atribuciones específicas de sus miembros, le permitió llenar la doble función de *tribunal de comercio* y de *junta económica*. Contó con importantes recursos y en su seno se ventilaron asuntos fundamentales de nuestra economía durante el período colonial.

Existían en ese momento dos fuerzas antagónicas en el Río de la Plata: por un lado *los comerciantes* —españoles, “monopolistas”, en contacto con Cádiz— y por el otro, el elemento criollo, *los hacendados*, arraigados al suelo, poseedores de tierras y ganados. Sus distintos intereses hicieron que pronto chocaran en el desempeño de las funciones administrativas, originándose una crisis tan profunda entre ambos bandos, que llegó a interesar al rey<sup>1</sup>.

Fué perfilándose así en el seno de la corporación, la lucha entre criollos y españoles<sup>2</sup>. Esta lucha, al ahondarse, tuvo influencia decisiva en la actitud del Consulado frente a los problemas del Virreinato, determinando su intervención activa en las controversias por la apertura del puerto de Buenos Aires<sup>3</sup> y en los sucesos que marcaron los albores de nuestra emancipación.

Sólo nos queda, para completar esta breve descripción de los organismos de gobierno económico durante el período colonial, especialmente referido al siglo XVIII, mencionar la Aduana y la Junta de Real Hacienda.

Las aduanas tuvieron relación directa con la práctica comercial. En las regiones del Río de la Plata podemos establecer con

1 Cuando el Consulado de Buenos Aires inició sus funciones, los comerciantes españoles eran mayoría y, siendo así, todas las medidas tendían a beneficiarlos. Pero debido a la crisis que se produjo, el rey resolvió, el 31 de marzo de 1797, que la Junta Económica se constituyese con una mitad de comerciantes y la otra de hacendados.

2 Debe recordarse la acción de dos eminentes “criollos” —Belgrano primero, y luego Castelli—, quienes en calidad de secretarios, trataron de orientar la política del Consulado hacia amplios principios económicos.

3 Los hacendados tenían su organización aparte, la *Junta de Hacendados*, en que resolvían todo lo pertinente a sus intereses. Y fué por encargo de su apoderado, José de la Rosa, que Mariano Moreno redactó la famosa “Representación”, en 1809, de capital importancia en el proceso de la apertura del puerto de Buenos Aires al comercio de los ingleses.

precisión dos épocas: la que precede a la del régimen del Comercio Libre y la posterior. Buenos Aires contó con una oficina aduanera, encargada de vigilar la entrada y salida de productos, desde que tuvo actividad como puerto de comercio. Luego, cuando sobrevino la creación del Virreinato, se implantaron las Aduanas de Buenos Aires<sup>1</sup> y Montevideo con el complemento del Resguardo. En 1779 el Intendente expidió el *Reglamento*, verdadero código aduanero que afectó a todos los procedimientos del intercambio mercantil y cuyas disposiciones estaban concordadas con el Reglamento de Comercio Libre de 1778.

Fueron las aduanas las instituciones recaudadoras que aplicaron todas esas leyes relativas al comercio. Sus rentas e ingresos constituyen la estadística más ilustrativa para valorar la realidad del progreso mercantil en el Río de la Plata<sup>2</sup>.

La Junta Superior de Real Hacienda adquiere gran importancia con la implantación del régimen intendencial. Era un organismo integrado por funcionarios de distinta procedencia y su principal función consistía en ejercer la superintendencia y uniformación de todo lo relativo al orden fiscal y económico.

Por su gran trascendencia en el desarrollo de nuestras regiones, deben recordarse brevemente las gestiones para el establecimiento de un nuevo virreinato independiente en la zona del Río de la Plata<sup>3</sup>. A pesar de los informes favorables que señalaban la conveniencia de su creación, sólo en 1776, ante la situación apremiante de la guerra con los portugueses en estas comarcas, la Corona, por Real Cédula de 1º de agosto, resolvió su erección con carácter provisorio. Se otorgó a don Pedro de Cevallos el mando militar y político, como Virrey del Río de la Plata y se nombró a don Pedro Ignacio Fernández como Intendente de Ejército y Hacienda, que viene a ser el antecedente inmediato a la implantación de la Real Ordenanza de 1782 en estas regiones. Las cuatro *causas* o atribuciones de los intendentes —policía, hacienda, justicia y guerra— les permitieron reordenar las funciones administrativas en la colonia, haciendo sentir sus efectos sobre todas las actividades de sus habitantes, especialmente en el orden económico y social.

<sup>1</sup> José de Gálvez, el 7 de abril de 1778, hacía saber al virrey Vértiz que el rey había resuelto erigir la aduana en el puerto de Buenos Aires y nombraba a los funcionarios correspondientes. En 1779 se hacía cargo el primer administrador (véase: E. RAVIGNANI, *op. cit.*, págs. 154 y sigs.).

<sup>2</sup> Las estadísticas primitivas de nuestro intercambio deben buscarse en los libros de Aduana, que pueden consultarse en el *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *Sección Contaduría*. M. R. TRELLES, en su *conocimiento del Registro Estadístico*, ha dado a luz importantes datos.

<sup>3</sup> Cfr.: págs. 245, 262 y 263.

## EL SISTEMA COMERCIAL ESPAÑOL EN INDIAS

## 1. ORGANIZACIÓN DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO DURANTE LOS SIGLOS XVI A XVIII: FLOTAS Y GALEONES HASTA SU CESACIÓN.

Ha sido un error muy común, considerar al comercio de Indias como realizado exclusivamente por medio de numerosos navíos que, partiendo desde Cádiz, se dirigían al Nuevo Mundo en determinadas épocas. Debe rectificarse la afirmación, estableciendo que esta práctica no existió desde el comienzo de dicho comercio. Fué implantada en el siglo XVI y, aún después de su establecimiento definitivo, se cuentan numerosas excepciones<sup>1</sup>.

En los primeros tiempos, antes de que el oro y la plata de México y Perú constituyeran parte esencial de los cargamentos de retorno, buques sueltos abastecieron los mercados de los nuevos dominios. Durante la primera mitad del siglo XVI cualquier navío prestado conforme a las ordenanzas establecidas, tuvo libertad de emprender su navegación solo y en la fecha que más conviniere a su dueño. Pero los peligros comunes a semejantes empresas, realizadas no pocas veces en buques inadecuados para tan larga travesía, sin cartas ni instrumentos apropiados y aún sin

1 DIEGO LUIS MOLINARI, en *La representación de los hacendados de Mariano Moreno, su ninguna influencia en la vida económica del país*, 2ª edición, págs. 18 a 64, Buenos Aires, 1939, establece la división del sistema de comercio español, en tres épocas así enunciadas: 1ª época, desde el descubrimiento hasta el año 1573; 2ª época, de 1573 hasta 1778, es decir desde la fijación de los puertos y el régimen de las flotas y galeones hasta la pragmática del Libre Comercio; 3ª época, desde el decreto de 12 de octubre de 1778 hasta el decreto de Rivadavia, de 4 de septiembre de 1812, por el cual derogaba toda la legislación española, que impidió el comercio de los extranjeros.

viveres suficientes, se acrecentaron con el encuentro de enemigos, por cuanto el mar se pobló de corsarios y piratas que interceptaban las naves españolas tanto en tiempo de guerra como de paz. Ante la magnitud de las pérdidas sufridas, la corona se vió obligada a tomar, sucesivamente, medidas de seguridad para mantener las comunicaciones con sus colonias, y estableció entre otras, la obligación de agruparse siete buques para que se les permitiera salir del puerto <sup>1</sup>.

Con posterioridad, por R. C. de 16 de julio de 1561, se estableció legalmente el sistema de flotas, imponiéndose la navegación obligatoria en convoy, con prohibición de la salida de buques aislados para las Indias tanto de Cádiz como de San Lúcar de Barrameda, bajo pena de confiscación del navío y de su cargamento. Se dispuso que cada año la Casa de Contratación organizara, en los citados puertos, dos flotas para Indias con sus respectivas escoltas de barcos de guerra <sup>2</sup>.

Una de las flotas debía dirigirse a Tierra Firme, navegando hasta Cartagena y Portobelo; la otra, destinada a las Antillas y Nueva España, debía llegar hasta el puerto de San Juan de Ulúa (Veracruz). La primera flota estaba al mando de un general y, a causa de su composición, surgió la costumbre de llamarla *Los Galeones* <sup>3</sup>. La otra, denominada comúnmente *La Flota*, tenía a su frente un almirante. Partían de España a fines de marzo o principios de abril para llegar antes del período de los huracanes. Ambas flotas navegaban unidas hasta las Antillas del Sur, donde comúnmente hacían escala —en Santo Domingo, Puerto Rico o Guadalupe— para reponer su aguada y leña. A partir de esos puntos las rutas divergían, separándose los buques que hasta allí viajaran en conserva, para dirigirse a sus diversos destinos. La flota de Nueva España aún tenía por delante un buen trayecto

<sup>1</sup> Las flotas empezaron a formarse alrededor de 1550, sin excluir por ello los viajes de navíos aislados (G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 52; RAFAEL ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, parte II, art. IV, Madrid, 1797; CESÁREO FERNÁNDEZ DURO, *Disquisiciones Náuticas*, t. II, págs. 164 a 169. Madrid, 1876).

<sup>2</sup> En 1680, resolvió el rey que las flotas de Indias salieran y volvieran a Cádiz, por los inconvenientes y riesgos de la barra de San Lúcar.

<sup>3</sup> Respecto de las "Flotas y Galeones", véase JOSEPH DE VEITIA LINAGE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, lib. II, cap. I, Buenos Aires, 1945; G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, cap. II; CLARENCE HENRY HARING, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*, cap. XI, Cambridge, 1918.

Lamina III



PARALELO DE UN MAPA DE LA REGIÓN DE LAS INDIAS, AL NORDE DEL EQUADOR, EN LOS SIGLOS XVI Y XVII, EXISTENTE AL FORTALECIMIENTO DE C. H. HERRERO. Trade and migration between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs, Cambridge (U.S.A.), 1926.

hasta arribar por el Golfo de Campeche a las costas mexicanas<sup>1</sup>. Los *Galeones*, en cambio, atravesaban el Mar Caribe y desembarcaban en Cartagena las mercaderías destinadas a Nueva Granada y Venezuela<sup>2</sup>; seguían luego hasta Portobelo en donde su llegada señalaba el comienzo de la feria más importante de Hispanoamérica<sup>3</sup>. Desde allí las mercaderías se distribuían por las regiones de la Mar del Sur<sup>4</sup>.

Concluía la feria y cargados los *Galeones* con el resultado de sus negociaciones y con el Real Tesoro —producto de los impuestos que se expedían a España en el viaje de retorno—, regresaban a Cartagena para cargar lo procedente de sus operaciones en este puerto; de aquí continuaban su navegación hacia La Habana en donde se encontraban con la *Flota*, de regreso de Nueva España. Reunidas ambas escuadras, emprendían la vuelta en un solo convoy.

La distinta clase y marcha de las naves mercantes, su número, a veces muy crecido, la mala disposición del aparejo, su excesiva carga y cantidad de pasajeros, hacían largos y enojosos los viajes, en que todos los buques tenían que sujetarse a la marcha del más pesado. La carga misma embarazaba las condiciones militares de los de guerra frente a los buques construídos ex profeso para robar. En los combates y temporales, tenían que auxiliar a cada paso a los mercantes del convoy, que chocaban entre sí y perdían sus palos, si es que no se iban a pique por falta de bombas suficientes para achicar.

Una de las principales causas de esos desastres fué la falta de buenos marineros y pilotos. A pesar de las ordenanzas, las tripulaciones eran reclutadas con hombres de toda clase y condición que aprovechaban esa oportunidad para cruzar el océano y permanecer en las Indias sin contravenir las leyes de emigración. Su vergonzosa incompetencia ponía en peligro a los buques durante las borrascas. Desde al principio al fin, el pasaje de y para Indias en una embarcación española, fué una aventura de lo más azarosa. Causa verdadero asombro que se confiaran bienes y personas a

<sup>1</sup> A la altura de Cuba se separaban los navíos que conducían a los puertos de Trujillo y Cavallos las mercaderías destinadas a Honduras y Guatemala.

<sup>2</sup> Por intermedio de la feria de Cartagena se aprovisionaban las provincias de Río de la Hacha, Santa Marta, Venezuela, Nueva Andalucía, Nueva Granada y Popayán.

<sup>3</sup> El sistema de las flotas, al igual que el de las caravanas medioevales, implicaba la feria como agencia de intercambio y distribución.

<sup>4</sup> Con anterioridad al siglo XVIII, Perú y Chile eran abastecidas únicamente por vía de Tierra Firme; un viaje directo por Cabo de Hornos hubiese sido demasiado largo.

naves tan deficientes para semejante navegación, mal matriculadas y peor equipadas<sup>1</sup>. En vista de tantas vicisitudes, la llegada de las flotas a la Península era estimada como una victoria, celebrándose con festejos en la Corte y con funciones religiosas. Por otra parte, se hacían rogativas cuando se prolongaba el plazo normal en que debían arribar.

El sistema de las flotas y ferias americanas, fué tal vez, la única solución posible del problema de cómo manejar un comercio de tan elevado valor aunque pequeño en volumen, con regiones cuyos accesos por mar se hallaban en tierras tropicales, bajas, malsanas y durante épocas en que los corsarios y piratas barrían el océano. Con el correr del tiempo, frente al adelanto y aumento de la población colonial, se tornó, forzosamente, inadecuado. Con todo, las partes interesadas estaban tan poderosamente sostenidas, que los cambios fueron extremadamente lentos y las reformas se operaron sólo como resultado de una fuerte presión del exterior. Ésta se hizo sentir sobre todo bajo la forma de un intenso contrabando —especialmente por parte de los ingleses— que, al inundar de productos los mercados coloniales, trajo la ruina del comercio regulado. Al sentir España sus perniciosos efectos, hizo esfuerzos por contenerlo, estacionando naves guardacostas en las riberas a donde con mayor frecuencia acudían los contrabandistas.

Las pendencias y disputas que de ello derivaron, sumadas a algunos actos de violencia cometidos por los guardacostas, condujeron finalmente a la guerra de 1739 entre Gran Bretaña y España. A raíz de esas hostilidades se suspendió el despacho de las flotas y galeones, adoptándose en su reemplazo el sistema de los *navíos de registro* sueltos<sup>2</sup> a todas partes, incluso al Perú, vía Cabo de Hornos. Quedaron así suprimidas, después de haber sido empleadas por espacio de casi dos centurias, las flotas de la *carrera de Indias*.

<sup>1</sup> C. H. HARING, *op. cit.*, págs. 293 y 294, sostiene que la explicación de ello probablemente puede ser encontrada en la avaricia tanto del comerciante exportador como del maestre de la embarcación y agrega: "Este comercio americano era una gran lotería. Ambos preferían correr grandes riesgos, con la perspectiva de enormes ganancias".

<sup>2</sup> Los navíos de registro eran armados por los comerciantes de Sevilla o Cádiz luego de haber obtenido, a alto precio, una licencia especial del Consejo de Indias. Navegaban, aisladamente, a los puertos americanos donde existía o preveían mayor demanda (SAMUEL HULL WILCOCKE, *History of the Viceroyalty of Buenos Aires, containing the most accurate details relative to the Topography, History, Commerce, Population, Government &c. &c. of that valuable colony*, pág. 519, London, 1806).



Pese a algunas tentativas de restablecimiento del sistema, las flotas regladas se extinguieron para siempre cuando triunfó el régimen del Comercio Libre.

## 2. LOS NAVIOS DE EXCEPCIÓN EN EL COMERCIO DE INDIAS. — LOS REGISTROS DE BUENOS AIRES.

Una última medida permanente, con relación al sistema de las flotas y galeones, la constituyeron los navíos de excepción que no estuvieron sometidos a las reglas ordinarias de la carrera de Indias. Tal fué el caso de los *azogues* —navíos que llevaban el mercurio destinado a la explotación de las minas de plata— y de los *avisos* o *navíos de aviso* —pequeñas embarcaciones rápidas que eran utilizadas como correos y para transmitir órdenes urgentes.

En cuanto a los *navíos negreros* que conducían a las colonias la mano de obra necesaria, en virtud de la naturaleza de su comercio y de la necesidad de buscar su cargamento en otro continente, generalmente fueron dispensados de la obligación de incorporarse a las flotas <sup>1</sup>.

La región del Plata permaneció, hasta cerca del final del siglo XVIII, casi completamente cerrada al resto del mundo. Sabido es que Buenos Aires, como establecimiento permanente, data de 1580. Su emplazamiento, lejos del poderío español en las Indias Occidentales y colindante con los portugueses del Brasil, hacía extremadamente difícil una inspección adecuada del comercio. Y como se convirtió en principal preocupación de los comerciantes sevillanos, el evitar que efectos europeos llegaran a las costas del Pacífico por otro cauce que no fuera el de los galeones y la feria de Portobelo, desde el primer momento parece que se prohibió todo comercio directo con el Río de la Plata que no tuviera licencia especial.

Por estas circunstancias, la proximidad del Brasil constituyó para los pobladores una tentación irresistible de asegurarse por el contrabando lo que España les negaba. A pesar de que Portugal fuera entonces una dependencia de la corona española, no fué menos ilícito semejante tráfico.

Se afirma que fray Francisco de Vitoria, obispo de Tucumán, fué el primero en enviar un barco a sus vecinos brasileños. Con

<sup>1</sup> Bajo los primeros asientos, los navíos negreros debían ir a América con las flotas anuales. Cabe señalar que hubo muchos esclavos embarcados sobre los mismos galeones; eran los que se extraían de España, sobre todo como criados para el servicio doméstico.

plata de Potosí compró de éstos una embarcación más, cargándola con azúcar, dulces y otras mercaderías destinadas al Tucumán y al Alto Perú<sup>1</sup>.

Al año siguiente, en 1588, se exportó al Brasil harina por valor de 3.500 ducados aproximadamente e importó por un valor de 600 ducados en mercaderías.

Otra constancia que se posee de esos primeros tiempos es el *asiento* de negros concedido a Pedro Gómez Reynel, en 1595, que abrió el puerto de Buenos Aires a la trata del nombrado asentista. Se experimentaron tales inconvenientes en ese ensayo, que se resolvió mantener el puerto de Buenos Aires constantemente cerrado el comercio<sup>2</sup>. A pesar de las órdenes contrarias, los gobernadores toleraron la introducción de esclavos y mercaderías a trueque de las producciones del país, como ser: trigo, cueros, lana y sebo. Pero era natural que esta región no pudiese tener esperanza alguna de progresar, mientras dependiera únicamente de un comercio tan irregular.

El nuevo gobernador, Diego Rodríguez de Valdés y de la Banda, al llegar a Buenos Aires en enero de 1599, describió las condiciones de vida como muy miserables. No habiendo entrado por espacio de varios años un solo navío de España, los pobladores, aunque poseían abundancia de alimentos, carecían en cambio, de los objetos más necesarios a la vida civilizada. Urgía se abriese el puerto al comercio con el Brasil.

Como resultado de reiteradas peticiones, Felipe II, en agosto de 1602, acordó a los habitantes del Plata por espacio de seis años, el privilegio de exportar anualmente en sus propios barcos, al Brasil, Guinea “y otras yslas circunvecinas de vasallos Mios”<sup>3</sup>, 2.000 fanegas de trigo, 500 arrobas de sebo y 500 quintales de cecina. Podían traer de retorno las mercaderías que quisieran siempre que no fueran reexportadas a ninguna otra parte de las

<sup>1</sup> La expedición tuvo un final desgraciado, pues en su viaje de regreso al Río de la Plata, en febrero de 1587, se encontró con tres navíos ingleses que, al mando de Tomás Cavendish, se dirigían al Pacífico. Los españoles fueron despojados de toda su carga y, para impedir que dieran aviso, fueron obligados a navegar con los corsarios durante 29 días, al cabo de los cuales regresaron a Buenos Aires (EDUARDO MADERO, *Historia del Puerto de Buenos Aires*, pág. 301, 3ª edición, Buenos Aires, 1939, en donde se citan las cartas de Rodrigo Ortíz de Zárate y del tesorero Montalvo, de 1587; C. H. HARING, *op. cit.*, pág. 141).

<sup>2</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 54 y 347 a 383.

<sup>3</sup> Recuérdese que en ese momento, Portugal y sus posesiones estaban sujetas a la corona de España.

Indias españolas. En cambio, se prohibía rigurosamente, la inmigración e introducción de esclavos, así como el comercio directo con España<sup>1</sup>.

Por dos veces se prorrogó, y por espacio de cinco años cada una, la franquicia otorgada en 1602, en 19 de octubre de 1608 y 19 de julio de 1614. Pero cuando en 1616 los habitantes del Plata hicieron llegar a España una súplica general de que se hiciera perpetua e ilimitada, tropezaron con la enconada oposición del Consulado de Sevilla. Éste sostuvo que un puerto habilitado en Buenos Aires crearía un boquete más ancho para la extracción fraudulenta del oro y de la plata peruanos; además reduciría el tonelaje de los galeones —ya sensiblemente disminuído—, en tal forma, que se tornaría imposible su salida anual. De modo que de acuerdo al informe de la Casa de Contratación que consultara al Consulado, el pedido fué rechazado, obteniendo Buenos Aires, por R. C. de 8 de setiembre de 1618, sólo una minúscula concesión de dos navíos anuales que no debían exceder de 100 toneladas cada uno y por espacio de tres años. De las reducidas importaciones así permitidas, una parte podría ser introducida al Perú, pagando, además de los derechos regulares de almojarifazgo y habería, aplicados ya en Sevilla y Buenos Aires, un derecho de 50 % en la Aduana seca de Córdoba.

Los permisos continuaron y los navíos así admitidos se denominaron *registros de Buenos Aires*<sup>2</sup>. Pero durante el siglo XVII y más de la mitad del siglo XVIII, Buenos Aires luchó por la obtención de mayores franquicias comerciales y por la abolición de esa especie de servidumbre política que se le había impuesto. Las restricciones sólo tenían por objeto evitar los perjuicios que hubiesen sufrido los comerciantes de Sevilla y del Perú, con el puerto de Buenos Aires abierto al intercambio directo. Bien poco se preocupaban de averiguar qué salida podían dar las regiones rioplatenses al exceso de sus productos, en especial a la gran abundancia de cueros que las naciones europeas apreciaban y trataban de obtener mediante un hábil contrabando. Sostenían que nuestras

<sup>1</sup> Este privilegio concedido a la ciudad de Buenos Aires fué interpretado en un sentido tan estricto que a la ciudad de Córdoba del Tucumán y región contigua no se permitió compartirlo. Se despachó al efecto, la R. C. aclaratoria de 29 de enero de 1606 (R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte II, art. VI, pág. 122).

<sup>2</sup> Los *Registros* para el Río de la Plata fueron navíos a los cuales no se extendieron las instrucciones y ordenanzas de las flotas; siempre se gobernaron con entera separación de todo el resto del comercio de las Indias (*Ibid.*, parte II, art. VI, pág. 120). Hubo, aparte de los *Registros*, algunos permisos concedidos a particulares.

provincias eran de poca importancia y que, poseyendo todo lo necesario para la vida humana, bien podían existir sin conexiones marítimas; era preferible que ellas sufrieran algún daño, antes que el antiguo y noble comercio de los galeones<sup>1</sup>. “Se sospecha a veces”, dice Haring, “que los comerciantes andaluces no fueron del todo honestos en la supresión del puerto de Buenos Aires. Los pocos navíos permitidos de navegar hacia allí, eran cargados en Sevilla por esas mismas casas comerciales y, a cubierto del permiso de enviar una limitada cantidad de mercaderías, tal vez 100.000 pesos anuales —sobre las cuales pagaban los derechos aduaneros al Rey—, embarcaban varios millones sobre los cuales no pagaban derecho alguno. Era de su interés, por lo tanto, mantener la concesión lo más reducida posible. Cuanto menos se permitía legalmente, tanto mayores eran sus oportunidades de ganancias ilícitas”<sup>2</sup>.

A todo ello se agregó la situación especialísima que se había creado en el Río de la Plata a raíz del establecimiento de los portugueses. Éstos no sólo ocupaban una de sus riberas en la Colonia de Sacramento<sup>3</sup>, sino que poseían en él la isla de San Gabriel que, a partir de 1681, utilizaron como base para su antiguo comercio clandestino con el interior del continente.

Es de advertir que extinguidos los galeones en 1740 y no restablecidos con las flotas en 1754, subsistió, sin embargo, la navegación a Buenos Aires con las antiguas limitaciones, a pesar de haber desaparecido los dos motivos de esta política: el fomento de las ferias de Portobelo, para los comerciantes de España, y el interés de los del Perú, en que no hubiese otra puerta que aquella para el intercambio con las provincias. De modo que a excepción de lo obtenido mediante los navíos de registro y el contrabando, todos los efectos europeos debían ir primero a Portobelo, ser conducidos luego por tierra a Panamá, reembarcados hasta el Callao y finalmente transportados a través de las montañas del Perú a la actual Bolivia. Poco llegaba al Paraguay y Argentina, por ser un itinerario increíblemente costoso, pesado y molesto.

Finalmente se llega a expedir la Conocida R. C. de 2 de febrero de 1778 en la que se expresa que “*Atendiendo á no subsistir ya la Colonia del Sacramento sobre el rio de la Plata, y haber faltado la causa principal que motivó la prohibicion de hacer el comercio de estos reynos á los del Perú por la provincia de Buenos Ayres*”<sup>4</sup>,

<sup>1</sup> *Ibíd.*, parte II, art. VI, pág. 125.

<sup>2</sup> C. H. HARING, *op. cit.*, pág. 143.

<sup>3</sup> Este aspecto del asunto se vincula con la larga cuestión portuguesa de la Colonia del Sacramento.

<sup>4</sup> R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte II, art. VI, págs. 129 y 130; G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, págs. 56 y 57.

resolvió S. M. ampliar la concesión del comercio libre, de 16 de octubre de 1765 a dicha provincia, “*con internación por ella á las demas de la América Meridional y extension á los puertos habilitados en las costas de Chile y el Perú.*” Esta franquicia se incluyó en la general del Reglamento de Comercio Libre de 12 de octubre de 1778, igualando la navegación mercantil del Río de la Plata a la de los demás puertos habilitados en las Indias. Era un etapa casi final de la política económica de los Borbones, conocida como *régimen del comercio libre*.

### 3. REQUISITOS RESPECTO A LAS NAVES Y HABILITACIÓN DE PUERTOS.

Uno de los aspectos íntimamente relacionados con la reglamentación del comercio, lo constituye el requisito para la habilitación de los navíos utilizados en la carrera de las Indias. En teoría, debían ser de propiedad y construcción española<sup>1</sup> y tripulados por marinos españoles, concordando esas prescripciones con la prohibición impuesta a los extranjeros de participar en el comercio americano.

El requisito de “naturaleza” española de las embarcaciones, remonta a los tiempos de los Reyes Católicos quienes pusieron mucho interés en el aumento de las construcciones navales y en la creación de una marina mercante. Fué la época del florecimiento de los astilleros andaluces, circunstancia que pesó, sin duda, en la resolución de fijar en aquella provincia el monopolio del comercio indiano. Abundando los bajeles, se prohibió a los españoles cargar embarcaciones extranjeras mientras hubiere nacionales disponibles (1500).

Con posterioridad, cuando el comercio colonial fué abierto a los súbditos no españoles del emperador, forzosamente debieron admitirse navíos “no naturales” en la navegación, máxime por la circunstancia de que en esos días los comerciantes por lo general se embarcaban como capitanes o maestros de sus propios barcos y resultaba así difícil y hasta imposible, separar estrictamente el permiso de comerciar del de navegar. Pero en las postrimerías de su reinado Carlos V fué obligado a prohibir a todos sus vasallos, excepto los españoles, la carrera de Indias y entonces se renovó también la exclusión de aquéllos de dicha navegación, puesto que el empleo de naves y tripulaciones extranjeras habría implicado

1 “Los navíos de la carrera de Indias deben ser naturales (así los llaman las Cédulas y los Autores) en dos conceptos; uno el de pertenecer en propiedad ó dominio á vasallos españoles; y el otro el ser contruídos en estos reynos” (R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte II, art. I, pág. 41).

su participación en ese comercio y favorecido la entrada clandestina de extraños en las colonias americanas.

Sin duda la Corona que se reservó siempre el derecho de otorgar licencias particulares a navíos extranjeros, ya sea por falta de buques nacionales o a los fines de llenar las arcas reales, fué la principal ofensora del espíritu de las ordenanzas anteriores. Durante los siglos XVI y XVII las excepciones fueron tan numerosas que en realidad dejaron sin efecto la observancia de aquella prohibición<sup>1</sup>.

Las desgraciadas guerras durante los reinados de Felipe III, Felipe IV y Carlos II, provocaron la ruina de las marinas mercante y de guerra españolas con la consiguiente falta de embarcaciones. Esta circunstancia obligó a que por muchos años se permitiese a los extranjeros participar en la navegación de Indias.

A principios del siglo XVIII llegó a tal punto el abatimiento de la Real Armada que, para enviar escuadras de escolta con la flota de Nueva España y los galeones de Tierra Firme, fué preciso valerse de la del rey de Francia, conforme a lo resuelto por R. C. de 6 de noviembre de 1706.

Preocupado en fomentar el comercio con el Nuevo Mundo, Felipe V, por R. C. de 5 de abril de 1720, dió nueva forma al despacho de las flotas, galeones y navíos sueltos para las Indias, renovando en su capítulo I la ley antigua que prescribió la construcción española, "*sin que por ningún pretexto, ni por medio de indulto alguno se dispense ni permita este tráfico ó navegacion en navios de fábrica extranjera*", exceptuando "*aquellos vasos que están... poseídos de españoles vasallos míos, pagando estos la habilitacion de cada viage á razón de treinta y tres reales de plata antigua por tonelada*". Esto último se dispuso en la inteligencia de que después de extinguidos los que en aquella fecha estuviesen comprados por españoles, "*no ha de poder admitirseles ninguno de fábrica extranjera*"<sup>2</sup>.

Esta providencia parece se observó puntualmente hasta que se expidió la Real Cédula e Instrucción de 16 de octubre de 1765, habilitando los puertos de España para el comercio de las Islas de Barlovento, en que, entre varios derechos, se abolió el de extranjería. Sin embargo, no se registraron reformas definitivas en el sistema, ni aun al ser publicado el Reglamento de Comercio Libre

<sup>1</sup> Aprovecharon las franquicias sobre todo los portugueses y los holandeses, especialmente en ocasión de la trata de negros.

<sup>2</sup> R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte II, art. I, págs. 49 y 50.

de 12 de octubre de 1778<sup>1</sup>, permaneciendo en vigencia la resolución de excluir absolutamente de la *carrera de Indias* a todas las embarcaciones extranjeras que no fuesen propiedad de españoles.

El cambio tuvo lugar sólo en 1789, al expedir el monarca una R. C. verdaderamente revolucionaria<sup>2</sup>, que abrió las posesiones del Caribe al libre comercio de negros tanto para los españoles como para los extranjeros. Este permiso fué extendido luego, por R. C. de 24 de noviembre de 1791<sup>3</sup>, a los virreynatos de Santa Fe, de Buenos Aires y a la Capitanía General de Caracas por un período de seis años, al cabo de los cuales Carlos IV, examinando detenidamente el asunto, resolvió por R. C. expedida en Aranjuez a 22 de abril de 1804, conceder una nueva prórroga para la introducción de negros, de doce años para los españoles y de seis para los extranjeros, contados a partir de la publicación de dicha Real cédula.

Se tomaron minuciosas precauciones a fin de impedir el contrabando, pero el efecto que éstas surtieron dependió en gran parte del celo de los funcionarios, en especial de los visitadores<sup>4</sup>.

Dentro de estas modalidades sucintamente señaladas cabe men-

<sup>1</sup> En los artículos I y II del Reglamento de Comercio Libre se establecía que "las naves de fábrica extranjera que hubiesen comprado los españoles, y las que adquiriesen en el término de dos años, contados desde aquella fecha, quedaban relevadas por gracia particular del derecho de extrangería, y habilitadas para poder navegar á las Indias; en la inteligencia de que cumplido el bienio, solo lo quedarían las extranjeras matriculadas hasta aquel tiempo, y no admitirían otras en adelante que las de fábrica española; pues á fin de aumentar el número de éstas, se facilitarían á los vasallos en España y América las maderas de construcción que necesitasen, y no estuviesen destinadas para los arsenales de marina, concediendo además al que fabricase navío mercante de trescientas toneladas, ó de mayor buque, por vía de premio, la rebaxa de una tercera parte de los derechos que adeude en su primer viaje á Indias, por los frutos y géneros que embarcare de cuenta propia" (*Ibid.*, parte II, art. I, págs. 50 y 51).

<sup>2</sup> R. C. en Madrid, de 28 de febrero de 1789, "concediendo libertad para el Comercio de Negros, con las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Provincia de Caracas, a Españoles y extranjeros, baxo las Reglas que se expresan" (publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. XI, *Comercio de Indias, Comercio libre (1778-1791)*, con Introducción de RICARDO LEVENE, pág. 394, Buenos Aires, 1915).

<sup>3</sup> R. C. en San Lorenzo de 24 de noviembre de 1791 "concediendo libertad para el comercio de negros con los virreynatos de Santa Fé, Buenos Aires, Capitanía General de Caracas e islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico, a españoles y extranjeros", publicada en *Ibid.*, t. VII, *Comercio de Indias, Consulado, Comercio de negros y de extranjeros (1791-1809)*, con Introducción de DIEGO LUIS MOLINARI, pág. 4, núm. 2, Buenos Aires, 1916 y en *Revista de la Biblioteca Nacional*, t. XVI, núm. 42, pág. 374 (núm. 39), Buenos Aires, 1948.

<sup>4</sup> Al tratar el comercio negrero del siglo XVIII nos extenderemos sobre esta cuestión.

cionar otra obligación impuesta a todas las naves que se dirigían a las Indias, que consistía en tomar registro en la Casa de Contratación, con la finalidad de servir de documento de a bordo —*papier de bord*, en francés, o *Bordpapier*, en alemán—, vale decir, el título que el capitán exhibía a las autoridades coloniales y que le confería el derecho de entrar a los puertos americanos. Contenía asimismo, un inventario de todo lo embarcado en la nave, a fin de probar que no se conducía ningún efecto prohibido y facilitar la recaudación de los derechos de entrada y salida que correspondían al rey.

Para obtener el registro los capitanes y cargadores estaban obligados a presentar una razón jurada del cargamento, de los pasajeros y de la tripulación del barco; además, en especial, debían declarar los esclavos que condujesen. Todos los retornos debían ser manifestados ante los oficiales de la Casa de Contratación, ejerciéndose una vigilancia particularmente severa sobre el oro y la plata que debían ser transferidos inmediatamente a la Casa de la Moneda para su cambio por metal ya acuñado, a fin de asegurar su circulación y permanencia dentro del Reino.

Este conjunto de ordenanzas tan estrictas ocasionaba graves inconvenientes, a la par que incitaba al fraude. Generalizóse entre los comerciantes y sobre todo entre los negreros, la costumbre de negociar los retornos fuera de España y esconder los metales preciosos que luego los extranjeros residentes en Sevilla extraían de mil maneras.

Trataremos por último en forma somera lo relativo a la habilitación de puertos para el comercio de las Indias. Debe recordarse que desde los primeros tiempos hubo en España un solo puerto abierto a ese tráfico: el de Sevilla. Pero ante las grandes dificultades materiales con que tropezaban las embarcaciones para remontar el Guadalquivir, la reina Juana permitió, en 1509, que éstas se armasen y registrasen en Cádiz ante un inspector delegado de la Casa de Contratación de Sevilla. A partir de ese momento, Cádiz se convirtió en el verdadero asiento del comercio de las posesiones españolas de ultramar.

Con posterioridad se decidió habilitar junto con Cádiz a varios puertos de la Península. Sin embargo no hay noticias de haberse llegado a aplicar la correspondiente Real cédula. En teoría, el “despacho” de los navíos quedó en Sevilla hasta 1717, en que fué transferido a Cádiz; mas en realidad, desde 1680, las naves salieron de ese último puerto.

No obstante las repetidas peticiones presentadas por las colonias, la restricción de un puerto de comercio empezó a ceder sólo en 1765 cuando Carlos III emprendió, decididamente, la reforma.



del sistema mercantil imperante<sup>1</sup>. Culminaron sus innovaciones con la promulgación del célebre Reglamento de Comercio Libre de 12 de octubre de 1778, por el que quedó abolido en forma definitiva el monopolio que por tantos años disfrutaron Sevilla y Cádiz en España y Veraacruz y Portobelo en las Indias<sup>2</sup>, abriendo a la inteligencia y a la actividad humana un enorme campo de acción, que la rutina, la debilidad y los intereses creados les habían vedado hasta entonces.

#### 4. LIMITACIONES A LA CAPACIDAD DE LAS PERSONAS PARA COMERCIAR.

El análisis de otro problema, el de la capacidad de las personas para comerciar, nos hará comprender mejor las variaciones fundamentales en el siglo XVIII, cuando la trata alcanza la máxima importancia.

La práctica del comercio estuvo sometida a reglas severas y estrechas, pero de todos los aspectos del intercambio mercantil, el del tráfico negrero es el que estuvo más supeditado a la capacidad de los individuos que lo ejercieron y de los principios teóricos que rigieron la organización del comercio de las Indias hispánicas.

La aplicación del antiguo principio denominado "interés metropolitano" que reservaba a los naturales de la Metrópoli la concurrencia exclusiva a sus colonias, causó la eliminación en el comercio de las Indias, propiedad de la corona de Castilla y León, no sólo de todos los extranjeros, sino también de los vasallos españoles de Flandes e Italia y aún de los habitantes de la Península que no eran castellanos o no dependían de Castilla y León. Conviene advertir que en el momento del descubrimiento, Andalucía ya integraba el reino de Castilla.

Si bien las leyes perdieron con el tiempo su severidad en cuanto a los españoles, ésta subsistió teóricamente con respecto de los extranjeros. A éstos les estuvo siempre prohibido el pase a Indias,

<sup>1</sup> Por el Real decreto de 16 de octubre de 1765, fueron habilitados para el comercio directo con España las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, y, en España misma, los puertos de Cádiz, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, Coruña y Gijón, privilegio que pronto fué extendido a la Luisiana, Yucatán, Campeche, Santa Marta y Río de la Hacha. Posteriormente, por Real decreto de 2 de febrero de 1778, se amplió dicha concesión a la provincia de Buenos Aires, a Chile y al Perú, agregándose además en la lista de puertos habilitados, los de Palma (en Mallorca) y Santa Cruz de Tenerife (en las Canarias).

<sup>2</sup> Quedaron habilitados en América 23 puertos sobre el Atlántico y el Pacífico constituyendo la única excepción importante los de Venezuela, reservados a la Compañía Guipuzcoana de Caracas (EDWARD GAYLORD BOURNE, *Spain in America*, en *The American Nation, A history*, vol. III, pág. 297).

sin una autorización expresa del soberano, como también la participación en su comercio, sea en forma activa o pasiva, personalmente o por intermedio de otra persona. Tampoco podían asociarse a quienes hacían la *trata*. En síntesis, les estaba negada toda intervención y todo interés en el comercio colonial.

Esta exclusión se apoyaba sobre todo en razones económicas, consistentes en reservar las ganancias del tráfico para el rey y sus vasallos y, más que todo, evitar la desviación del oro y plata hacia países extraños. Insistimos que tales fueron, claramente, los móviles de la Corona. Mas a pesar de las severas restricciones impuestas, el comercio indiano no pudo arrancarse de manos de los extranjeros y en lo que respecta al tráfico de negros, fueron éstos quienes obtuvieron casi todos los beneficios de su explotación.

De aquí resultó que su estada fué permitida y tolerada en virtud de los tratados internacionales. Sin embargo, a pesar de las violaciones de los convenios, existieron normas generales, humanas, que atenuaron el rigor de las leyes civiles. Por eso jamás debe olvidarse el amplio sistema jurídico y todas las circunstancias de hecho que por aquel entonces rigieron, para definir la situación del extranjero en Indias<sup>1</sup>.

Y así como el rey Fernando de Aragón hizo accesible el comercio a sus vasallos, Felipe I, esposo de la reina Juana, amplió la franquicia extendiendo la capacidad a los extranjeros residentes en España. Mas pronto aparecieron graves rivalidades cuando la herencia de las coronas hispanas se transmitió a un príncipe flamenco, pues la evidente intención de éste de distribuir entre sus amigos y cortesanos extranjeros los cargos y emolumentos de los reinos de la Península, causó gran recelo entre los castellanos quienes temieron que el comercio americano pasara, igualmente, a manos extrañas. En las Cortes que se reunieron en Santiago y en la Coruña, en 1520, los diputados peticionaron que bajo ninguna circunstancia la Casa de Contratación se trasladara de Sevilla, y que sus oficiales no fueran sino castellanos nativos. Carlos contestó que no tenía intención de innovar al respecto, pero tampoco hizo promesa alguna referente al monopolio comercial usufructuado por los castellanos.

Nos encontramos aquí con un nuevo contenido de la voz *extranjero*. Con la expansión de los dominios de Carlos V, muchas de las comarcas sometidas no sólo eran extrañas a Castilla, sino a la misma Península, siendo sus habitantes, sin embargo, vasallos del mismo monarca. Surge así la acepción de *extranjero* como:

<sup>1</sup> C. H. HARING, *op. cit.*, pág. 123.

- a) *no natural* de los reinos de la monarquía castellana, pero *vasallo* del rey castellano, tales los aragoneses, genoveses, tudescos, flamencos, etc.;
- b) *no natural* de los reinos castellanos y *no vasallo* de su monarca, tales los franceses, ingleses y otros.

Es natural que la condición jurídica de cada una de estas especificaciones fué totalmente distinta <sup>1</sup>.

Carlos V atemperó el rigor de las leyes mediante el edicto de 1526 que otorgó una gran liberalidad a todos los vasallos de los dominios habsburgueses para traficar con las Indias. Pero ya con anterioridad a esa fecha, varias transacciones señalaron la nueva orientación que seguiría el emperador. En 1517 (o 1518) concedió a su mayordomo mayor, Lorenzo de Gouvenot, apellidado en España Garrevod, una licencia gratuita <sup>2</sup> y en 1522, Jacobo Fugger aseguró la admisión de mercaderes alemanes para participar en el proyectado comercio de especias con las Islas Molucas, vía Estrecho de Magallanes.

En 1525 los Welser de Augsburgo fueron equiparados con los comerciantes españoles en América, en base de lo cual establecieron inmediatamente factorías en Sevilla y en Santo Domingo —Española— y se embarcaron en un vigoroso programa de actividad colonial. Tres años más tarde, en 1528, combinados con otra casa alemana, los Ehinger de Costanza, concertaron una serie de convenios con el emperador: uno —de enero— para la conducción de 50 mineros alemanes a América a fin de instruir a los colonos españoles; otro —de febrero— para suministrar en cuatro años 4.000 negros esclavos a las Indias Occidentales. Por último, en marzo, se suscribió el famoso tratado para la conquista y la colonización de la provincia de Venezuela.

En contraposición con la de los Welser existió el prudente freno de la otra gran casa bancaria de Alemania, los Fugger o Fúcaros. La Corona les era deudora, aun más que a los Welser, por las repetidas ayudas financieras prestadas, de modo que debió brindarles también a ellos, la oportunidad de montar empresas coloniales.

Pero los Fugger intentaron una sola vez la aventura colonizadora similar a la de los Welser, aleccionados por el desastroso resultado del ensayo en Venezuela. En 1530 formularon propuestas para colonizar y asumir el gobierno de toda la costa de Chile y concertaron al año siguiente un convenio formal con el rey. Debido a motivos que se ignoran, el propósito jamás fué lle-

<sup>1</sup> DIEGO LUIS MOLINARI, *La trata de negros, Datos para su estudio en el Río de la Plata*, 2ª edición, págs. 115 a 119, Buenos Aires, 1944.

<sup>2</sup> Véanse: págs. 52 a 54.

vado a la práctica. Sin embargo existen noticias sobre la presencia de representantes de los Fugger en otras regiones hispanoamericanas, en los años que siguieron.

Estas concesiones a banqueros y mercaderes extranjeros, que distinguió la política de Carlos V de la de los otros soberanos españoles, pudo haber sido la expresión de las ideas más liberales, más amplias y menos localistas que sustentó aquel monarca, o también la consecuencia de la presión ejercida por esos mismos banqueros sobre un príncipe dependiente de las "tiernas mercedes" de sus acreedores.

Sea como fuere, los privilegios así obtenidos no dieron resultados duraderos. Después de constantes luchas y de mucho litigar, los Welser fueron obligados a retirarse de América, no quedando vestigio alguno en esas tierras de la ocupación alemana<sup>1</sup>.

Mientras tanto, en los últimos años del reinado de Carlos V y sobre todo cuando éste, absorbido más y más por los asuntos imperiales, dejó la Regencia de la Península a su hijo Felipe, se fué renovando insensiblemente la costumbre de excluir a los extranjeros, aun siendo religiosos, de América. Ante las insistentes demandas de los castellanos, los principios de 1526 fueron de hecho derogados, aunque oficialmente los estatutos quedaron en pie. Después de ocupar el trono Felipe II, en 1556, teoría y práctica se reconciliaron, restituyéndose a los españoles el monopolio del comercio e inmigración ultramarina.

Por R. C. de 17 de mayo de 1557 se renovaron todas las prohibiciones relativas a la admisión de los extranjeros en el comercio americano y se ordenó que a aquellos que se admitiesen en virtud de permisos especiales, se les prohibiese el paso al interior del país con sus negros y mercancías. Se les obligó así a efectuar sus transacciones en el puerto que la licencia les asignase<sup>2</sup>.

Entretanto se produjeron en España importantes discusiones acerca del alcance de los términos *natural* y *extranjero*.

Para aclarar todas las dudas, Felipe II, por R. C. de 13 de enero de 1596 declaró "extranjeros de los reinos de las Indias y de sus costas, puertos e islas adyacentes" y por ende, impedidos de poder residir en ellas, "a los que no fuesen naturales de estos

<sup>1</sup> En 1534 Ulrico Schmidl viajó al Río de la Plata en un navío de los Welser que integraba la flota de don Pedro de Mendoza.

<sup>2</sup> Recordaremos entre muchas, para mayor ilustración, las siguientes Reales cédulas: de 1560, prohibiendo el paso a Indias de los franceses; de 1569, ordenando el embargo de todas las mercaderías conducidas a Indias por cuenta de extranjeros; de 1571, prohibiendo el paso a Indias de los genoveses y portugueses; de 1608 (Felipe III), prohibiendo el paso a Indias de holandeses, alemanes, ingleses y en general, de todos los procedentes de las naciones del Norte, etc.

nuestros Reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra, y los de las islas de Mallorca y Menorca por ser de la corona de Aragón <sup>1</sup>.

Pero aún con esa declaración tan explícita, continuaron las dudas referentes a la capacidad de los naturales de Castilla, sobre todo con respecto a la de los aragoneses quienes no gozaron de un estado permanente de derecho hasta el momento de promulgarse la *Recopilación* <sup>2</sup>. Demuestra cuán celosos de sus privilegios fueron los castellanos, el hecho de que los hicieran especificar en todos los tratados de paz de la época, convirtiéndose así en un principio aceptado de derecho internacional. Además se acostumbó en esos tratados, garantizarse recíprocamente el goce exclusivo de sus colonias. En el de 1648, celebrado entre España y Holanda, se asentó que las Provincias Unidas jamás podrían alegar haber sido anteriormente parte integrante de la monarquía española.

Se hizo alguna tentativa posterior para admitir extranjeros en compañías de comercio, pero fué rechazada y sólo de mala gana se toleró, durante la Guerra de Sucesión, el comercio de los franceses en la Mar del Sur y el de los ingleses, después de la paz de Utrecht, por intermedio de la *South Sea Company*.

La *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, de 1680, fijó el estado de derecho de las prohibiciones contra los "no naturales". Pero en la práctica del comercio hubo continuas excepciones y tanto Sevilla como Cádiz se poblaron de extranjeros. Con respecto a Indias se mantuvo el principio mediante una serie de medidas legales entre las cuales recordaremos: Reales cédulas de 9 de agosto de 1714; 25 de abril de 1736; 11 de abril de 1742; 10 de febrero de 1750; 30 de mayo de 1753; 15 de setiembre de 1776; R. O. de 19 de mayo de 1784; R. C. de 19 de julio de 1790; R. O. de 6 de febrero de 1803. Todas ellas no hicieron sino confirmar las disposiciones contenidas en la *Recopilación*.

Mas la realidad fué otra. Aprovechando las turbulencias de la época, los extranjeros se establecieron en las Indias, con o sin licencia. A ello se agregaron las facilidades que les fueron concedidas para introducir esclavatura en estas regiones <sup>3</sup> amén de varias disposiciones de carácter económico, como ser las referentes a tripulaciones de buques, operarios extranjeros, etc., que, unidas a

<sup>1</sup> *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, lib. IX, tít. XXVII, ley XXVIII.

<sup>2</sup> Parece que se hicieron excepciones cuando se trató de poblar las nuevas regiones conquistadas.

<sup>3</sup> Deben mencionarse las siguientes fuentes legales: Reales órdenes de 28 de febrero de 1789 y 23 de febrero de 1791; R. C. de 24 de noviembre de 1791; Rs. Órds. de 21 de mayo de 1795 y 22 de abril de 1804.

las circunstancias políticas por que atravesó el mundo a fines del siglo xvii y comienzos del xviii, determinaron una fuerte corriente migratoria que concluyó por saturarlas de extranjería.

A principios del siglo pasado residía en el virreinato del Río de la Plata un gran número de ingleses, americanos, italianos y franceses diseminados por sus poblaciones. Fué precisamente una de las preocupaciones del virrey Cisneros, la de sanear de extranjería el ambiente. Para ello se formó en 1810 un curioso "Censo de Extranjería"<sup>1</sup> en base del cual debía procederse a la expulsión de los que se juzgasen "agentes perniciosos de espíritu revolucionario". Justo es consignar que el movimiento emancipador americano encontró entre los extranjeros más de un partidario decidido.

No sería completa nuestra explicación en esta delicada materia si no dedicáramos algunos párrafos a la capacidad acordada a los naturales y a los extranjeros privilegiados. Sabido es que el comercio y la navegación de Indias estuvieron reservados a los *naturales* de España. En esta calidad de "naturales", se encerraban distintos conceptos. Fueron considerados "*naturales de origen*" los hijos de padres nacidos también en aquellos reinos<sup>2</sup>; a éstos se atribuyó, en un comienzo, la exclusiva capacidad para emplearse en la carrera de Indias.

Se requirió pues la condición de "naturales" no sólo en los hijos, sino también en los padres. Por consiguiente, si éstos eran extranjeros, a sus hijos no se les consideraba como naturales de los

<sup>1</sup> El primer censo de extranjeros residentes en Buenos Aires, fué publicado por Ricardo Victoria bajo el título: *El primer censo argentino* (en *Gaceta del Foro*, Buenos Aires, jueves 18 de octubre de 1934); es de Hermandarias de 6 de mayo de 1607 y se transcribe *in extenso*, el *Memorial de los Portugueses y extranjeros que hasta oy ay en el Puerto de buenos ayres y otras ciudades de la provincia del Río de la plata*. En agosto de 1810, se pasaron 19 oficios por los alcaldes de barrio al Cabildo, detallando las circunstancias personales de los respectivos individuos (copias existentes en el *Instituto de Investigaciones Históricas, de la Facultad de Filosofía y Letras*, Buenos Aires; extraídas del *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, 1809-12, Cabildo, 19*; D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 115). Hemos consultado el *Estado que manifiesta el Número de habitantes, etc.*, de los cuarteles 11 y 12 de Buenos Aires, de 31 y 22 de agosto de 1810 respectivamente, en los que se anotan 9 y 20 extranjeros, en cada uno (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Cabildo de Buenos Aires, Archivo, 1810 (enero-diciembre)*, fs. 282 y 272; además en el legajo *Padrones de Buenos Aires, Ciudad y Campaña, 1810-1811*, existen los correspondientes a los cuarteles núms. 1, 4, 5, 6, 8, 10, 13, 14, 15 y 17, que arrojan un total de 417 extranjeros.

<sup>2</sup> En la R. C. de 13 de enero de 1596, se incluyen: Castilla, León, Aragón, Navarra, Valencia, Cataluña y las islas de Mallorca y Menorca.

reinos de España, aunque hubieran nacido en ellos. Con posterioridad, en el transecurso del siglo xvii, por R. C. de 14 de agosto de 1620, se introdujo una nueva práctica, acordando calidad de tal a los hijos nacidos en dichas provincias<sup>1</sup> de residentes extranjeros. Se les declaró *naturales por nacimiento*. Su derecho a participar en el comercio americano fué atacado por el Consulado a principios del siglo xviii, mas gracias al apoyo del Consejo de Indias subsistió la antigua norma. Sin embargo, ni los hijos, ni los nietos de residentes extranjeros podían votar ni aspirar a cargos consulares.

Aunque por regla general siempre estuvieron excluidos los *no naturales* del comercio y pase a las Indias, la disposición tuvo desde los primeros tiempos sus excepciones, por cuanto la misma legislación concedió una especie de naturalización a extranjeros que, nacidos fuera de la Península, daban prueba de hacer de España su residencia permanente estableciéndose con familia y bienes. A éstos se los llamó *naturales por privilegio*<sup>2</sup>.

Para pasar a Indias se necesitó previa licencia que los monarcas concedieron también a personas excluidas de ese comercio, para viajes aislados o por períodos determinados de tiempo y casi siempre en recompensa por servicios pecuniarios prestados. A menudo fueron otorgadas también para conducir cargamentos de esclavatura, cuyo abastecimiento por lo general estuvo en manos de extranjeros. De modo que desde los primeros tiempos no resultó rara la presencia de extranjeros en los establecimientos españoles de ultramar.

Otro requisito ineludible consistió en que cada emigrante, antes de su embarque, debía presentarse al contador de la Casa de Contratación para su inscripción en el Registro. Se imponían graves penas a los que omitieran las formalidades prescriptas y cruzaran el Atlántico sin licencia, tanto a los *polizones* como a los capitanes, pilotos, maestros, etc. que los encubrieran. Veitia Linage, sin embargo, se queja de que en su tiempo, o sea en 1672, cuando publicó el *Norte*, las penas habían sido reducidas a multas en dinero, para grave perjuicio de las colonias y especialmente de los comerciantes de Sevilla, “pues no sirve la copia de llovidos (que assi llaman a

1 Especificadas en la R. C. de 13 de enero de 1596.

2 Las Reales cédulas de 1561 y 1562 fijaban entre otros requisitos: ser católico con por lo menos 10 años de residencia en España, poseer casa y bienes y tener esposa “natural”. Después de 1608, se exigieron 20 años de continua residencia y que el aspirante obtuviera del Consejo de Indias una expresa declaración de naturalización, que lo habilitara para el tráfico. Posteriormente, en 1618, se dispuso entre otras, la probanza mediante títulos de bienes raíces, fijando el valor mínimo en 4.000 ducados de plata. Todas estas cédulas se promulgaron, luego, como leyes en la *Recopilación* de 1680.

los que van sin licencia) sino de poblar de vagamundos las Indias, y de ir quinientos mercaderes de poquito en vna Flota, que destruyen las ferias, y arruinan a los verdaderos cargadores en gran perjuizio de la causa pública”<sup>1</sup>.

Las atracciones comerciales probaron ser tan poderosas que el número de “no naturales”, sobre todo de *conversos*, fué en continuo aumento en América. Influyó seguramente en ello la anexión de Portugal a España, entre 1580 y 1640, cuyos vasallos pareceran no haber experimentado grandes dificultades en pasar a las colonias hispanas<sup>2</sup>. Por otra parte, hasta la segunda mitad del siglo XVIII se produjeron constantes intromisiones portuguesas en los dominios españoles debido a la demarcación de la conocida línea del Tratado de Tordesillas.

Como acotación final a este asunto debemos recordar que fué propósito inicial de los monarcas conceder, por R. C. de 1511, la completa libertad para pasar a Indias, a fin de fomentar el aumento de su población; mas los inconvenientes de su aplicación y los fraudes a que dió origen fueron de tal magnitud que la medida se revocó en 1518. A partir de entonces la Corona, a pesar de su íntimo anhelo de facilitar la inmigración en América, continuó su política adversa a los “infieles” y “herejes”, aplicándola con severa constancia.

<sup>1</sup> J. DE VEITIA LINAGE, *op. cit.*, lib. I, cap. XXIX, núm. 7.

<sup>2</sup> Así, se lee en la R. C. de 17 de octubre de 1602: “especialmente ay muchos portugueses que an entrado por el rrio de la plata y otras partes con los navíos de los negros y cristianos nuebos y gente poco segura en las cosas de nuestra santa fee catholica Judaicantes y que en los mas puertos de las Indias ay mucha gente desta calidad”,...” (“Ordenando se haga salir a los portugueses y extranjeros que hubieran entrado sin licencia”, en ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Reales cédulas y Provisiones, 1517-1662*, t. I, pág. 55, col. 2, Buenos Aires, 1911).



## EL COMERCIO DE LA TRATA DE NEGROS

## 1. ACLARACIONES SOBRE EL PLANTEO DE NUESTRA TESIS.

El problema del comercio *infame*, según se ha repetido más de una vez, se inicia en América a poco de su descubrimiento y se cierra en un período avanzado del siglo XIX<sup>1</sup>. La supresión de la trata y de la esclavitud como institución en América fué motivo de convenios internacionales; en la vida de las naciones emancipadas dió origen a medidas sucesivas resultantes del reconocimiento de la personalidad del hombre y su igualdad social sin distinción de razas y en algunos países causó dolorosas conmociones internas, como la de la Guerra de Secesión en los Estados Unidos de Norte América, una de las más sangrientas de la segunda mitad del siglo XIX en este continente.

Dos grandes hechos sociales dominaron el progreso de las posesiones hispanas: la servidumbre de los indios y la intensificación del tráfico negrero. La larga y cruel explotación humana que resultó de la conquista de América no sorprende si se tiene en cuenta la tonalidad indiscutiblemente brutal y sanguinaria de la época. La esclavitud no había desaparecido aún y, si bien la evolución del estado económico había restringido poco a poco su aplicación, la ideología del momento no la condenaba. Los españoles la tenían siempre presente, de modo que no hicieron sino reavivar una institución en desuso.

1 En Buenos Aires, por ley de 3 de septiembre de 1824 se prohibió la introducción de esclavos (*Registro Oficial [Nacional] de la República Argentina*, t. II, 1822-1852, núm. 1751, pág. 65, Buenos Aires, 1880); por el art. 14 del *Tratado de amistad, comercio y navegación entre los gobiernos de las Provincias Unidas y S. M. B.*, se convino "la abolición total del comercio de esclavos" (*Ibíd.*, pág. 84). En el orden interno la compraventa de esclavos subsistió hasta la Constitución de 1853.

La esclavitud consiste según la definición clásica, en la sujeción de una persona al dominio de otra<sup>1</sup>. Es antigua como la especie humana y, como ella, universal<sup>2</sup>. Es necesario señalar que la trata de negros propiamente dicha comenzó sólo a mediados del siglo xv y fué una de las consecuencias del gran movimiento provocado por los descubrimientos. En efecto, de gran importancia fué la influencia que los viajes de los navegantes ejercieron sobre la esclavitud, produciendo como resultado fatal del contacto de las razas, un nuevo florecimiento de dicha institución. En Asia, África y América la política de los conquistadores fué la misma: reducir a esclavitud, sin vacilar, a todos los paganos vencidos, mezclando a la rudeza de la época un designio de propaganda cristiana<sup>3</sup>.

Portugal encabezó el movimiento de sucesivos avances en la costa africana, convirtiéndose las escalas iniciales pronto en fuentes de grandes riquezas<sup>4</sup>. Desde el primer momento los capitanes enviados sobre las costas berberiscas retornaron con esclavos moros. Dos de éstos, apresados en 1441 por Antonio Gonçalves sobre el Cabo Bojador, ofrecieron suministrar esclavos negros como rescate de sus personas si se los conducía nuevamente a su tierra. Los diez negros que, junto con otros efectos, obtuvieron los portugueses en el canje, fueron los primeros que hicieron su aparición en la Península por la nueva vía.

1 D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 15.

2 Sobre "Esclavitud", "Esclavos", "Servidumbre", ver: *Ibid.*; G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 80 y sigs.; JOSÉ ANTONIO SACO, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-Hispanos*, Prólogo por FERNANDO ORTIZ, t. I, Habana, 1938; E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCIO Y J. M. TRABEL, *op. cit.*, vol. I (1ª parte), págs. 3, 4 y sigs.

3 SIR ARTHUR HELPS, en *The Spanish Conquest of America and its Relation to the History of Slavery and to the Government of Colonies*, t. I, pág. 19, New York, 1856, dice: "El segundo período de la esclavitud, se destacó por un carácter comercial. El esclavo ya no era más un accidente de la guerra. Se había convertido en el objetivo de la guerra. Ya no consistía en un mero sujeto accidental de trueque. Era buscado, cazado, conducido; y este cambio dió origen a una nueva rama de comercio. La esclavitud se convirtió, inmediatamente, en una cuestión mucho más importante que la que hasta entonces había sido".

4 CHR. MONHEIM, en su *Étude sur la Traite des Nègres aux XVI<sup>e</sup>. et XVII<sup>e</sup>. siècles d'après des documents contemporains*, págs. 3 a 5, Louvain, 1927, hace un interesante estudio del sistema colonizador empleado por los portugueses, al que considera defectuoso, por establecer únicamente puestos comerciales en la costa y por la costumbre de renovar el personal administrativo cada tres años, permitiendo a los funcionarios dedicarse al comercio, en razón de lo cual trataban de "faire l'Afrique" en el corto lapso de sus funciones.

Dos años más tarde, en 1444, se realizó la primera expedición de trata efectiva. Nuño Tristán, en una de las islas de Arguín, capturó ochenta esclavos que condujo a Portugal. Observa Scelle<sup>1</sup> que desde entonces, al parecer, las expediciones de esa índole gozaron del favor de los portugueses a causa de los grandes beneficios que producían.

Se inició realmente la trata de negros con la formación, en ese mismo año de 1444, de la *Compañía de Lagos para el descubrimiento y comercio en las costas de África*.<sup>2</sup> El comercio, en verdad, no fué sino una caza de hombres, puesto que los africanos conocidos por los portugueses hasta entonces eran todos de raza más o menos morisca, con los cuales se consideraban en eterno estado de guerra. No sentían por lo tanto ningún escrúpulo en esclavizarla.

A medida que los navegantes iban ampliando el horizonte de las tierras conocidas y de sus habitantes, se producían cambios en los métodos mercantiles empleados. Así, en 1448, se levantó en Arguín para facilitar el comercio de oro y de los negros en esas islas, una fortaleza que, con el correr del tiempo, se convirtió en cuartel general donde los portugueses concentraron las mercaderías destinadas al trueque. Más tarde fué erigido otro fuerte sobre la Costa de Oro y posteriormente, en 1481, al advenimiento de Juan II, fué fundado la célebre factoría de Mina, asumiendo el monarca el título de "Señor de Guinea".

Los portugueses, invocando los derechos de primer ocupante, pretendieron el tráfico exclusivo de las costas de la alta y baja Guinea. La corona de Castilla, cuyos súbditos habían comerciado con el África occidental, protestó contra ese monopolio sacando provecho de la confusión a que daba lugar la denominación de Guinea y de todo lo que los recientes descubrimientos tenían aún de vago e indeterminado. Portugal, fuerte en sus derechos<sup>3</sup>, continuó la persecución de los comerciantes españoles que le disputaban el fruto de sus trabajos y, al aumentar la discrepancia entre las dos naciones, estalló la guerra de 1475.

En 1479 se concertó la paz y al reconocer en ella los Reyes Católicos la pertenencia privativa a Portugal de Fez, Mina y Guinea, quedaron los españoles, a partir de ese momento, excluidos del comercio negrero<sup>4</sup>.

1 G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 97.

2 Lagos se halla situado en la Alta Guinea, Golfo de Benin, región conocida hoy como Nigeria.

3 En 1455, Alfonso V de Portugal obtuvo del Papa Nicolás V permiso para reducir a servidumbre perpetua a sarracenos y paganos.

4 Véase pág. 8 el tratado celebrado entre Castilla y Portugal en 1480.

La pretensión monopolista de los portugueses se vió fortalecida por la complacencia de Eduardo IV, rey de Inglaterra, quien prohibió a sus súbditos emprender el tráfico de negros en las costas de Guinea<sup>1</sup>. Posteriormente dicha pretensión fué confirmada en el reparto que comportó la Bula de Alejandro VI, de 4 de mayo de 1493, y en el Tratado de Tordesillas de 7 de junio de 1494.

El comercio de negros realizado por los portugueses fué incrementándose y del mercado inicial de Lisboa no pocos esclavos pasaron a España<sup>2</sup>.

De modo que cuando después de los viajes de Cristóbal Colón se resolvió, a principios del siglo XVI, enviar trabajadores negros a Indias, esta medida no revistió ningún carácter novedoso para los españoles. En cambio tuvo consecuencias graves para la economía española la prohibición impuesta a sus súbditos de emprender el tráfico directo con el África, pues quedó así dependiente de los portugueses para conseguir los negros necesarios en sus dominios americanos.

## 2. IMPLANTACIÓN DE LA ESCLAVITUD EN INDIAS: PERÍODOS QUE COMPRENDE. — LICENCIAS. — ASIENTOS. — LIBERTAD DE TRÁFICO.

En el primer momento de la conquista los españoles no pensaron en utilizar la mano de obra negra para valorizar sus colonias. Convencidos de las riquezas de las minas y fertilidad de las nuevas tierras, los conquistadores blancos, poco numerosos, sólo soñaron con apoderarse de los bienes preciosos que tenían a la vista y en servirse luego de los indígenas para continuar su producción. La pasión del oro dirigió, desde 1493, la política económica indiana.

<sup>1</sup> E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCO Y J. M. TRABEL, *op. cit.*, vol. I (1ª parte), pág. 16: "paralelamente algunos mercaderes ingleses habían resuelto hacer el tráfico de negros en las costas de Guinea". "Era el nacimiento de la idea de la trata"... "Éstos [los portugueses], al parecer, se apropiaron de la idea de los mercaderes ingleses, pues de estos tiempos data el comienzo de la trata, y son los portugueses quienes la realizan". Percibimos aquí un error, originado posiblemente en una confusión de fechas. El reinado de Eduardo IV se extiende desde 1461 a 1483; el de Juan II desde 1481 a 1491. De modo que las negociaciones entre ambos monarcas deben haber tenido lugar entre 1481 y 1483, siendo posteriores a la iniciación de la trata de negros por los portugueses.

<sup>2</sup> "A medida que los portugueses avanzaban a lo largo de las costas africanas en el siglo XV, sus navegantes acostumbraban a traer algunos negros, exótica curiosidad de los países descubiertos. Los capitanes de las naves los emplearon como sirvientes, pero pronto los vendieron como esclavos en los puertos de Algarves y del Guadalquivir, y los hicieron pasar a las Azores, a Madeira, en donde se apreció la robustez de los negros para los trabajos del campo" (L. CAPITAN ET HENRI LORIN, *Le travail en Amérique avant et après Colomb*, pág. 339, París, 1914).

Mas, habiéndose agotado rápidamente las riquezas iniciales, los conquistadores se encontraron frente a la necesidad de reformar su explotación económica.

Como hallaran en América la esclavitud y la tiranía arraigadas entre los indígenas, pensaron aprovechar tal estado de cosas para recoger los tributos que la Corona había impuesto a sus nuevos súbditos, utilizándolos como siervos en el laboreo de las tierras: fué el origen de los *repartimientos*. La tierra fué "repartida" entre los españoles, siendo obligados los caciques a hacerla cultivar por los indios de sus respectivas jurisdicciones. Demás está decir que esa forma de *repartimientos*, otorgados originariamente por sólo uno o dos años, dió lugar a ampliaciones abusivas, transformándose esa especie de servidumbre feudal en una verdadera esclavitud.

Fueron los padres dominicos de la isla Española quienes primero se apiadaron de la triste condición de los aborígenes y trataron de llegar hasta el rey con sus protestas contra los repartimientos, aunque sin mayor éxito. Animado por el mismo propósito se les unió luego fray Bartolomé de Las Casas quien por su parte había hecho varias propuestas para aliviar la suerte de los indios.

Pero, como los planes de Las Casas fracasaron en la práctica, la explotación de los aborígenes hubiese continuado indefinidamente si otros factores más poderosos que la propaganda humanitaria no hubiesen coadyuvado en su favor. Fueron dichos factores los siguientes: 1º, la resistencia de los indígenas contra el trabajo que llegaba al extremo de que preferían dejarse morir de hambre o suicidarse antes que soportarlo; 2º, su debilidad física que engendró un elevadísimo coeficiente de mortandad; y 3º, finalmente, la posibilidad de reemplazarlos por trabajadores negros<sup>1</sup>.

Mientras se trató pues de hacer productivo el trabajo de los indios en repartimientos y encomiendas, surgió y se desarrolló poco a poco en América la *trata de negros*<sup>2</sup>, pudiendo señalarse un paralelismo entre el acrecentamiento de dicho tráfico y la transformación y cese de la servidumbre de los indígenas.

1 Debe señalarse que si hubiese sido necesario conformarse con la mano de obra llegada de España, el exterminio de los indios, considerable en las Antillas, se hubiese extendido a todo el continente, pues todas las tentativas de conducir a Indias trabajadores blancos, a imitación de lo preconizado por el Padre Las Casas, fracasaron lamentablemente. G. SCHELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 115, asienta la siguiente conclusión: "Los españoles no han hecho renacer la esclavitud, que no había muerto, ... jamás impusieron la servidumbre a sus propios conciudadanos [como por ejemplo los franceses con su sistema de «engagés»], sino sólo a individuos que sus prejuicios y sus necesidades les hacían considerar como de raza inferior".

2 Una hipótesis sostenida por el profesor Leo Weiner de la Universidad

Convencido el gobierno español de que el comercio de negros no debía dejarse librado a la mera iniciativa privada, casi desde el primer momento lo despojó de toda libertad, sujetándolo a un rígido contralor en provecho del Real Tesoro y a una estricta vigilancia de la cantidad y calidad de los esclavos introducidos en Indias. Lo gravó con un impuesto, exigió la obtención de permisos —las “licencias” para el transporte de los negros a América— y hasta llegó a monopolizarlo. Hubo pues, una constante intervención del Estado.

D. L. Molinari distingue tres períodos para el estudio de la *trata de negros*: I, las Licencias (1493-1595); II, los Asientos (1595-1789)<sup>1</sup>; III, la libertad de tráfico (1789-1812). Para fundar su clasificación aclara que “la división que antecede obedece a fines de ordenación lógica de materiales dispersos, al mismo tiempo que a necesidad didáctica de clara delimitación entre los distintos aspectos del proceso estudiado. Pero sería imprudente suponer que por haberse adoptado el método de los *asientos*, hubiesen dejado de suministrarse *licencias*; o que por haber comenzado la libertad del tráfico negrero en 1789, para las Antillas, también alcanzaron sus beneficios al virreinato del Río de la Plata, lo que no aconteció hasta 1791”<sup>2</sup>.

El principio general, establecido desde comienzos del siglo XVI, consistió en que ningún esclavo podría ser transportado a Indias sin autorización expresa del rey. Esta regla fué utilizada por el gobierno para forjarse un instrumento político y financiero de primer orden: *las licencias*, mediante las cuales canalizó y dirigió las corrientes de la importación negrera en América. Eran las *licencias* permisos individuales negociables para conducir negros a las colonias americanas. Consistían en un contrato por el cual el gobierno español se comprometía a autorizar a una determinada

de Harvard (*The Negro Year Book*, [1925-1926], pág. 189), admite que los negros llegaron a nuestro continente muchos años antes del primer viaje de Colón. Se basa en algunas prácticas religiosas, ritos, ceremoniales y palabras de los indios antillanos, que encontraron a su llegada los descubridores de América y que eran de origen africano. Dentro de esa presunción los negros procedentes de Guinea habrían cruzado el Atlántico mucho antes que lo hicieran las tres carabelas del inmortal navegante. J. A. SAGO, en su *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. I, págs. 118 a 125, sostiene que de un pasaje de Pedro Mártir de Anglería pudiera inferirse que en América existieron negros antes de que los hubiesen introducido los españoles y aún quizás que Colón la descubriera.

<sup>1</sup> J. DE VEITIA LINAGE, *op. cit.*, lib. I, cap. 35, pág. 2, fija en 1595, la fecha del primer asiento; G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, lib. I, caps. I, II y III (especialmente pág. 148), demuestra que hubo por lo menos un *asiento general* y varios parciales, concluidos antes de esa fecha.

<sup>2</sup> D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 51.

persona la introducción de cierto número de negros a alguna región de las Indias, a cambio de una prestación, casi siempre pecuniaria, por parte del interesado. Éste no contraía más obligación que la del pago de una suma al rey, pero no la de hacer llegar efectivamente los negros a América, como ocurrió en los *asientos*. Las licencias fueron valores negociables cuyos poseedores podían limitarse a venderlas<sup>1</sup>. Estaban sometidas a derechos peculiares y a trámites especiales, debiendo los negros ser registrados en Sevilla, salvo permiso expreso en contrario. Las otorgaba el monarca en razón de los fines más diversos, como ser: a) licencias para permitir la entrada de esclavos destinados al servicio doméstico; b) licencias con fines puramente comerciales; c) licencias para fomentar la colonización, otorgadas a emigrantes, exploradores, colonos y agentes o empresas de emigración (asientos de población); d) licencias fiscales, que eran empleadas como instrumentos de crédito, papeles de comercio y medios de pago, de amortización, de deuda pública (juros, etc.); e) licencias acordadas a título de pura liberalidad, *mercedes o gracias*<sup>2</sup>.

Cuando el gobierno español, impulsado por sus preocupaciones de carácter financiero y por la creciente necesidad de esclavos en las colonias, decidió confiar la administración de la trata a particulares, concluyó con ellos los *asientos*<sup>3</sup>.

En el período que se extiende desde el descubrimiento hasta el año 1510, sólo se hallan transportes accidentales de negros: individuos aislados, cuando los navíos corrían por cuenta de particulares; grupos más numerosos, cuando era el gobierno quien los ordenaba. No puede hablarse aún de "trata". La introducción de negros a las colonias es completamente espontánea, ocasional y en el comienzo al menos, completamente libre, restringiéndola únicamente ciertas disposiciones circunstanciales<sup>4</sup>.

1 G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 208 y 209.

2 *Ibid.*, págs. 210 a 288, hace un detallado estudio de estos diferentes tipos de licencias.

3 Véase pág. 57.

4 *Ibid.*, t. I, pág. 125. Al principio, cuando los Reyes Católicos nombraron a Nicolás de Ovando gobernador de la isla Española —Santo Domingo—, le recomendaron en sus *instrucciones* no permitir la entrada de esclavos judíos, moros o de recientes convertidos y de autorizar en cambio la importación de negros, siempre que fuesen nacidos en poder de cristianos. Enfocaban pues las instrucciones la reglamentación del transporte de esclavos a Indias, limitándolo. Posteriormente, habiéndose constatado la influencia perniciosa que ejercían los negros sobre los indios, sólo se permitió el paso a Indias de esclavos blancos. Mas la práctica demostró que los indígenas debían ser aliados en alguna forma de las cargas que les imponían los conquistadores, por lo que volvió a fomentarse la entrada de negros.

A medida que se percibió mejor la incapacidad del indio para el trabajo, ese estado de cosas se fué modificando. Lo indican las Reales órdenes expedidas por el rey Fernando en Valladolid a 22 de enero y 15 de febrero de 1510, en que, "atendiendo a la flaqueza de los indios para el trabajo de las minas de la Española", mandó se emplearan en ellas negros esclavos. Al efecto encargó a los oficiales reales de la Casa de Contratación de Sevilla, que enviaran inmediatamente 50 esclavos y más adelante otros hasta el número de 200, *para que se vendiesen en su Real nombre a los vecinos de aquella isla*<sup>1</sup>.

Estamos frente a la *primera aparición de la trata*; es la *primera vez que se conducen negros a América* para "un uso no personal y no inmediato" y que se compran para revenderlos a los colonos<sup>2</sup>.

Poco importa que los esclavos hayan sido comprados en la Península y que no se pensase aun en su obtención directa del África; lo que caracteriza a la *trata* es el *acto de comercio* realizado sobre esa mercadería especial.

A la muerte de Fernando en 1516, el Regente Cardenal Jiménez de Cisneros suspendió la introducción de negros en América. Pero pronto se reanudó, no sólo porque el joven rey Carlos había comenzado ya antes de abandonar a los Países Bajos, a otorgar a sus cortesanos toda clase de favores y beneficios sobre sus dominios indios, sino también porque el mismo curso de los acontecimientos obligó al gobierno español a organizar definitivamente la trata de negros. Influyeron en ello decisivamente dos órdenes de causas; 1º, los constantes petitorios de los colonos; 2º, el giro que tomó la campaña conducida por Las Casas y los padres jerónimos en favor de los indígenas.

A nuestro juicio, sin embargo, es falso atribuir a Las Casas la paternidad de la idea de introducir negros en los dominios hispanos<sup>3</sup>.

1 Fué adquirido en el mercado de Lisboa un centenar de esclavos, enviados a la Española en abril de 1510. Otro contingente de negros fué conducido por Diego Nicuesa en su nave "Trinidad" (J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. I, pág. 105; G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 126; E. G. BOURNE, *op. cit.*, cap. XVIII; A. HELPS, *op. cit.*, t. I, pág. 173).

2 G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 126, citado por D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 52.

3 Existe una bibliografía abundantísima respecto de la cuestión de si el Padre Las Casas fué, o no, el iniciador de la trata. Entre los que se han ocupado del problema figuran: A. HELPS, *op. cit.*, ts. I y II; J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. I; G. SCELLE, *op. cit.*, t. I; D. L. LUIS MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 19; E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCO Y J. M. TRABEL, *op. cit.*, vol. I (1ª parte); *Colección de papeles per-*



Es cierto que lo aconsejó, pero no hizo sino unir su voz a la de todos los funcionarios de Indias, laicos y eclesiásticos, a la de los dominicanos y a la de los padres jerónimos que Cisneros había enviado a la Española<sup>1</sup>.

No obstante cabe aclarar que si Las Casas no preconizó en realidad la trata de negros, data sin embargo de esa época la elaboración de todo un plan para implantarla. La prueba de dicho plan se halla dispersa en todos los pedidos de esclavos negros que llegaban desde Indias, en donde se acompañaba el relato de las necesidades con las indicaciones de los medios que se estimaban más apropiados para su remedio. Todas esas ideas de los dominicos, de los jerónimos, de los colonos y de las mismas autoridades coloniales fueron recogidas por los comerciantes de Andalucía, naturales o naturalizados, quienes ya habían comenzado a hacer incursiones rápidas sobre las costas africanas con el objeto de robar negros a los portugueses. En consecuencia regularizaron sus salidas hacia esas factorías, conduciendo los *negros adquiridos* desde allí al Nuevo Mundo. Volvían luego a Sevilla para recibir nuevos efectos con los cuales tornaban al África en procura de esclavos. Así nació la *trata española* que seguramente habría seguido su desarrollo natural, en concordancia con la demanda, si la Corona no hubiese intervenido, alterando mediante la concesión de nume-

*tenecientes a la introducción del Comercio de Negros en América, en que aparece una disputa literaria entre el Señor Grégoire, obispo de Blois, y el Señor Funes, deán de la Iglesia de Córdoba, Buenos Aires, 1820.*

<sup>1</sup> El historiador rioplatense FRANCISCO BAUZÁ, en su *Historia de la dominación española en el Uruguay*, t. 1, pág. 416 y 417, Montevideo, 1895, afirma: "El ardiente celo de fray Bartolomé de Las Casas le había llevado á proponer en otros tiempos, que para equilibrar la resistencia física con las exigencias de la codicia, fueran sustituidos los naturales de América por negros de África en los arumadores trabajos impuestos por el conquistador. De aquí tomaron pie algunos para entregarse á especulaciones insensatas, y la importación de esclavos limitada en su comienzo á la satisfacción de las exigencias más perentorias, se hizo después un ramo de comercio que rebasó por sus rendimientos la ganancia que dejaran las antiguas encomiendas". Es interesante la opinión que al respecto emite MORITZ RUGENDAS en su libro: *Das Merkwürdigste aus der malerischen Reise in Brasilien*, pág. 36, Schaffhausen, 1836: "Una filantropía mal interpretada hizo de esa disposición —la implantación de la trata— un delito tanto para Las Casas como para el gobierno español, sin tener en cuenta que lo reprochable de esa medida pertenecía a la época y no a los individuos; a éstos les corresponde únicamente el mérito de haber utilizado una situación originada con anterioridad e independencia de su voluntad, para evitar un nuevo mal y para conseguir un posible beneficio. En este caso... sería inícuo, juzgar las intenciones y razones de los autores de una ordenanza por las consecuencias que posteriormente tuvo en la práctica".

rosas licencias y de verdaderos monopolios, el sentido y la importancia de su evolución <sup>1</sup>.

Desde la llegada de Carlos V a España, el período de las *licencias* entra en franco desarrollo. El nuevo monarca se sintió dispuesto a continuar con sus favores hacia los cortesanos flamencos a pesar de haber comprobado entre los viejos castellanos un sentimiento de antagonismo y de sorda resistencia. Por su parte los flamencos, temerosos de ver pasar a manos de los nuevos súbditos las fuentes de riqueza y de poder que en los Países Bajos fluían en su provecho, se esforzaban en aislarlo de los españoles.

Pero su torpeza, tanto en la conducción de la política interna como en la de ultramar, era manifiesta. Carecían, como consejeros de la corona, de toda experiencia en los asuntos americanos, ignorando los métodos que se aplicaban y aun la esencia y el sentido mismo de sus más graves problemas. Las *mercedes* se multiplicaban y no pocas veces, contrariamente a las leyes y costumbres de España, constituían la antítesis de lo dispuesto bajo la Regencia.

Uno de los mayores favoritos del rey era entonces su mayor-domo Lorenzo de Gouvenot, apellidado por los españoles Garrevod, barón de Montinay, gobernador de Bresa, miembro del Consejo, etc., quien solicitó y obtuvo gratuitamente licencia para introducir cuatro mil negros en América. De este modo quedó el Tesoro privado de considerables recursos, pues en realidad el gobierno exigía un pago de dos ducados por cada licencia <sup>2</sup>. Esta situación se agravó aun más a consecuencia de otra liberalidad del monarca quien por R. C. de 21 de octubre de 1518 eximió al poseedor de esas licencias del pago del derecho de almojarifazgo de Indias <sup>3</sup>. Contiene este permiso una serie de favores inusitados. En efecto, la R. C. de 18 de agosto de 1518 permitía a Garrevod o a sus apoderados, conducir libremente a Indias cuatro mil esclavos negros, hombres y mujeres, sin fijar, como de ordinario se hacía, la proporción entre ambos sexos. Sólo exigía que fuesen cristianos o que se los bautizara a su llegada en Indias.

Quedaba también autorizado Garrevod a cargar los negros en la costa de África y conducirlos a América sin necesidad de registrarlos en Sevilla. Otra innovación de esta *licencia* consistió en la

<sup>1</sup> En el monopolio concedido al gobernador de Bresa, en 1518, se le permitió buscar los negros en "las ysias de guinea y de otras partes donde se acostumbra traer los dichos negros". Era el reconocimiento de la trata africana, nacida en años anteriores pero no consagrada oficialmente. Pero esa autorización sólo constituyó una excepción, pues en otras licencias otorgadas antes y después de la de Garrevod, se mantuvo la estricta obligación de registrar los negros en Sevilla.

<sup>2</sup> G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, pág. 153.

<sup>3</sup> *Ibid.*, t. I, documento N<sup>o</sup> 2, pág. 756.

concesión de un verdadero monopolio de derecho, establecido en la R. C. original sin limitación de tiempo. Más adelante, ante las dificultades que se fueron presentando a raíz del otorgamiento de nuevas licencias, se declaró que éstas sólo serían utilizables después de haberse conducido a Indias los 4.000 negros del permiso del gobernador de Bresa, una vez expirados los ocho años de su monopolio.

Debe señalarse que este permiso no fué un *asiento*, como se pretendió muchas veces, sino una *merced*, según lo indica el título de la Real cédula. Garrevod, encontrándose exento de compromisos, quedaba libre de hacer uso o no de las licencias que le habían sido donadas; en tanto que el gobierno, careciendo de títulos coercitivos, no podía obligarlo a efectuar la operación ni a exigirle el pago de indemnizaciones. No era, pues, un contrato sinalagmático. La naturaleza de ese acto se reducía a una simple gracia o recompensa hecha al gobernador de Bresa, y su derecho no tenía otro origen que la buena voluntad del príncipe, de modo que hasta puede dudarse de si efectivamente fué un "contrato".

Esta licencia general se podía reducir a 4.000 licencias particulares, sin alterar su aspecto esencial. En la práctica Garrevod, al no poder él mismo hacer la trata, pensó no obstante, en el primer momento, en asegurarse todo el beneficio que dejaran sus licencias, haciendo conducir los negros a América por su cuenta. Pero como se acumularan las dificultades y sólo aspirara, en el fondo, a obtener prontas ganancias de su beneficio, vendió en conjunto todas sus licencias por 25.000 ducados a comerciantes genoveses residentes en Sevilla <sup>1</sup> que a su vez volvieron a venderlas, resultando de todas esas reventas una considerable mejora en los precios <sup>2</sup>.

Ese encarecimiento tuvo repercusión fatal en Indias, pues determinó la virtual paralización del abastecimiento de negros, pudiendo afirmarse que los resultados obtenidos con ese primer ensayo de monopolio fueron negativos: encarecimiento y escasez de esclavos. Sin embargo, el fracaso no hizo renunciar al gobierno de la Metrópoli a sus ideas exclusivistas. Ante la gran cantidad de quejas y para remediar la insuficiencia de negros, resolvió res-

<sup>1</sup> Esto indujo a ciertos autores a afirmar que la R. C. de 18 de agosto de 1518 fué el primer asiento, denominándolo *asiento de los genoveses*. Rectifican este error: D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 53 y 54; G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 139 a 161.

<sup>2</sup> Los sucesivos intermediarios incluían sus respectivas ganancias en cada traspaso. Y anota SCELLE (*Ibid.*, t. I, pág. 153), que "Las licencias que el gobierno hacía pagar dos ducados, produjeron más de seis al barón de Montinay, pronto ascendieron a ocho, luego a doce y doce y medio, aunque se calculaba que los genoveses pudieron realizar una ganancia de más de trescientos mil ducados".

tringir el permiso de Garrevod a la Isla Española, reservándose la provisión de esclavos en los demás dominios. El privilegio de Garrevod fué mantenido hasta 1527<sup>1</sup>, pero con atenuaciones tan considerables que, en realidad, quedó despojado de su carácter de monopolio.

Durante su vigencia pudieron utilizarse las licencias anteriores sin afectarlo. Tampoco se consideraron como una derogación las licencias que en todo momento se otorgaron para el transporte de esclavos con destino al servicio personal o doméstico, pues al estar prohibida su venta, no perjudicaban al monopolio comercial que había querido crearse. Pero hubo una derogación expresa del monopolio en la facultad que la Corona parece haberse reservado tácitamente o haberse atribuído luego de conceder nuevas licencias a título de gracia o *mercedes*, licencias en que ya no figuraba la prohibición de venta que distinguía a las anteriores. Tal cosa sucedió con la licencia del marqués de Astorga<sup>2</sup>, que no contiene la cláusula de estilo de las licencias otorgadas entre 1518 a 1526, de no poder ser utilizadas sino después de extinguido el privilegio de Garrevod, condición que por el contrario figura en todo un montón de pequeñas licencias, de 10 a 50 negros, concedidas a personajes muy diversos desde 1520 a 1526.

A pesar del peligro que podía significar para los blancos el aumento de la población negra, se siguió fomentando su introducción y el 12 de febrero de 1528 el monarca español concluyó un contrato, confirmado por R. C. de 22 de abril de 1528, con dos mercaderes alemanes, Enrique Ehinger (Eynger o Zieger) y Jerónimo Sayller, de conocida actuación en el comercio de Sevilla y en la trata de negros. En él, la Corona se comprometía a otorgarles la cantidad de 4.000 licencias en cuatro años y a no conceder otras en ese lapso. Era un monopolio limitado. Por su parte, Ehinger y Sayller se obligaban a introducir los negros en el término fijado, a no venderlos en América a más de 40 ducados cada uno y a entregar inmediatamente al Real Tesoro la cantidad de 20.000 ducados<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Ibid.*, t. I, pág. 156: "Aunque el privilegio de Garrevod fué mantenido hasta 1527, no debe creerse que no se encuentren más expediciones de negros después de esa fecha por cuenta de la licencia del gobernador de Bresa; varios documentos nos revelan, en 1534, todavía ciertos pagos de cuentas entre los poseedores de licencias y la administración".

<sup>2</sup> Por R. C. de 27 de septiembre de 1518, se le concedió licencia al marqués de Astorga para conducir a Indias 400 esclavos negros (publicada en *Ibid.*, t. I, documento N° 4, pág. 757).

<sup>3</sup> Es posible que el atractivo de los 20.000 ducados a cobrar inmediatamente contribuyera más que nada a la conclusión de ese asiento, en un momento en que las guerras contra Francia hacían sentir al erario las apremiantes necesidades de dinero.

Quedaba así concertado un verdadero *asiento*, puesto que por su finalidad se configuraba un contrato de derecho público en que se estipulaban obligaciones para ambas partes.

En la práctica, la administración de Ehinger y Sayller no fué sino aparente, porque al revender los alemanes sus licencias, aunque no en conjunto sino en grandes partidas, el monopolio que se les había confiado terminó por resolverse mediante un comercio directo de Lisboa o de las posesiones portuguesas del África con las islas antillanas. Demás está decir que los lusitanos no desperdiciaron la ocasión que les ofrecía la trata y encontraron en el contrabando considerables ganancias adicionales.

Los efectos de ese monopolio no tardaron en hacerse sentir y justificaron los temores de los colonos, cuyas quejas, constantemente repetidas, destacaban la carestía, escasez y mala calidad de los esclavos conducidos. A ello se agregó el deseo del monarca de deshacerse de ese compromiso. En consecuencia, al expirar el plazo en 1532, no fué autorizada la prórroga solicitada<sup>1</sup>.

Se inicia a partir de entonces el largo período que se extiende desde 1532 hasta 1595, en que se abandona el sistema de monopolios y asientos. Puede denominarse período de las licencias o de administración directa.

Las causas que determinaron el cambio no se hallan en los clamores de los colonos ni en su eco que, de vez en cuando, repercutió en las *consultas* del Consejo de Indias. Tampoco residen en la penosa experiencia de los inconvenientes del sistema precedente, sino en las circunstancias de la política exterior y sobre todo, en las eternas necesidades financieras del rey-emperador.

Con frecuencia el gobierno estuvo tentado de recurrir nuevamente al sistema anterior y por dos veces, en 1536<sup>2</sup> y 1552<sup>3</sup>, se

<sup>1</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 169 a 177, realiza un estudio detallado del *asiento general* de Ehinger y Sayller.

<sup>2</sup> Datan de 1536 dos proyectos de *asiento general* propuestos: el primero, por Ehinger a quien se asociaba don Rodrigo de Dueñas y el otro, por dos comerciantes sevillanos, Alonso Cavallero y Gaspar de Torres. Pero ninguno de los dos llegó a cristalizar en la práctica (*Ibid.*, t. I, págs. 178 a 188 y documento N° 6, págs. 760 a 763).

<sup>3</sup> En 1551 el emperador, cuyas necesidades de dinero eran al final de su reinado más urgentes que nunca, ordenó la venta de licencias en masa: primero realizó 17.000 y luego otras 6.000 a ocho ducados cada una. En esta oportunidad la administración directa estuvo a punto de ser abandonada a favor de un asiento, pues en 1552 el infante don Felipe asentó una Capitulación con Hernando Ochoa de Ochandiano para introducir negros en Indias, por la que le dió en nombre del emperador, 23.000 licencias a ocho ducados cada una, obligándose a no conceder dentro de 7 años ninguna otra. Pero debido a la oposición del Consulado y de los tratantes particulares, "al fin se anuló" (J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, págs. 36 a 39; G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 205).

creyó que abandonaría la dirección de la trata. Con todo, la retuvo, pues nunca encontró en las proposiciones que le fueron hechas, ventajas equivalentes a las que le produjo la administración directa <sup>1</sup>.

Las colonias recibieron una enorme cantidad de negros durante el período de las *licencias*, pues éstas fueron expedidas en elevado número tanto a los banqueros, cortesanos, comerciantes, exploradores y colonizadores, como a los colonos ya establecidos, a los emigrantes que partían de España y a los establecimientos religiosos. La mayor parte de esas licencias totalizaban de 100 a 300 negros, aunque hubo más importantes que excedieron de 1.000 y más cabezas de esclavos <sup>2</sup>.

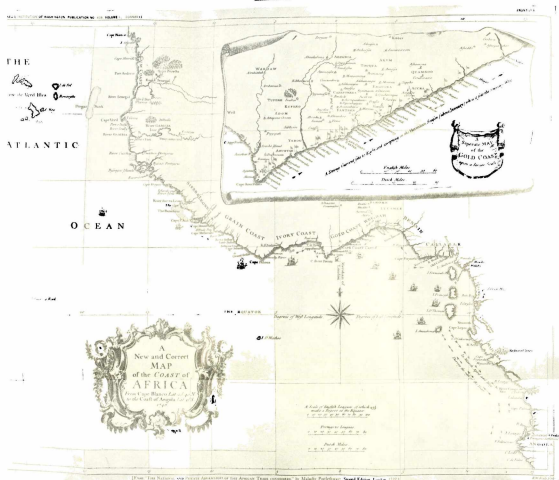
En la sucesión cronológica de las *licencias*, si bien los *asientos generales* estuvieron proscriptos, se concertaron, sin embargo, *asientos parciales* de menor importancia, concluidos para abastecer de negros no ya a las colonias españolas en toda su extensión, sino a una región, provincia, ciudad, villa, etc., que por alguna circunstancia especial, como ser lejanía, poca importancia del mercado, epidemia o alguna otra calamidad que hubiese diezmando su población negra o arruinado los cultivos, estuviese en apremiante necesidad de obtener esclavos <sup>3</sup>.

Con lo expuesto hemos avanzado hacia otra modalidad de la *trata* que hace más directamente a la parte fundamental de nues-

<sup>1</sup> El gobierno español, dispensador de las licencias, resolvió sacar buen partido de la situación reservándose la venta y, según las circunstancias, el aumento de los precios.

<sup>2</sup> Asentaremos como prueba de nuestras afirmaciones, por vía enunciativa, los siguientes casos: 1) en junio de 1547, venta del gobierno a Cristóbal Francesquini y Diego Martínez de 1.500 licencias, una vez y 400 más, inmediatamente después; 2) en 6 de mayo de 1535, licencia de 1.000 negros a Diego Martínez; 3) en 3 de agosto de 1542, licencia de 900 negros a Tomás Marín y Leonardo Lomelín (genovés); 4) en enero de 1546, licencia de 600 negros a Gaspar de Torres (portugués); 5) en 1558, licencia de 2.000 negros a Manuel Caldera (portugués); 6) en noviembre de 1563, licencia de 600 negros a Benito Váez (portugués). Esta lista podría ser mucho más extensa, pero con lo anotado creemos que es suficientemente ejemplificadora.

<sup>3</sup> He aquí la lista que hemos formado utilizando diversas fuentes: 1) 8 de julio de 1525, en Toledo, asiento parcial concluido con el canónigo Álvaro de Castro, por 200 negros, para sacar oro de las minas de Cabao de la isla Española (G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, págs. 190 y 191 y documento N° 5, págs. 750 a 760); 2) 9 de julio de 1541, en Lisboa, asiento parcial con los hermanos Alonso y Diego de Torres para suministrar a Honduras 300 negros (*Ibid.*, t. I, pág. 192 y documento N° 7, págs. 765 a 767); 3) 1561, asiento concluido con Francisco de Escovar, Gaspar, Jorge y Pedro Lopes Martines sobre suministro de 100 esclavos para la construcción de la fortaleza de La Habana (*Ibid.*, t. I, págs. 196 y 197 y documento N° 8, págs. 765 a 767); 4) 20 de setiembre de 1571, asiento concertado con Juan Hernández de Espinosa para conducir 300 negros a La Habana (*Ibid.*, t. I, pág. 207; J. A. SACO, *Historia*



Fotografía del mapa de la costa de África publicado en *Documents Illustrés de l'histoire du Commerce de l'Afrique*, edited by Elizabeth Demann, 4, I (1811-1790), Tassinay, 1930, al consumo; tamaño de la reproducción 40 x 44 centímetros.

tro trabajo, como se verá en los capítulos siguientes. Nos referimos a la configuración contractual denominada *asiento* que, etimológicamente, significa: "cosa, asunto arreglado, convenido, definitivamente asentado, o sea en otras palabras, un contrato formal"<sup>1</sup>.

La expresión *asiento*, en la antigua práctica administrativa del gobierno español, es el término genérico que se aplica al conjunto de contratos administrativos, es decir, a aquellos por los cuales un particular se compromete frente al estado a prestar, en su reemplazo, ya sea un servicio público, o a proveerle los medios necesarios para ejecutar sus obras. El *asiento* es por tanto, según la definición corriente, un contrato sinalagmático de derecho privado. Fué siempre oneroso para ambos contratantes, ya que en él se estipulaban numerosos derechos y obligaciones de prestación recíproca. Sus formas fueron muy variadas conforme al fin perseguido y a la multiplicidad de los casos de que se trataba. Podía referirse al cobro de algún impuesto, a la explotación de algún monopolio, a la erección de algún edificio público, etc., etc. Pero debido a la descollante importancia de los contratos para la provisión de esclavos, la palabra *asiento*, sin otra especificación, adquirió poco a poco, en especial para los extranjeros interesados en el comercio indiano un solo significado: el de *asiento de negros*.

Éste era en su forma general un contrato de derecho público, como ya dijimos antes, por el cual un particular o una compañía se comprometían frente al gobierno español, a reemplazarlo en la administración del comercio de la mano de obra negra en las Indias Occidentales o en una región limitada de ellas, según fuera un *asiento general o parcial*<sup>2</sup>.

Comparando el sistema de las *licencias* y el de los *asientos* no

*de la esclavitud, etc., cit.*, t. I, pág. 212); 5) 2 de enero de 1586, asiento concertado con Gaspar de Peralta para suministrar 208 negros a cualquier parte de las Indias, excepto Tierra Firme (*Ibid.*, t. II, págs. 89 y 91; R. ANTÚÑEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte III, art. 1, págs. 137 y 138).

1 G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 24; JAMES FERGUSON KING, *Negro Slavery in the Viceroyalty of New Granada*, pág. 302, California, 1939.

2 G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 26 y 27, aclara que "no debe decirse que es un contrato hecho por un particular, para proveer de negros a las colonias españolas, pues si bien ésa fué su forma más corriente, no fué, sin embargo, la única... Hubo casos en que sólo se les confió la percepción de los derechos, es decir, la venta de las licencias, permitiendo su libre compra; pero en general, el asiento fué la concesión de un verdadero *monopolio* de carácter financiero, cuando el gobierno, limitando el número de licencias a concederse en un determinado período de tiempo, las confería en su totalidad al asentista quien luego las revendía por su parte; o de carácter comercial, cuando el asentista se reservaba el derecho de hacer solo ese comercio, fijándose de antemano la provisión total de negros, a modo de una concesión de un servicio público".



se aprecian en la práctica mayores diferencias, puesto que sus intereses conducían a un idéntico resultado. Tanto el asentista como el poseedor de licencias gozaban de un derecho similar: el de conducir al Nuevo Mundo un determinado contingente de esclavos, lo que realizaban mediante el empleo de un método común: la utilización de licencias.

La diferencia residía en su naturaleza profundamente distinta y en el contenido de los compromisos contraídos. El asentista estaba obligado a la prestación de un servicio personal, en cambio el poseedor de licencias únicamente debía la prestación pecuniaria o sea el pago de la suma convenida <sup>1</sup>.

El volumen y la cantidad de *asientos* celebrados entre la Corona y particulares resultó de una gran magnitud y con su esquematización por orden cronológico procuraremos comprobar como paulatinamente pasan del plano nacional al orden internacional.

A. *Período de los primeros asientos* (1528-1601):

- a) 1528-1532: primer asiento general concertado con Enrique Ehinger y Jerónimo Sayller;
- b) 1541, 1561, 1571 y 1586: asientos parciales concluidos con diferentes comerciantes;
- c) 1595-1601: asiento convenido con Pedro Gómez Reynel.

B. *Período portugués* (1601-1640):

- a) 1601-1603: asiento concertado con Juan Rodríguez Coutinho (a su muerte fué nombrado como administrador del asiento su hermano Gonzalo Váez Coutinho);
- b) 1604-1609: nuevo asiento convenido con Gonzalo Váez Coutinho;
- c) 1609: asiento concluido con Agustín Coelho (o Cuello) (testaferro de Manuel de Ceabrito —detenido—, por lo que se rescindió);
- d) 1609-1615: administración directa de la trata de negros (en consecuencia quedó interrumpido el período portugués hasta 1615);
- e) 1615-1621: asiento celebrado con Antonio Rodríguez (o Fernández) Delvas (presenta como novedad la autorización de *internación*);
- f) 1617: asiento con Diego de Pereira (había adquirido las 1.000 licencias destinadas en calidad de remuneración a los ministros de la Junta Especial);
- g) 1623-1631: nuevo asiento concertado con Manuel Rodríguez Lamego;

<sup>1</sup> *Ibid.*, t. I, pág. 208; D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 59.

- h) 1631 (marzo) : asiento parcial para Buenos Aires acordado con Nicolás Salvago (comprador de las 1.500 licencias concedidas a don Fernando, arzobispo de Toledo) ;
  - i) 1631-1640 : asiento celebrado con Melchor Gómez Angel y Christóbal Méndez de Sossa (su prórroga, acordada en 1641, fué anulada por la Revolución de Portugal).
- C. *Interrupción de la trata* (1640-1651).
- D. *Administración directa* (1651-1662).
- E. *Período de transición* (1662-1684) :
- a) 1662-1678 : nuevo asiento concertado con los genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín (sus características: la facultad de internación y la especificación de *piezas de Indias*) ;
  - b) 1674-1675 : asiento convenido con los portugueses Antonio García y Sebastián Silíceo ;
  - c) 1676-1678 : asiento del Consulado de Sevilla estipulado por 5 años. (En noviembre de 1678 el Consulado concluye un contrato con la Compañía holandesa de Guinea para la compra de 1.800 negros en Curaçao) ;
  - d) 1679-1681 : contrato de subrogación por el Consulado con Juan Barroso del Pozo y Francisco Petite (quienes se encargan de llevar a término el asiento antecedente) ;
  - e) 1682-1685 : asiento concertado con Nicolás Porcio como apoderado de Juan Barroso del Pozo. (Al fallecer éste en 1683, queda al frente de la empresa Nicolás Porcio, desposeído en 1684 por el Consejo de Indias que confía la administración del asiento a su principal acreedor: Baltasar Coymans).
- F. *Período Holandés* (1685-1687) : asiento convenido con Baltasar Coymans, para cumplir por su cuenta el antecedente contrato. (Anulado en 1687, al tiempo que fallecía su titular).
- G. *Administración directa* (1687-1689).
- H. *Período de transacciones* (1689-1701) :
- a) 1689-1693 : restitución a Nicolás Porcio de su desposesión de 1684. (Acude a los negreros ingleses y portugueses para realizar su trata. En 1689 se produce una intervención diplomática a causa de las protestas holandesas. Hacia 1692 se elabora un proyecto de transacción entre Porcio, la sucesión Coymans y la Compañía holandesa de las Indias Occidentales que no fué

puesto en práctica por haber nombrado el gobierno español un nuevo asentista);

- b) 1692-1695: asiento concertado con Bernardo F. Marín de Guzmán. (Debía comenzar sus operaciones de trata en 1694, por lo que concluyó en 1693 un contrato de suministro de negros con la Compañía de Cacheu. Se extingue el asiento a la muerte del titular.
- c) 1696-1701: asiento celebrado con la Compañía Real de Guinea o Compañía de Cacheu (portuguesa). (Al firmarse el 18 de junio de 1701 el tratado de alianza entre Portugal y España, se agregó un anexo conteniendo una transacción especial referente al asiento. Pero ese arreglo internacional tuvo poca duración porque en agosto del mismo año Francia asumía un papel predominante mediante el asiento concertado con la Real Compañía de Guinea de Francia).

I. *Período de asientos de carácter internacional (1702-1750)* :

- a) 1702-1713: asiento celebrado con la Real Compañía de Guinea de Francia;
- b) 1713-(1744) : asiento celebrado con Su Majestad Británica, transferido a la *South Sea Company*.

El largo período que cubre la práctica de los *asientos* coincidió con la gradual ruina económica del imperio español. Sabido es que España, sin colonias africanas donde proveerse de negros, sin marina, sin iniciativa comercial, debió muy a pesar suyo, abrir sus dominios a peligrosos auxiliares.

En el primer momento logró dominarlos, imponerles su autoridad, pero luego, debilitada por la rebelión de los portugueses en 1641 y ocupada por las complicaciones de la política europea, debió permitir que poco a poco las otras naciones se interesaran en la *trata* y le suministraran la mano de obra que le era indispensable. Esas naciones comprendieron rápidamente el partido que podían sacar de ello, pudiendo afirmarse que el siglo XVII fué para el *asiento* un período de transición en que portugueses, holandeses, franceses e ingleses trataron de acaparar ese tráfico que les abría las puertas de América.

A partir de 1650 su política comercial se cumplió a expensas de España y concentraron su objetivo en las Indias, ese dominio inmenso, tan mal explotado, desbordante de fertilidad y de codiciadas riquezas.

La rivalidad se polarizó en torno a la posesión del *asiento*, medio excepcionalmente cómodo para lograr el fin perseguido. En efecto, los asientos fueron utilizados como punto de apoyo para la expan-

sión colonial por parte de las naciones cuyos súbditos eran los derecho-habientes. Y con la expansión venía aparejada la difusión creciente de la esfera de influencia respectiva y la conquista económica del mercado hispano-indico <sup>1</sup>.

Desde mediados del siglo XVII se vió evolucionar hacia un máximo de poderío a dos naciones —Francia e Inglaterra— que empleando medios semejantes, ocuparon una tras otra, el primer puesto. Inglaterra, que se había persuadido al mismo tiempo que Francia de que la verdadera fuerza de una nación residía en su comercio y en la protección de una poderosa marina, no desperdició ocasión para desbaratar la actividad mercantil francesa y holandesa. Para Francia el problema del comercio hispanoamericano pasó al primer plano de su acción política con el advenimiento del duque de Anjou al trono español. Alcanzada la cumbre de su expansión económica, quiso aprovechar la oportunidad para asegurarse en la Península una posición de incuestionable preeminencia. Pero tropezó con la influencia, aunque ya decreciente, de los holandeses y con la actividad secreta, pero no por eso menos emprendedora y ambiciosa de los ingleses quienes no podían permitir que los franceses consolidaran definitivamente en la Península su supremacía comercial. Y es precisamente esa lucha puramente económica entre las tres potencias, la que fija los límites dentro de los cuales debe situarse la historia de los grandes *asientos* del siglo XVIII <sup>2</sup>.

En el devenir histórico de comienzos de ese siglo se produjo la contingencia del cambio de dinastía de España. Los Borbones habían sucedido a los Austrias y una formidable coalición se erguía frente al Imperio hispánico. Por esta causa fué necesario sacrificar una parte de sus riquezas a los intereses vitales de la monarquía: la trata de negros, por el sistema de los *asientos*, se convierte entonces en asunto importante de la política internacional.

<sup>1</sup> D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 58.

<sup>2</sup> Dice SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. XI, que cuando en 1700, bajo el velo de aparentes rivalidades dinásticas y de combinaciones de equilibrio europeo estalló la contienda, en realidad ese conflicto ya había existido en estado latente desde hacía 50 años, sin que nada lo delatara, excepto los establecimientos subrepticios en las Antillas.



## LA TRATA DE NEGROS EN LOS DOMINIOS ESPAÑOLES

### 1. LAS RELACIONES HISPANOLUSITANAS EN MATERIA DE COMERCIO DE NEGROS, ANTES DE LA FUSIÓN DE LAS DOS CORONAS.

Ya hemos dicho que en la segunda mitad del siglo XVI la trata de negros tomó gran incremento y todas las naciones europeas con acceso al mar, como Portugal, Francia, los Países Bajos, Inglaterra, Dinamarca, Suecia y España, intervinieron en él con mayor o menor amplitud e importancia y por variados espacios de tiempo. Hasta el Brandeburgo sintió los efectos de este movimiento.

Pero los portugueses resultaron indudablemente los especializados en dicho tráfico al comenzar la Edad Moderna y continuaron siendo los proveedores por excelencia de España hasta 1640. Recuérdese que los pontífices, en el reparto del mundo colonial, les habían asignado el África entera. La aptitud de habituarse a todos los climas y de mezclarse con razas completamente distintas a la suya, les aseguró una fuerte superioridad sobre los demás europeos, aun cuando ese comercio les fuera disputado enérgicamente por los nuevos competidores.

Después de la muerte del cardenal don Enrique, rey de Portugal, en enero de 1580, y abierta la sucesión de dicho reino, no faltaron pretendientes a su corona. Felipe II, rey de España, como pariente más cercano y el más poderoso, invadió el país y pronto tuvo en sus manos los dos cetros de la Península. Este acontecimiento, a primera vista parece que debió inclinar la balanza a favor de los españoles, dándoles la preeminencia en el tráfico de negros. Pero las cosas sucedieron de otra manera. España encontró en efecto, en las posesiones portuguesas del África, las factorías abundantes en esclavos que siempre le habían faltado. Sería de suponer que ese solo interés debería haberla decidido a defenderlas. Sin

embargo el exclusivismo nacional, con sus miras egoístas, hizo que se pensara menos en unir ambas naciones contra los enemigos comunes que en armarlas una contra otra. La dominación española resultó funesta para Portugal: mal administrado, explotado,, perdió, junto con la libertad, su potencialidad tanto en el aspecto marítimo como en el orden colonial. Felipe II, movido por el deseo de captarse el afecto de los portugueses y anhelando atemperar ante los nuevos súbditos la violencia de su advenimiento, juró en las Cortes de Thomar, el 16 de abril de 1581, guardar todas sus leyes, fueros y costumbres. En consecuencia, aunque Portugal y España estuvieron sometidas al mismo monarca, no por eso se identificaron y, a pesar de tener una sola cabeza, no dejaron, por un momento, de ser dos cuerpos separados entre sí.

Esto aparece claramente en la ley que el mismo Felipe promulgó en 1596, declarando quiénes debían tenerse por naturales y quiénes por extranjeros. Con posterioridad, en 1614, Felipe III promulgó una *declaratoria* análoga, aunque mucho más explícita, con respecto a los portugueses, como extranjeros frente a España. De esto resultó que el comercio exclusivo de las posesiones que tenía Portugal en África y en las Indias Orientales, quedó en manos de los portugueses. Los españoles, en vez de beneficiarse con respecto del tráfico negrero, puede decirse que se perjudicaron, por cuanto los lusitanos, no obstante estar formalmente excluidos del comercio americano, por su condición de súbditos de un mismo rey, se aprovecharon de su nueva posición y entraron con menos desventajas que antes en aquel tráfico. Pero la rivalidad del comercio andaluz mantuvo despierta la desconfianza hacia los portugueses, sobre todo a causa de su antigua y forzada intromisión en la trata. Esto motivó que no se recurriera a ellos sino con la mayor prudencia.

Desde la época del príncipe Enrique se habían formado en Portugal compañías para la trata. Pero con el correr del tiempo fueron variando los métodos empleados, llegando a combinarse en la explotación de las factorías africanas la libre acción de los particulares, la de los asentistas y la de la administración directa. En el momento en que Felipe II se coronó Rey de Portugal, los contratos de arriendo<sup>1</sup> eran practicados corrientemente en todos los establecimientos africanos, encontrando así el gobierno de Madrid en la persona de esos asentistas portugueses, los proveedores de mano de obra para sus colonias americanas. Entre los años 1580 y 1595 existe precisamente un gran número de *contratos dobles*,

<sup>1</sup> El asentista compraba el monopolio del comercio, o mejor dicho del trueque, en alguna región o en una factoría y sus dependencias.





*complementarios* en que una licencia o un *asiento parcial* otorgado por el gobierno español para conducir cierto número de negros a Indias, completaba el *asiento* concluído con el gobierno portugués para la obtención de algún monopolio africano <sup>1</sup>.

Las repetidas vacilaciones en el despacho de esas licencias por parte de Madrid, así como la multiplicidad de prohibiciones y precauciones establecidas, demuestran claramente que se desconfiaba de los comerciantes portugueses y del contrabando que no dejarían de hacer <sup>2</sup>.

Cierto que éstos ofrecieron imprimir nuevo vigor al tráfico negrero procurando al Tesoro mayores entradas mediante la conclusión de asientos más amplios. Pero el Consejo de Indias, obstinándose en su exclusivismo, rechazó todas esas proposiciones. Ordenó el rey por tanto, se prosiguiesen las negociaciones en un asiento general independiente de los contratos africanos, que fuese al menos puramente español en su administración. Como consecuencia de estos propósitos resultó favorecido Pedro Gómez Reynel. Fué el primer paso hacia una nueva orientación, la de los *asientos generales* <sup>3</sup>. El sistema de la administración directa <sup>4</sup> quedó aban-

<sup>1</sup> G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, págs. 324 a 331. Como los que se concluyeron, por ejemplo, con Pedro de Sevilla y Antonio Méndez de Lamego, quienes en 1587 arrendaron el monopolio de Angola y sus dependencias. Sólo restaba a los beneficiarios dirigirse a la administración española para poder efectuar a Indias el transporte de negros previsto por el asiento. No obtuvieron, sin embargo, una satisfacción inmediata. Finalmente, al cabo de dos años de reiteradas reclamaciones, fué librada una licencia general que los autorizó a llevar a Indias 3.000 negros en seis años, o sea 500 por año y que revestía la forma de un asiento parcial complementario del asiento de Angola (Publica la licencia, en *Ibíd.*, t. I, págs. 794 a 798, documento N<sup>o</sup> 24). Data también de esa época, el asiento parcial ajustado por la corona con Gaspar Peralta, en 1586, por 208 esclavos negros (1/3 de mujeres) mediante cantidad de condiciones y prohibiciones (Véase: J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, págs. 89 a 91; R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte III, art. I, págs. 137 y 138).

<sup>2</sup> En 1591 una pragmática intentó adoptar un nuevo método en la navegación de los esclavos que se buscaban en África, obligando a las embarcaciones negreras a navegar junto con las flotas hasta las islas Canarias, con el objeto de cortar el comercio fraudulento. Pero ante las reclamaciones de los asentistas, esa medida no prosperó.

<sup>3</sup> D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 58, dice: "El cambio de sistema para conducir la trata, abandonando la administración directa, a fin de adoptar la concesión o arriendo de la misma mediante los asientos (parciales o generales) fué al parecer debido a la necesidad de procurarse recursos pecuniarios inmediatos".

<sup>4</sup> El suministro de negros se había proseguido en virtud de licencias otorgadas para esclavos domésticos, de las acordadas a funcionarios que se dirigían a Indias y las destinadas al incremento de los cultivos, etc. Pero entre

donado y no reapareció sino de tiempo en tiempo en los intervalos de los asientos.

## 2. LA TRATA DURANTE LA DOMINACIÓN ESPAÑOLA EN PORTUGAL.

El asiento concluído con Pedro Gómez Reynel en 1595, no es el primero, pero sí el primero realmente importante, aunque no tiene todavía carácter *general*. Se lo puede señalar como modelo y es por eso que muchos autores, siguiendo a Veitia Linage, encabezan con él la lista de los asientos<sup>1</sup>.

Presentaba este contrato algunas novedades. En primer término el asentista ya no estaba obligado a limitarse a la administración de la concesión, sino que podía intervenir activamente en el tráfico, convirtiéndose en "negrero". Además se reservaba una región del dominio arrendado, pudiendo decirse que frente al cúmulo de las gravosas obligaciones impuestas a Gómez Reynel<sup>2</sup>, la facultad de poder introducir 600 negros al Río de la Plata, como monopolio exclusivo, constituyó la única ventaja acordada<sup>3</sup>.

Sobre la evolución de este asiento tenemos escasas noticias y no sabemos con certeza a consecuencia de qué acontecimientos fué interrumpido tan repentinamente. Sin embargo, ciertos indicios señalan los obstáculos que debió vencer y los dudosos resultados que produjo. Gómez Reynel tuvo graves dificultades en obtener el dinero que debía serle remitido desde Indias y sufrió grandes fraudes y engaños en los ajustes de las *licencias* concedidas con anterioridad, cuya utilización estaba obligado a tolerar. Agréguese a todo ello las *licencias* reservadas por el rey —con las que favore-

todas una sola clase adquirió verdadera importancia: las que se daban en pago de juros, muchas de las cuales no habían sido utilizadas cuando se concertó el asiento general de 1595.

<sup>1</sup> El contrato está publicado en J. DE VEITIA LINAGE, *op cit.*, lib. I, cap. XXXV, y en D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 147 a 166. Lo analizan además Scelle, Saco, Donnan, Bourne, etc. en sus obras.

<sup>2</sup> Gómez Reynel se obliga a introducir en Indias, cada año, 3.500 negros vivos, o sea, en 9 años, 31.500 esclavos, no permitiéndosele transportar más de 6.000 en el último año de su permiso. De ellos, 2.000 debían ser conducidos a los puertos de Indias que se indicarían de acuerdo con las necesidades. Se imponían multas por los esclavos no transportados en el término establecido. Además, Gómez Reynel se comprometía a cumplir otras cargas sumamente onerosas, como ser el pago de 900.000 ducados en concepto de derechos, vale decir, 100.000 por año, dentro del término de 6 meses.

<sup>3</sup> Permaneció cerrada al asentista la provincia de Tierra Firme.

cía a los oficiales reales y a particulares que pasaban a Indias—<sup>1</sup>, la introducción de negros que desde el Brasil se hacía para abastecer a las minas del Perú y Potosí y, por último, la nueva corriente de esclavitud y contrabando que comenzó a fluir hacia América a raíz del tráfico con Oceanía y que perjudicó sobremanera el privilegio de Gómez Reynel<sup>2</sup>.

Este debió durar hasta 1604, pero finalizó por una transacción entre el asentista y el gobierno en 15 de enero de 1601. Al parecer el motivo del abandono de sus derechos no fué causado por la muerte de Reynel, como sostienen algunos autores, sino que le fué impuesto mediante un proceso que se le siguió por connivencia con los defraudadores.

Desde principios del siglo xvii y por espacio de cuarenta años, se concertaron nuevos *asientos* sobre el modelo del de Gómez Reynel, en cuyo lapso la institución se fué perfeccionando. Se reunió por primera vez una *Junta Especial*, integrada por miembros del Consejo de Hacienda, del de Indias y del Privado de Estado, para la consideración del nuevo contrato que se celebró el 26 de marzo de 1601 con el portugués Juan Rodríguez Coutinho, o Cutinho, gobernador y capitán de Angola, arrendatario de los derechos de África<sup>3</sup>.

El asiento pasaba pues a manos de los portugueses. Se volvía así fatalmente a la práctica más natural de ese comercio, encargando a los contratistas de África el abastecimiento de las Indias. La experiencia del anterior asiento de Gómez Reynel había demostrado al Consejo de Indias, que no obstante sus prevenciones, le sería necesario optar por aquella solución. Mas al abandonarse la trata española en manos lusitanas, el exclusivismo colonial recibe un golpe funesto. Una de las ramas importantes del comercio de América, tal vez la más importante, deja de pertenecer a los súbditos de las coronas de Castilla y de León, pasando del dominio de los "naturales" al de los "súbditos" del reino de España.

<sup>1</sup> La práctica de los *asientos* no excluyó la de las *licencias*. La corona se reservó en todos ellos un cierto número de *licencias* de esclavos para disponer de ellas en momento oportuno. Recordaremos que, en 1598 el capitán Lope Vázquez Pestaña trata de introducir a Buenos Aires 400 esclavos, cuyas *licencias* fueron compradas al general Diego Vázquez, amén de las 48 *licencias* que se dieron a Juan López Cervantes ([MANUEL RICARDO TRELLES], *Registro estadístico del estado de Buenos Aires, 1859*, t. II, págs. 33 a 37, Buenos Aires, 1860; D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 63).

<sup>2</sup> Después de conquistadas las islas del Pacífico, los españoles comenzaron a transportar a sus habitantes al Nuevo Mundo y, si bien Felipe II prohibió, en 1597, dicho tráfico, es muy poco probable que esa sola prohibición haya bastado para detenerlo y garantizar el asiento de Reynel.

<sup>3</sup> Respecto de este asiento y los siguientes, ver las obras citadas de Molinari, Scelle, Saco, Bourne, etc.

Debiendo reasumir el asentista la dirección de su gobierno de Angola, partió para el África en donde falleció poco después. Quedó entonces la administración del asiento en manos de su hermano Gonzalo Váez Coutinho, a quien se le encargó, por este motivo, la liquidación de la complicada sucesión. Gonzalo concertó, al poco tiempo, un nuevo asiento por su propia cuenta y por los 5 años que faltaban para el cumplimiento del de su hermano, o sea hasta 1609.

En noviembre de 1608 la Casa de Contratación recibió orden de anunciar el ofrecimiento de adjudicación del *asiento* de negros. Se aceptó la propuesta de Agustín Cuello, o Coelho, vecino de Salamanca. El contrato fué ajustado el 15 de diciembre de 1609. Mas como el asentista no prestó las fianzas ni cumplió ninguna de las condiciones de su contrato, descubriéndose además que era un simple testaferrero <sup>1</sup>, la Junta Especial declaró que debía volverse a la administración directa, pidiéndose nuevas ofertas.

Las dificultades y contrariedades experimentadas a raíz de los primeros asientos portugueses dieron razón a sus numerosos adversarios, partidarios del exclusivismo colonial más absoluto. Éstos supieron provocar una especie de reacción y, mediante un cambio en la política administrativa, se volvió momentáneamente a la *administración directa* en los años 1609 a 1615. Corrió entonces por cuenta de la Casa de Contratación todo lo relativo a las licencias de negros y sus rentas. En este período lleno de vacilaciones se encuentran reveladores indicios del conflicto entre el comercio de las naciones de la Península Ibérica. Los comerciantes andaluces se agitaban desde el fracaso del asiento, por cuanto veían una oportunidad propicia para desalojar a los portugueses de las posiciones que habían conquistado. Las quejas se formulaban sobre todo contra los "navíos sueltos" que hacían imposible toda vigilancia y facilitaban el fraude <sup>2</sup>. En realidad los medios empleados no eran novedosos pero una práctica consecutiva de varios años permitió apreciar su resultado: una sensible disminución del movimiento mercantil español. La connivencia de los funcionarios reales y el apoyo de que gozaba por parte de la población, fomentaban

<sup>1</sup> Cuello concluyó el asiento por cuenta de un portugués, Manuel de Ceabrito, conocido por sus desfalecos. El Consejo de Castilla fué más severo en su fallo que la Junta Especial y estimó que había delito y superchería, siendo procesados en lo civil y en lo criminal ambos comerciantes (véase: G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 400, 401, 812 y 825, documento N<sup>o</sup> 28. Es notable que VEITIA LINAGE no mencione este asiento en su *Norte*).

<sup>2</sup> En las costas africanas y Antillas, los italianos, holandeses e ingleses, sobre todo vía Buenos Aires, participaban en el contrabando de negros y mercaderías, aunque en realidad los portugueses mantenían la situación más privilegiada.

en gran escala el comercio intérlope. Por otra parte, el incesante vaivén entre Lisboa, Sevilla, las factorías africanas y los puertos del Nuevo Mundo, fatalmente permitió eludir las antiguas reglas de retornar a España y muchos portugueses se establecieron en las Indias españolas, desde donde enviaban de continuo dinero y frutos a su país<sup>1</sup>.

En esa invasión portuguesa el gobierno de Madrid veía un gran peligro. Muchos traficantes eran nuevos conversos, judíos o herejes y se temía introdujeran con ellos un espíritu pernicioso para la piedad y la fe católica. Además, los comerciantes lusitanos pretendieron ser tratados con relación al comercio de las Indias Occidentales como "naturales". Opinaban que al conceder el rey acceso a las factorías portuguesas del África a castellanos y vizcaínos, era justo les acordase a ellos igual derecho en las Indias españolas.

Por último, en junio de 1614, después de mucho vacilar y discutir, se decidió admitir la navegación directa entre África e Indias, aunque con ciertas restricciones. Fueron cerrados al comercio negrero la mayoría de los puertos americanos, quedando habilitados únicamente Cartagena y Veracruz, desde donde debía abastecerse a todo el Nuevo Mundo<sup>2</sup>. En diciembre del mismo año la Casa de Contratación recibió nueva orden de ofertar la adjudicación del asiento. Antonio Rodríguez —o Fernández— Delvas<sup>3</sup> con quien en 1611 se había concertado un asiento, anulado luego bajo el pretexto de que el asentista debía ser castellano, señaló que las razones invocadas en 1611 ya no existían y pidió se le diera preferencia. El 27 de setiembre de 1615 obtuvo la confirmación del nuevo contrato "definitivo e irrevocable". Sus disposiciones generales no diferían mayormente de las de los anteriores, de modo que después de tantos años de tanteos y ensayos, se volvía

<sup>1</sup> La infiltración se produjo especialmente por las fronteras limítrofes con el Brasil. El puerto de Buenos Aires era una entrada abierta de los dominios españoles y el Río de la Plata un camino natural de penetración hacia las minas altoperuanas cuya producción fluyó desde entonces, tanto hacia Lisboa como hacia Sevilla. Fué por esa vía que el contrabando se hizo con mayor intensidad.

<sup>2</sup> La introducción de negros por Buenos Aires quedó terminantemente prohibida.

<sup>3</sup> Hay variaciones en el nombre del asentista: D. L. Molinari, basándose en Abreu y Bertodano, lo cita como Antonio Fernández Delvas (D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 65 y 217 a 244), pero la mayoría de los autores concuerdan en Antonio Rodríguez Delvas (de Elvas o d'Elvas) (G. SCHELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 403 y 431 a 446; J. A. SADO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, págs. 115 a 134; R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte III, art. I; J. DE VEITIA LINAGE, *op. cit.*, lib. I, cap. XXXV, núm. 15).

a concertar un asiento semejante a los que se habían rechazado.

La multiplicación de los controles y la reducción a dos, de los puertos habilitados, se compensó con la facultad de *internación* otorgada al asentista. Las novedades introducidas en este contrato<sup>1</sup> fueron modalidades sin mayor alcance. Este asiento finalizó sin que se lograra modificar de un modo sensible el estado de la economía nacional. Los resultados obtenidos tampoco fueron mejores que los de los primeros asientos portugueses, tropezándose en su práctica con las mismas dificultades precedentes.

Las mil licencias que el rey se había reservado en el asiento de Delvas, fueron destinadas como remuneración a los ocho ministros que formaban la Junta Especial. Éstos las vendieron a Diego de Pereira, vecino de Oporto, con quien se concluyó luego, el 21 de enero de 1617, un asiento semejante, en pequeño, al de Delvas<sup>2</sup>. Después del fallecimiento del asentista en 1621, volvió a administrarse este ramo por la Casa de Contratación que celebró transacciones particulares con algunos comerciantes para el envío de negros a Indias<sup>3</sup>.

En abril de 1623 fué concluído un nuevo *asiento* con el portugués Manuel Rodríguez Lamego. Antes de su término, el hermano del rey, arzobispo de Toledo, recibió una gratificación de 1.500 *licencias* de esclavos para transportarlos a Buenos Aires<sup>4</sup>.

El asiento siguiente, concertado después de los acostumbrados pregones con Melchor Gómez Ángel y Christóbal Méndez de Sossa el 25 de setiembre de 1631, no tiene mayores peripecias y llegó normalmente a su término<sup>5</sup>.

1 El derecho de "internación" de negros, dió origen a un nuevo fraude más pernicioso aún que el antiguo. Ya no se limitó el contrabando a la zona costera, sino que bastó, desde entonces, introducir subrepticamente o de acuerdo con los oficiales reales, las mercaderías a los puertos habilitados para poder infiltrarlos a cubierto de las caravanas de negros hasta las regiones más alejadas del continente, en donde toda vigilancia era ilusoria. Fué esta facultad de internación, la que más tarde, en manos de naciones económicamente potentes, causó la ruina del comercio de las Flotas y Galeones.

2 Pereira debía dar salida a las licencias durante el transecurso del asiento de Delvas. Éste, en 1618, se hizo reconocer su derecho al producto de los esclavos que pasaran de los mil de la obligación de Pereira. En 1620, habiendo introducido Pereira, en total más negros de los que tenía derecho, Delvas inició nueva acción, que ganó (G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, pág. 444).

3 "estas contratas se llamaban *avenzas*", abreviado de la palabra *aveniencias*" —o *avenencias*— (R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *op. cit.*, parte II, art. I, pág. 141; J. DE VEITIA LINAGE, *op. cit.*, lib. I, cap. XXXV, núm. 15).

4 Véase: pág. 95.

5 El Perú fué una de las áreas mejor abastecidas en esta época. La abundancia de negros originó allí, en ocasiones, enfermedades contagiosas, siendo la más temible de ellas, la peste. A esto se debió en Lima una innovación con fines de higiene: el caserío de negros.

Las pérdidas que en todos esos años experimentaron los asentistas a causa de la guerra marítima que los holandeses sublevados hicieron contra España, motivó sin duda el hecho de que la Casa de Contratación no recibiera propuesta alguna al publicar de nuevo la adjudicación del asiento. Por esta circunstancia resolvió acordar, el 27 de abril de 1641, la prórroga solicitada por los asentistas.

Producida la revolución de Portugal y declarados *rebeldes* los súbditos de aquella nación, Felipe IV prohibió inmediatamente todo comercio con ellos. Se consideró anulado a raíz de los nuevos acontecimientos, el contrato de prórroga que se terminaba de realizar y se ordenó a la Casa de Contratación buscar nuevos interesados. Además se tomaron represalias contra los portugueses en España e Indias.

### 3. INTERRUPCIÓN DE LA TRATA DESDE 1640 A 1650. — ADMINISTRACIÓN DIRECTA ENTRE 1651 Y 1662. — PERÍODO DE TRANSICIÓN. — INTERVENCIÓN DE LOS HOLANDESES.

Cuando Portugal recuperó su independencia<sup>1</sup>, todas las potencias marítimas europeas habían logrado el acceso a los mercados de esclavos. Sólo España, más necesitada que ninguna otra, carecía de medios para abastecerse por sí misma. Una profunda enemistad la apartaba de sus proveedores habituales, quienes, durante la dominación española habían visto pasar a manos extranjeras sus factorías más importantes. A pesar de esto hubiesen podido seguir abasteciendo de negros a las Indias, a no ser por el resentimiento de la corte de Madrid que prohibió valerse de los *rebeldes*. Aprovechando la contingencia, comerciantes extranjeros —ingleses y holandeses— hicieron tentativas de obtener un ajuste con España, pero fueron rechazados sistemáticamente.

Resulta curioso que no obstante la completa suspensión del tráfico de negros entre 1640 y 1650, los pedidos provenientes de las Indias, antes tan apremiantes, se calmaran. La explicación es fácil: las colonias, en lugar de abastecerse parcialmente por el

<sup>1</sup> Después de los holandeses, los portugueses sacudieron la dominación española. Las ideas de libertad, asociadas a ambiciones políticas, despertaron el sentido autonomista, pero es seguro que la impericia y torpeza del gobierno de Madrid contribuyeron, en mucho, a la exaltación de la Casa de Braganza, con Juan IV, en diciembre de 1640. Bajo el reinado de Felipe IV, Portugal perdió su gran campo de acción. Los holandeses, que traficaban intensamente en las islas de Cabo Verde, avanzaron sobre la costa africana y hasta se apoderaron de Bahía en el Brasil. Disminuyó así, la supremacía comercial de los portugueses y se afirmó la de los holandeses, originándose con ella el período holandés de la trata.

contrabando, lo hicieron, a partir de entonces, en su totalidad<sup>1</sup>. Llegó a tal punto la generalización del comercio intélope, que puede afirmarse casi vino a ser una libertad de comercio<sup>2</sup>.

Cuando en 1651 el Consejo de Indias decidió levantar la prohibición que pesaba sobre la trata, se volvió a la administración directa por la Casa de Contratación, mas sus resultados fueron muy pobres. En realidad la trata fué española sólo en apariencia, pues los comerciantes sevillanos se vieron forzados a solicitar navíos y cargamentos de los holandeses, quienes percibieron, por ese motivo, las grandes ganancias. Se acudió entonces una vez más al régimen del *asiento*.

Después de casi un cuarto de siglo de interrupción se concluyó en Madrid, el 5 de julio de 1662<sup>3</sup>, un asiento con dos genoveses, Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín. Podemos decir que con ese asiento se inicia un período de transición. Aunque continúa siendo un asunto de manejo interno, empiezan ya a mezclarse cuestiones de política general e influencias de orden internacional. Desconfiando de los portugueses y de las dos nuevas potencias que surgían —Holanda e Inglaterra— se les encargó el asiento a dos genoveses que no eran ni totalmente “extranjeros” ni tampoco “naturales”, pero sí neutrales en el comercio de Indias. Celebrado por un gobierno extenuado por sus expediciones marítimas, al cabo de sus fuerzas y deseoso de crear una nueva armada, el contrato de negros fué desviado de su finalidad primordial. El suministro de mano de obra a los colonos se convirtió en una combinación financiera unida a un programa de construcciones navales.

Este asiento es notable por cuanto concentra el monopolio del tráfico en manos de un verdadero concesionario. Ya no se trata de la administración de las licencias —que quedaron abolidas—, ni se considera el número de negros de cada expedición, sino el monto de toneladas que desplaza cada navío. Con este cambio se creyó poder frenar el contrabando, mas en realidad se provocó un horrible amontonamiento de esclavos. Así se explica que en este asiento no se hable de negros, sino de *piezas de Indias*<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Los holandeses fueron, la mayoría de las veces, sus proveedores.

<sup>2</sup> Las colonias españolas resultaron tan bien abastecidas de esclavos, que los colonos recibieron muy mal el nuevo *asiento* de 1662.

<sup>3</sup> Este convenio, concluído por siete años, comenzó a funcionar en 1663.

<sup>4</sup> Esa expresión no es sinónimo de “negro”. Aunque un negro de calidad superior podía llenar las condiciones requeridas para una *pieza de Indias*, casi siempre se necesitaban varios —sin distinción de sexo— para integrarla. Una *pieza de Indias* debía tener 7 cuartas (1 cuarta correspondía a unos 21 cms.) de altura, no presentar ningún defecto físico como ceguera, jorobas, etcétera y hasta se valoraba el estado de la dentición. Se medían los niños y los adultos que no alcanzaban esa altura; así se obtenía, dividiendo el total, un cierto número de *piezas de Indias* para cada cargamento.



Grillo y Lomelín lograron ventajas considerables en comparación con sus antecesores<sup>1</sup>, pues a más de garantizárseles el *monopolio comercial* de los negros, se les permitió comprarlos a cualquier nación en paz con S. M. C. Este convenio se prorrogó hasta 1671<sup>2</sup>, a pesar de la constante oposición de la Casa de Contratación y del Consulado que hicieron graves acusaciones contra los asentistas, imputándoles de facilitar el fraude a los extranjeros y practicarlo ellos mismos. En efecto, los mencionados asentistas no se proveyeron en África, sino que lo hicieron en las Antillas anglo-holandesas, convirtiéndose así las naciones del Norte en sus proveedores exclusivos. Al mismo tiempo sus mercaderías, gracias a la *internación*, penetraban hasta el corazón mismo de las colonias españolas<sup>3</sup>.

Después de una serie de campañas desgraciadas, el 13 de febrero de 1668 se firmó la paz, por la que España reconocía la independencia de Portugal. Inmediatamente los lusitanos, como estaban enterados del poco favor de que gozaba el asentista Grillo, hicieron llegar al Consejo de Indias proposiciones muy tentadoras.

En España, mientras tanto, el rencor contra sus antiguos súbditos se había atenuado. Su debilitamiento los hacía aparecer menos temibles y la proximidad de Lisboa, unida a la antigua costumbre de comerciar con ellos, hizo pensar en utilizarlos de nuevo como proveedores. Se entablaron negociaciones diplomáticas y finalmente, al cabo de largas gestiones fué aprobado, en diciembre de 1674, un nuevo asiento con Antonio García y Sebastián de Silíceo. Se concluyó por el término de cinco años solamente; pero en cambio se permitió la entrada de negros a casi todos los puertos de Indias y en especial a las islas de Barlovento. Con esto se hirió directamente al comercio español.

El gobierno, sobre todo el Consejo de Indias, mostraron mucha dureza y arbitrariedad en sus relaciones con los asentistas, hasta el punto de que se les culpó de haber causado su ruina.

El asiento que en febrero de 1676 se concluyó con el Consulado de Sevilla, interesa desde dos puntos de vista: uno, por ser la primera vez que la trata de negros estuvo confiada a la Universidad de los Comerciantes de Sevilla bajo forma de *asiento*; y el otro, porque el Consejo supo derivar de su nuevo carácter un aumento

1 Con respecto a Buenos Aires se convino que, mientras este puerto permaneciera cerrado al comercio general, los asentistas no tendrían acceso, pero si desapareciese la clausura, podrían también introducir negros por él.

2 Finalizó con una transacción en 1678.

3 Justificó este asiento todos los temores que inspirara su conclusión. Los ingleses que más tarde monopolizaron dicho comercio, no tuvieron más que proseguir en la vía trazada por él.

de poder y de influencia, que merece especial atención. Se erigió en reformador de los abusos del comercio de Indias, dispuesto a hacer una guerra exterminadora a los contrabandistas.

Demasiado grandes fueron esos proyectos en atención a los medios de que disponían los comerciantes sevillanos. Por el momento no trataron sino de llevar a feliz término la empresa de que se habían hecho cargo y para la que se les habían acordado facilidades extraordinarias. Fué necesario proteger este asiento no sólo en España contra los ataques de los comerciantes holandeses, quienes por intermedio de su embajador trataron de obtener un convenio que les asegurara el derecho de abastecer de negros a las Indias<sup>1</sup>, sino también en ultramar, donde los funcionarios reales y los colonos resultaron encarnizados enemigos del asiento y valiosos auxiliares, en cambio, de los holandeses.

Al contrabando holandés y a la dificultad de obtener negros, se agregó otro obstáculo muy serio: la rivalidad con la Casa de Contratación. El gobierno de Madrid hizo todo lo posible por conservar un asentista cuyos intereses eran tan semejantes a los suyos y que tan útil le resultaba a sus necesidades financieras. Mas no habiendo podido rehacer la flota con su ayuda y careciendo de fondos disponibles para adquirir naves en el extranjero, debió echar mano de la única alternativa que le permitiría seguir siendo potencia marítima: el arriendo de buques por sus aliados, lo que obtuvo efectivamente del Almirantazgo holandés en 1678.

Como si no hubiese sido suficiente facilitarles a los holandeses ese primer pretexto de intervención en los asuntos del asiento, casi simultáneamente se les presentó uno más. El Consulado solicitó, a fines del mismo año, la aprobación de un contrato que había negociado con la Compañía Holandesa de Guinea para la compra de 1.800 negros en Curaçao, ya que le era imposible conseguirlos

<sup>1</sup> El asentista anterior, García, había concluído con la casa Balthasar y Joseph Coymans de Amsterdam —o más exacto de Harlem— un contrato para 2.500 negros que la Compañía Holandesa de Guinea se comprometía a entregar en Curaçao. Pero el cese repentino del asiento impidió la realización de ese contrato y la casa Coymans, obligada a recibir los negros de la Compañía, presentó recurso contra García sin lograr ninguna satisfacción de parte del exhausto Tesoro español. Se produjo entonces, aunque con mal fundadas pretensiones, una intervención diplomática por parte de Holanda, que revela claramente la importancia capital que para dicho país revestía esa cuestión. El embajador Schonenberg recibió órdenes de los Estados Generales de abrir una controversia a fin de obtener del gobierno español la concesión del derecho de abastecer a las colonias hispanas.

en las factorías africanas<sup>1</sup>. El Consejo de Indias, después de las habituales vacilaciones, terminó por confirmar el precedente convenio, al que rodeó de minuciosas precauciones. Los holandeses se convirtieron así en proveedores oficiales de la mano de obra para las Indias españolas.

Mientras se equipaban los navíos destinados a Curaçao, cuatro comerciantes de Cádiz, entre ellos Juan Barroso del Pozo y Francisco Petite, ofrecieron importar los 1.800 negros. El Cuerpo de Comerciantes vió la oportunidad de liberarse del asiento y propuso a Barroso tomar por su cuenta no sólo la introducción de los referidos 1.800 esclavos, sino de constituirse además, en su sucesor. El 12 de enero de 1679 fué concluído el contrato de subrogación y Barroso del Pozo y F. Petite, asociados, se encargaron de agotar los derechos del Consulado.

El gobierno español aceptó la subrogación a condición de que Barroso y Petite no extrajeran de Curaçao sino los 1.800 negros autorizados anteriormente y se proveyeran, para las restantes 6.000 toneladas, en África o en las Islas de Sotavento<sup>2</sup>.

Barroso experimentó desde el primer momento las mayores dificultades para obtener negros. Procuró celebrar, sin éxito, contratos en Francia, Inglaterra y Portugal. Sus únicos proveedores útiles fueron los holandeses quienes, por su parte, aprovecharon grandemente para sí las facilidades acordadas al asentista. Careciendo las factorías africanas de reservas de negros disponibles para la exportación, el asentista se vió en la necesidad de procurárselos en las Islas de Sotavento. Mas como tropezara con grandes dificultades y le faltaran navíos, solicitó se prorrogara la duración de su asiento, lo que no le fué acordado. La Casa de Contratación recibió orden de publicar nuevamente la licitación del asiento.

Ante la imposibilidad de interesar a otros comerciantes, se optó por negociar con Nicolás Porcio, vecino de Cádiz, yerno de Barroso y su agente principal en las relaciones con el Consulado. Este nuevo asiento, ajustado el 27 de enero de 1682 con Porcio, "en nombre de D. Juan Barroso del Pozo y en virtud de sus poderes", no ofrece característica particular alguna importante. No era sino la transformación del contrato celebrado entre el Consulado y

<sup>1</sup> El Consulado había ordenado a los poseedores de sus licencias, proveerse de negros en África y les prohibió terminantemente acudir a Curaçao.

<sup>2</sup> "Sin esa libertad de acción que se concedió a Barroso, éste hubiese debido renunciar de antemano a la esperanza de realizar su contrato, cuyo cumplimiento, aún así, era tan improbable que cabe preguntarse si no lo guió más bien el deseo de introducirse en el tráfico de las Indias que el de procurarse ganancias mediante la trata de negros" (G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, pág. 631).

Barroso. Sin duda el móvil que decidió a este último a hacerse cargo del nuevo asiento, fué la esperanza de poder utilizar los preparativos ya dispuestos para poner en práctica el concertado precedentemente.

Pero a la llegada de los galeones, en diciembre de 1682, supo que el Consulado, en la creencia de que no se ajustaría ese contrato, había ordenado el embargo de sus navíos y demás bienes. Barroso y Porcio se rebelaron con fundada razón. El gobierno, temiendo no hallar reemplazante, cedió <sup>1</sup>.

Fallecido en el ínterin Barroso, toda la responsabilidad recayó en su yerno quien resolvió pasar a Indias para asumir personalmente la dirección de sus asuntos y evitar, dentro de lo posible, las malversaciones de sus factores y la arbitrariedad de los oficiales reales <sup>2</sup>. Pero a su llegada a Cartagena, cayó enfermo. El gobernador que desde tiempo atrás estaba en combinaciones mercantiles con los holandeses de Curaçao y favorecía el fraude que para él era fuente de grandes ingresos, aprovechó de su forzada inacción y le obligó en parte por la persuasión y en parte por la intimidación, a encargar la dirección del asiento a tres holandeses de Curaçao quienes organizaron el pillaje de la empresa.

Hacia 1684, el Consejo de Indias consideró improbables los pagos del asentista y admitió favorablemente una representación de Balthasar Coymans quien en nombre de los acreedores de Porcio pedía se le confiara la gestión del asiento. Ofrecía además condiciones tan ventajosas, que se le admitió en ese comercio a pesar de su condición de "extranjero" y holandés. De esta manera Porcio quedó desposeído de su contrato en virtud de una disposición absolutamente arbitraria.

Frente al paso del asiento de manos españolas a las de holandeses, no se sabe bien si admirar la tenacidad de éstos, que por fin los llevó a ocupar el puesto codiciado desde hacía tanto tiempo, o si acusarlos de haber hecho fracasar la administración de Porcio en Indias mediante una combinación casi maquiavélica, al invertir al mismo tiempo sus caudales en España para tener el derecho de constituirse en sus reemplazantes.

Y así fué como el 23 de febrero de 1685 se ajustó un nuevo

<sup>1</sup> Respondió afirmativamente al oficio del embajador Schonenberg, en que pedía garantías para la realización del contrato que la Compañía Holandesa de Guinea estaba concertando con Porcio.

<sup>2</sup> Dejó al frente de la dirección del asiento en España, a su cuñado Pedro F. Barroso, hijo del asentista y eclesiástico de importancia, quien pronto puso su administración en manos de sacerdotes.

asiento con don Balthasar Coymans “para cumplir por sí el antecedente de D. Nicolás Porcio”<sup>1</sup>. Como consecuencia lógica de ese acuerdo se transmitieron al administrador todas las facultades del asentista y todos los bienes del asiento. Sin embargo, se le impuso una novedad: la obligación de residir en España. Parecería que teniendo el asentista a mano, el gobierno español tuviera menos escrúpulos en concederle privilegios tan importantes. Tal fué en conjunto, ese contrato tan singular que puso a los holandeses en posesión del comercio negrero y marcó el apogeo de su influencia<sup>2</sup>.

A partir de la obtención de la trata, la audacia de los holandeses aumentó constantemente. Con todo, no fué esa gran expansión de su poderío la que originó los apasionados ataques contra la administración de Coymans y su derrumbe final. La lucha se entabló en el terreno de la cuestión religiosa que impidió al asiento de llegar normalmente a su término. Coymans fué privado de él, no por holandés, sino por *hereje* y porque se temía que sus factores y aún los negros que transportaba a Indias, después de una estadía más o menos prolongada en Curaçao, propagasen doctrinas repudiadas.

El alma de esa campaña fué el deán del Cabildo eclesiástico de Cádiz, Pedro Barroso, a quien indudablemente impulsaron en buena parte sus intereses personales.

No extraña así que interviniese la Inquisición y que, adoptando las conclusiones de los amigos de Porcio, exigiese la rescisión del convenio firmado con el holandés.

Después de prolongadas discusiones, el 5 de marzo de 1687, la Junta Especial declaró nulo el contrato de Coymans. Pero entretanto el fallecimiento de éste había dejado acéfala la administración y, como se descubrieran numerosos fraudes de importancia, la Junta, valiéndose de estos motivos, aconsejó llevar a cabo en secreto, el embargo general de todos los bienes del asiento, a fin de evitar que los holandeses ocultaran sus libros, dinero y demás efectos. Como consecuencia fué ordenado, ese mismo año, el retorno a la administración directa.

La Junta de Negros previó, después de lo acontecido, una in-

1 El nuevo administrador, no obstante la amplitud de sus poderes, corría grandes riesgos. En cambio el Tesoro español reemplazaba un deudor muy dudoso por otro de notoria solvencia y obtenía de inmediato una considerable suma para las necesidades más urgentes. Estas consideraciones explican la concesión de privilegios a Coymans.

2 La ineautación del tráfico negrero por los holandeses y su contrabando en Indias afectó tal vez más a las demás potencias que a los españoles. En Francia, sobre todo, se vió en ellos competidores circunspectos a la vez que adversarios temibles y se lamentó el vuleo, en su provecho, del comercio de Indias.

tervención diplomática por parte del gobierno holandés. En efecto, el embajador de las Provincias Unidas no podía permitir que se desmoronara en esa forma una empresa en que una de las casas más ricas de Amsterdam había invertido capitales tan importantes<sup>1</sup>. Schonenberg se ocupó del asunto desde la primera noticia de la decisión tomada e hizo llegar al gobierno español una memoria en la que le pedía respetara el contrato. El embajador, que al parecer estaba interesado personalmente en el negocio, invocó no sólo el nombre de la Casa Coymans, sino también el de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales que, según arguyó, había emprendido la trata confiando en la palabra de S. M. C. y que representaba a todo el Estado Holandés, afectado por la medida. Con estas razones trató de dar más peso a las reivindicaciones y de colocar la cuestión en el terreno de las relaciones internacionales.

El Consejo de Indias, a su turno, observó con justicia que en el planteo había exceso de palabras. Mezclar los asuntos del asiento con los de la Compañía, era olvidar que el contrato fué concluído por el rey con un particular, quien se había comprometido con su persona y sus bienes a cumplirlo y a dar satisfacción a los acreedores del asiento precedente, sometiéndose a la jurisdicción del Consulado. En ningún momento apareció la Compañía Occidental, ni los Estados Generales fueron parte del contrato. El embajador se vió obligado, ante esta argumentación, a defender a su cliente en el terreno del derecho público interno, subordinando el asunto a los tribunales españoles.

En realidad la Junta Especial estaba decidida a restituir el asiento a Porcio y, al no presentarse los apoderados de los holandeses ante los tribunales locales porque temían por su seguridad personal, aquélla pronunció sentencia. Declaró en ella que la demanda de reintegro del asiento de Porcio era fundada y que debía reponérsele en el libre uso de su comercio y de sus bienes a partir del 6 de mayo de 1686, fecha en que había sido desposeído<sup>2</sup>.

1 G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, págs. 677 a 681.

2 Esta decisión fué tomada por la Junta el 4 de agosto de 1689. Schonenberg trató de obtener una compensación y pidió, como indemnización de las pérdidas sufridas por la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, el permiso de enviar a los mares hispanoamericanos una flotilla holandesa para combatir a los piratas. El Consejo de Indias estimó que los holandeses eran ya sobradamente emprendedores sin autorización oficial, como para concederles un permiso tras el cual se adivinaban proyectos bastante inquietantes de comercio o de establecimiento. Además juzgó que no se debía compensación alguna, pues habiéndoseles brindado a los herederos de Coymans la oportunidad de defenderse en justicia, prefirieron la vía extrajudicial. Así quedaron descartadas todas sus pretensiones y dichos herederos excluidos.

Al retomar Porcio la dirección del asiento en 1689, acudió a los comerciantes ingleses<sup>1</sup> y portugueses en procura de esclavos. Pareció así que los holandeses quedaban desposeídos de su exclusivismo en la trata; sin embargo no dejaron de ser aún los proveedores imprescindibles. Al asentista le resultó imposible desenvolverse sin su ayuda; únicamente en las factorías holandesas pudo obtener los negros que portugueses e ingleses eran incapaces de suministrarle en cantidades suficientes, amén del dinero que, como siempre, le hacía tanta falta.

Por su parte, los holandeses reclamaban con insistencia alguna compensación a cambio de su condescendencia. De aquí surgió la elaboración de un proyecto de transacción o de acuerdo: la formación de una sociedad entre Porcio, la Casa Coymans y la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Empero no hay pruebas de que llegara a realizarse y es bastante probable que lo impidiera la conclusión de un nuevo asiento<sup>2</sup>.

#### 4. CONCESIÓN A UN ESPAÑOL AMERICANO. — ASIENTO DE LA COMPAÑÍA REAL DE GUINEA O DE CACHEU. — ALIANZA DE PORTUGAL CON ESPAÑA: RUPTURA Y GUERRA.

El nuevo asiento fué concluído con don Bernardo F. Marín de Guzmán, oriundo de Caracas, en octubre de 1692. Era la primera vez que se celebraba un asiento con un súbdito americano de S. M. C., revelándose el amplio favor de que gozaba, en las facilidades que le fueron acordadas<sup>3</sup>. El gobierno esperó, esta vez, ver pasar la trata de negros a manos españolas.

Después de ajustar el contrato en Madrid, Marín se trasladó a Lisboa a fin de concertar el suministro de negros con la Compañía de Cacheu. En el transecurso de las conferencias reaparecieron las eternas dificultades que hacía nacer el deseo de los portugueses de obtener el acceso a las Indias españolas, pero finalmente se llegó

<sup>1</sup> La entrega debería hacerse vía Jamaica, que siempre fué la principal factoría de Porcio.

<sup>2</sup> A mediados del siglo XVIII, los innumerables pleitos suscitados por el asiento de Porcio y de los Coymans no habían sido resueltos aún. "Parece, pues, que los holandeses reciben en este suceso una satisfacción primordialmente platónica y que su intervención en la trata española hubiese sido poco luerativa, si no hubiesen realizado otras ganancias, que las regulares, producidas por la venta de negros. Pero nosotros sabemos, además, que los beneficios del contrabando resarcieron y aún mucho más, a las Provincias Unidas, de los desfalecos de sus traficantes" (G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, pág. 692).

<sup>3</sup> Las disposiciones de este asiento presentan alguna originalidad. Tenían por fin facilitar al asentista su comercio en los siguientes puertos habilitados: Cumaná, La Guayra, Habana, Cartagena, Portobelo, Honduras, Veracruz, etc.; Buenos Aires le estaba prohibido.

a un acuerdo y se firmó el convenio del 6 de febrero de 1693. Se garantizaba a los comerciantes portugueses la seguridad de su comercio y la de sus capitales invertidos, pero no se les otorgaba aún el privilegio que más codiciaban: la entrada a los puertos hispanoamericanos.

Marín, en virtud del contrato de asiento no sólo tenía derecho, como sus predecesores, a comerciar con los extranjeros, sino a cederles el primer puesto, limitándose al papel de intermediario entre ellos, los verdaderos proveedores, y los colonos que eran los consumidores. Este asiento inicia la evolución a los grandes contratos del siglo XVIII. Faltará únicamente suprimir a los intermediarios y portugueses, franceses e ingleses tomarán la empresa directamente por su cuenta. Además, como si fuera para preparar mejor el futuro, introducía una nueva práctica en el comercio negrero, que será corriente en el siglo siguiente: la facultad de establecer en La Guayra o en Cumaná una factoría principal para que sirviera de oficina a su administración, de caja central y de depósito general de los negros. Allí debían buscarlos los navíos para conducirlos a los diferentes puertos habilitados. La falta de esa comodidad había obligado a los asentistas precedentes a proveerse en las islas de Sotavento, como Curaçao y Jamaica, que fueron verdaderos depósitos de esclavos. El asiento de Marín restablecía en cambio la trata directa con Guinea y dejaba entrever que no se acudiría a las Antillas extranjeras sino en forma supletoria.

El gobierno fijó además ciertas precauciones para evitar nuevos abusos. Estableció un sistema de marcación de los negros y de arqueo de los navíos para impedir que se introdujeran en los puertos más esclavos de los que se extrajeran del depósito, y dispuso que los extranjeros sólo tendrían acceso a la factoría general<sup>1</sup>.

No alcanzó a desarrollarse, sin embargo, este asiento, pues desapareció junto con el asentista, en 1695. Circularon rumores de que habiendo hecho escala en Curaçao, fué asesinado o envenenado

<sup>1</sup> Se da tanta importancia a esa novedad, que el texto no sólo la anuncia, sino que la explica en el artículo 25. Debe asentarse aquí que la idea no era nueva: en febrero de 1682, don Juan Villalobos, vecino de Veracruz, "había dirigido un manifiesto al Rey y Consejo de Indias, proponiendo se ajustasen Asientos con extranjeros... Para evitar fraudes, cada asentista español al recibir los esclavos de los holandeses u otros extranjeros, debía herrarlos con su «carimbo» que era un instrumento de plata que había de ponerse según la calidad de los negros, ya en el antebrazo derecho o izquierdo, ya en el hombro, ya en la espalda. El proyecto de Villalobos no fué aceptado por el gobierno, pues continuó el antiguo orden establecido" (J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, págs. 167 y 168).



por orden de los holandeses, celosos de ver que se les escapaba la trata.

Cuando se supo en Lisboa la noticia de la muerte de Marín, la consternación fué general. Se deploraba no sólo la pérdida de importantes inversiones, sino también el desvanecimiento de proyectos muy optimistas. Quiso entonces el gobierno lusitano salvar esa situación de tanta importancia económica y política y encargó a su embajador en Madrid que gestionara para la Compañía de Cacheu el permiso de introducir libremente en Indias el número de esclavos del contrato, tal como si subsistiese el asiento. El Consejo de Indias sostuvo categóricamente el rechazo de este pedido. En cambio, para demostrar su buena voluntad, prometió no oponer dificultades a que la Compañía firmara un nuevo contrato con el asentista que sucediera a Marín. Se manifestaba así, una vez más, la política tradicional de ese cuerpo de gobierno, de excluir del comercio americano a los extranjeros.

Sin embargo, algunos meses más tarde se otorgó a los portugueses, pasando por encima del Consejo de Indias, un privilegio de mucha mayor trascendencia que la satisfacción reclamada por la Compañía. Se les concedió el *asiento*, o sea la integridad de ese comercio tan peligroso a cuya sombra buscaran introducirse en Hispanoamérica desde tanto tiempo atrás.

El asiento concluído en Madrid el 12 de julio de 1696 con la Compañía Real de Guinea establecida en el Reino de Portugal, o sea la Compañía de Cacheu, debe destacarse por ser el primer contrato celebrado con una compañía extranjera <sup>1</sup>. La razón de ese brusco cambio de política no es difícil de explicar. En efecto, la experiencia había demostrado al gobierno de Madrid la conveniencia de confiar esos contratos a compañías y no a particulares, por la razón de que su explotación exigía una inversión de capital fuera de proporción con las fortunas privadas. Asentado ese principio, se comprobó que no se podía encargar ese comercio a una compañía formada exclusivamente por españoles, pues éstos carecían de suficientes fondos disponibles y además la práctica les había dejado muy poca inclinación por ese tipo de empresas. De este modo, España, obligada por las circunstancias, decidió ceder a los extranjeros un comercio que ya no podía conservar <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Obtuvo por el plazo de seis años y ocho meses el privilegio de introducir 10.000 toneladas pagando por cada una 112 pesos y medio, computándolas a razón de 3 *piezas de Indias*, de la medida regular de siete cuartas, no siendo viejas ni con defecto alguno.

<sup>2</sup> Éste es el momento a partir del cual se operó el gran cambio en la institución al convertirse el asiento en un valor de intercambio o de compensación que le serviría a la diplomacia española para solventar las ventajas obtenidas.

En el momento de la conclusión del nuevo asiento, que coincidía con la agonía de la dinastía de los Austrias, dominaba en la Corte de Madrid una verdadera anarquía. Las finanzas, en particular, se hallaban en el más completo desorden y apenas se había podido evitar la bancarrota. Fueron seguramente razones financieras las que impulsaron al gobierno a prestar oídos a las propuestas de los portugueses. Éstos, muy hábilmente, ofrecieron por intermedio de la Compañía de Cacheu un adelanto de 200.000 pesos en calidad de préstamo, del cual S. M. C. podría disponer libremente<sup>1</sup>. La conclusión del asiento fué un pequeño golpe de estado de los dirigentes del gobierno, quienes sacaron el asunto de la competencia del Consejo de Indias para resolverlo arbitrariamente, lo que explica el abandono brusco de la línea de conducta tradicional.

En Lisboa el convenio no fué recibido con complacencia unánime. Sus adversarios temían que no hubiese suficientes negros para abastecer también al Brasil de donde el reino retiraba las mayores ganancias. Opinaban que la nación se embarcaba en una gran aventura, que se producirían constantes discusiones por la interpretación del contrato y que, posiblemente, los holandeses e ingleses perseguirían y arruinarían su comercio<sup>2</sup>. En cambio el gobierno portugués vió complacido el otorgamiento de esa rama del comercio y pensó, en un momento dado, convertir todo en un asunto de estado uniendo la administración de la Compañía a la Junta de Comercio. Cuando por último se la dejó en libertad, el rey tomó gran interés en ella y se hizo representar por un director que debía vigilar su participación.

Los dos primeros años de explotación parecen haber transcurrido sin mayores incidentes, pero a partir de 1699 comenzaron a amontonarse en el Consejo de Indias las reclamaciones de parte de la Compañía. Éstas con toda seguridad habrían demorado por

<sup>1</sup> Hacia fines del siglo xvii se había producido un acercamiento entre los pueblos de la Península; el odio nacido de la conquista de Felipe II y de la liberación de los Braganza, había perdido su fuerza y se opinaba en Madrid que los negreros portugueses serían auxiliares indudablemente menos peligrosos que los ingleses y los holandeses, naciones demasiado fuertes en el mar y demasiado comerciantes. Por otra parte, el dinero que pasaba de Indias a Inglaterra y Holanda les parecía perdido para siempre, en cambio abrigan cierta esperanza de poder recuperar, de alguna manera, el que fluía hacia sus vecinos.

<sup>2</sup> No todo era infundado en esas críticas, si bien había en ellas mucha exageración. Los ingleses y holandeses buscaron más vale entenderse con los portugueses para continuar su comercio negrero y el contrabando. A su vez, los portugueses aceptaron su ayuda, sin la cual no habrían podido procurarse los negros necesarios ni los productos manufacturados en suficiente cantidad para el contrabando que no cesarían de practicar.

mucho tiempo en resolverse si otras, más graves e irritantes, no hubiesen motivado la intervención del embajador portugués en Madrid. Se trató nada menos que de la mala voluntad y resistencia general de los funcionarios y del gobierno español que, no sabiendo cómo librarse de un proveedor demasiado peligroso, se esforzaron en hacerle imposible la prosecución de su comercio.

El Consejo de Indias, ante las dificultades que se presentaban por el choque de opiniones, recurrió para su decisión al Consejo de Estado. Como el momento de inquietud y desconfianza para toda Europa aconsejaba prudencia, éste decidió dejar la cuestión pendiente y esperar la llegada del nuevo monarca <sup>1</sup>.

La intencionada inercia gubernamental se manifestó claramente en la decisión de transferir la solución de un asunto tan espinoso a la responsabilidad del nuevo gobierno. Luis XIV, impresionado por la apatía e incapacidad que reinaban en España y temiendo ver fracasados sus proyectos y malogradas negociaciones de gran utilidad, resolvió intervenir <sup>2</sup>. Fué con motivo de las negociaciones con Portugal que el monarca francés hizo valer por primera vez su autoridad. En efecto, ante la coalición que se preparaba contra las dos naciones —Francia y España— nada podía ser más peligroso que un enemigo en el flanco de España, que podía abrir sus puertos a los ejércitos aliados anglo-holandeses. Era por tanto imprescindible atraer a ese vecino y Luis XIV no vaciló en hacer llegar a Madrid verdaderas órdenes para lograrlo.

En el comienzo de las conferencias el rey portugués se mostró muy indeciso, pues temía comprometerse, prefiriendo mantener su neutralidad. Por otra parte, los lusitanos sabían muy bien que ésa era la única oportunidad para obtener el arreglo de la cuestión del comercio de negros y que si no insistían en ese momento, no lo lograrían jamás. De ahí que la actitud que asumiría Portugal durante la conflagración general que se avecinaba, llegó a depender de la solución que se diese a la reclamación de la Compañía de Cacheu. Por vez primera el asiento alcanzaba en una negociación diplomática de importancia capital, un papel preponderante.

Mientras tanto, en Lisboa, la Compañía había sido invitada a manifestar sus pretensiones. Segura de obtener firme apoyo, ya que S. M. Serenísima participaba con dos tercios en los resultados de la operación, exageró desmesuradamente sus reclamaciones. Por

<sup>1</sup> Luis XIV, rey de Francia, había aceptado el testamento de Carlos II en virtud del cual su nieto, el duque de Anjou, era instituido heredero de toda la monarquía española.

<sup>2</sup> Al poco tiempo, el embajador francés en Madrid, duque d'Harcourt, intervino en el despacho de los asuntos, convirtiéndose en realidad, en un primer ministro más influyente que el mismo cardenal Portocarrero.

su parte el Consejo de Indias que deseaba aguardar el desarrollo de los acontecimientos, se perdía en razonamientos y dilaciones.

Otro era, sin embargo, el propósito de la política francesa. Ejerció presión sobre Felipe V y le obligó a imponer su voluntad en el Despacho a fin de que pasara inmediatamente el asunto al Consejo de Estado, dispuesto a negociar. Por fin, el 18 de junio de 1701, fueron firmados y ratificados los dos tratados: el de *Alianza* entre Portugal y España y el de *Transacción Especial* referente al asiento.

En el Tratado de alianza se especificaba que los 14 artículos de la Transacción debían considerarse como otras tantas cláusulas del mencionado tratado, del cual obtenían su validez y eran parte integrante. Cualquier contravención a la Transacción sería considerada como una violación del Tratado de alianza.

Era la primera vez que el asiento nacía de un tratado de corona a corona. Sin embargo, aún no lo era a título principal, sino subsidiariamente, como *anexo* a otro tratado. La característica del pacto adjunto residía en ser una transacción amistosa de los derechos, acciones y pretensiones que podrían articular uno u otro monarca, o la Compañía. En consecuencia, el rey de España abandonaba todas las reclamaciones que tenía o podría tener en contra de la Compañía, por cualquier causa que hubiesen sido y, en particular, por los fraudes y contravenciones que podían haber cometido, considerados como jamás acontecidos. El monarca portugués, en nombre propio y el de la Compañía, renunciaba también a todas las acciones que podrían ser intentadas contra el Tesoro español en virtud de los ataques e infracciones cometidos por los funcionarios de Indias al contrato de asiento.

De esta renuncia recíproca se desprende a la vez la confesión de irregularidades por parte de la Compañía y de los funcionarios de España. Pero mientras el abandono de las pretensiones españolas era puro y simple, el de las reclamaciones portuguesas no tenía lugar sino mediante el reconocimiento de una deuda considerable que ascendía a 300.000 cruzados. Su pago debería ser efectuado al llegar la primera flota, flotilla o galeones. Aparte de eso, el gobierno hispano se comprometía a devolver los 200.000 patacones del préstamo hecho a S. M. C. más los intereses, cuya entrega se haría a la llegada de la segunda flota, flotilla o galeones. Por último, como quedaba extinguido el asiento desde el día de la firma de la Transacción, debía procederse al ajuste de cuentas así como a la restitución y repatriación de los bienes y efectos de la empresa y de los factores.

Concluída la Transacción, sólo faltaba ponerla en práctica. El gobierno español, a pesar de sus dificultades financieras y

de la guerra en que se veía envuelto, estaba decidido a cumplir lo pactado para "sujetar" a los portugueses, como aconsejaban desde Versailles. Pero cuando los galeones fondearon en Vigo, en octubre de 1702, la inmensa alegría bien pronto se trocó en consternación al cundir la noticia de que la flota inglesa los había sorprendido e incendiado en plena rada, junto con quince navíos franceses de escolta. A pesar de esta contingencia, el embajador portugués reclamó el pago de la primera cuota. Mas el Consejo de Estado, en lugar de pedir una prórroga, decidió cambiar de política y ordenó averiguar si el gobierno portugués, por su parte, había cumplido con lo estipulado. La actitud de los portugueses que manifiestamente, a pesar de los compromisos aceptados, oscilaban entre la alianza francesa e inglesa y sólo esperaban el momento de saber en qué dirección soplaría el viento de la victoria, facilitó a la diplomacia española un cúmulo de argumentos para justificar la no observancia de lo tratado. Resultaba por tanto más prudente retardar ese pago tan considerable que corría un serio riesgo de ser empleado de inmediato contra las dos monarquías borbónicas.

Además los portugueses trataban de mantenerse en las Indias valiéndose de toda clase de efigios y reclamaciones abusando de la tolerancia que era forzoso demostrarles. Los mismos factores de la Compañía procedían como agentes de las potencias enemigas, introduciendo ilícitamente grandes contingentes de esclavos por cuenta de aquéllas, con el consiguiente perjuicio para el Tesoro español.

De todo esto se infiere cuán numerosas eran las cuestiones a resolver a pesar de la Transacción, antes de finiquitar la liquidación del asiento portugués. Pero todos esos pleitos, reclamaciones y petitorios se eternizaron en los anaqueles del Consejo de Indias. Los síntomas que habían hecho dudar de la lealtad de S. M. Fidelísima pronto se convirtieron en realidad. Tentado por los ofrecimientos de Inglaterra, Portugal abandonó su alianza con España y se adhirió a los enemigos de los Borbones, concluyendo, en (1703) un tratado de alianza política por el cual abría sus puertas a las flotas anglo-holandesas; poco tiempo después ofrecía el paso por su territorio al archiduque Carlos y a los ejércitos de la Coalición. Al tratado político siguió de cerca otro de carácter económico, el famoso convenio negociado por Lord Methuen, de gran importancia histórica, que asestó un rudo golpe a las dos monarquías borbónicas.

Con relación al asunto pendiente del comercio de la Compañía de Cacheu, los coaligados prometían a los portugueses el ajuste de todas sus pretensiones contra los españoles, al restablecerse la paz. De esta manera, quedó aplazada hasta los Tratados de Utrecht, la liquidación del asiento portugués.

## COMIENZOS DE LA TRATA DE NEGROS EN EL RÍO DE LA PLATA

### 1. PRIMERAS INTRODUCCIONES DE ESCLAVOS EN LAS REGIONES DEL PLATA.

Los primeros negros que vinieron al Río de la Plata llegaron con Diego García, aunque sólo sabemos que la nave que traía a esos esclavos no pudo entrar en "el Río". No consta en qué punto desembarcaron y menos, si quedaron en estas tierras por cuanto se los destinaba a ser introducidos en España al regreso de la expedición<sup>1</sup>. También Caboto, gracias sin duda a su encuentro con García, trajo esclavos de regreso a España en 1530<sup>2</sup>. Es probable que, tanto García como Caboto, compraran los negros a los portugueses<sup>3</sup>.

Pocos años después, en 1534, aparece la primera licencia en forma. Por ella se autoriza a don Domingo Martínez de Irala a conducir 100 negros al Río de la Plata<sup>4</sup>. Un poco más tarde, en

1 D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 55; E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCO Y J. M. TRABEL, *op. cit.*, vol. I (1ª parte), pág. 29.

2 D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 55; E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCO Y J. M. TRABEL, *op. cit.*, vol. I (1ª parte), págs. 29 y 30.

3 "Debemos hacer notar que partimos de la base de que los esclavos mencionados eran negros, aunque ningún documento lo dice, porque mal podían, después de la Real Cédula de 1500 (que, declarando libres en principio a todos los indios, sólo permitía se redujeran a esclavitud los caribes y rebeldes), introducirse en España esclavos indios y, menos todavía, traerlos antes ya en esa misma condición de esclavos desde el hipotético lugar de América en que se les hubiese capturado, como tales caribes o rebeldes, a otro lugar de América como el Plata, pues claramente resulta que cuando entraron a éste venían ya del exterior cargados en una nave" (*Ibid.*, vol. I (1ª parte), pág. 30).

4 G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, pág. 240.

la Capitulación del rey con Pedro de Mendoza, se concede a éste licencia para traer consigo 200 esclavos negros, permiso que hizo transformar en licencia general<sup>1</sup>. Después del fracaso de su expedición y del abandono de Buenos Aires en 1541, se siguieron concediendo licencias para esclavos a las personas que pasaban a estos parajes. Señala claramente la entrada de esclavos negros la R. C. de 4 de julio de 1750 otorgada al Adelantado Juan Ortiz de Zárate, en la que se expresa que “no se pued[en] embargar los ingenios de azúcar negros y aparejos de su labor, por ninguna deuda, en las Provincias del Río de la Plata”.

Encomendada a Ortiz de Zárate la tarea de repoblar el primer establecimiento de Mendoza, en las Capitulaciones de enero de 1570 se le concedió licencia para que pudiera llevar en su armada 100 esclavos negros “libres de todos derechos”, “así destes Reynos como de Portugal, Cabo Verde y Guinea”, “para vuestro servicio, y de los dichos pobladores”<sup>2</sup>. Para algunos autores, “es dudoso que los haya traído, porque el probo y prolijo Centenera no menciona acción alguna de estos negros en los combates de San Gabriel y San Salvador en que, de haber llegado, habrían sido empleados necesariamente para luchas de tanto riesgo y desastre como las que los españoles tuvieron con los charrúas. Sólo un mulato portugués, . . . figura en los versos de la *Argentina*”<sup>3</sup>.

El adelantado fracasó en el cumplimiento de lo capitulado, debido sobre todo a la falta de alimentos y a los ataques de los indios. Al fallecer en Asunción, en 1576, su hija doña Juana heredó su inmensa fortuna y, por cláusula del testamento, la Gobernación del Río de la Plata y Paraguay pasó al hombre que se casó con ella: Juan Torres de Vera y Aragón. “Su único pres-

<sup>1</sup> *Ibid.*, t. I, pág. 240; en *Revista de la Biblioteca Nacional, cit.*, t. XVI, núm. 42, págs. 280 y 281 se publicó la R. C. de 11 de diciembre de 1534 “ampliando la de 19 de julio de 1534”; también se publica en COMISIÓN OFICIAL DEL IV CENTENARIO DE LA PRIMERA FUNDACIÓN DE BUENOS AIRES, 1536-1936, *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*, t. II, *Expedición de don Pedro de Mendoza, establecimiento y despoblación de Buenos Aires, 1530-1572*, pág. 58, Buenos Aires, 1941; D. L. MOLINARI, en *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 55 y 56, publica la concesión otorgada a don Pedro de Mendoza. El cargamento fue transferido con autorización de la Corona a dos comerciantes de Sevilla con facultad para vender los esclavos en cualquier comarca de Indias.

<sup>2</sup> *Ibid.*, págs. 56 y 57; G. SCELLE, en *op. cit.*, t. I, pág. 241, señala que recibió varias licencias que sumaron 450 negros en total.

<sup>3</sup> E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCIO Y J. M. TRABEL, *op. cit.*, vol. I (1ª parte), pág. 30.



tigio fué el de nombrar, el 9 de abril de 1578, a Juan de Garay su teniente de gobernador y encargarle poblar en el puerto de Buenos Aires una ciudad”<sup>1</sup>.

La fundación de la Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires obedeció a poderosas razones económicas y políticas y la necesidad de poblarla rápidamente fomentó la introducción de esclavos. En 1584 una provisión de la Real Audiencia de los Charcas mandaba que los esclavos traídos del Brasil por orden del obispo Vitoria, no pagaran derechos. “Pero los abusos consiguientes fueron aumentando, siguiendo el ejemplo de los que el Obispo iniciara. A partir de 1586, el tráfico comercial se establece de un modo regular y frecuente”<sup>2</sup>. En efecto, la R. C. de 23 de noviembre de 1587 legalizó la actividad mercantil por el puerto de Buenos Aires, adonde llegaban desde el Brasil y pasaban al Tucumán y al Perú, hierro, azúcar y farináceos, entre éstos la mandioca; y en cambio salían cueros, cerda, tejidos de algodón y de lana, sombreros, pieles y plata. De este modo Buenos Aires se convirtió en realidad, en el puerto del norte argentino y su zona de influencia alcanzó hasta el mismo Perú.

No es de extrañarse pues, que el comercio de Lima elevara sus protestas y obtuviera la R. C. de 28 de enero de 1594 prohibiendo el comercio en Buenos Aires.

Mientras tanto, esta ciudad se había visto favorecida por la concesión de algunas licencias de negros. En el año 1590, el Cabildo instruyó a su procurador ante la corte, Beltrán Hurtado, para que solicitara “atento a la necesidad y proueça de la tierra e falta de servicio que tenemos”, licencia a fin de introducir unos esclavos de Guinea, a lo que accedió al año siguiente el Consejo de Indias “hasta en cantidad de quinientos”<sup>3</sup>.

Como los gobernadores abusaran de sus privilegios fomentando el tráfico clandestino de negros y mercaderías con el Brasil, el escándalo de las introducciones fraudulentas unido a los clamores del comercio limeño, determinó la intervención enérgica de la corona que por la citada R. C. de enero de 1594, limitó las licencias de esclavos a los provenientes del puerto de Sevilla.

1 RÓMULO ZABALA Y ENRIQUE DE GANDÍA, *Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, t. I (1536-1718), pág. 135, Buenos Aires, 1936.

2 D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 58.

3 GONDRA sostiene que no hubo tales permisiones o autorizaciones (*Apuntes de historia económica*, en *Revista de Ciencias Económicas*, octubre 1920, pág. 977) y que la licencia de 1591, para introducir negros en Buenos Aires, que cita MOLINARI en *La trata de negros, etc., cit.*, no fué concedida (ex: RICARDO LEVENE, *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata*, t. I, pág. 218, La Plata, 1927).

Cuando se inició, en 1595, el sistema de los *asientos*, el comercio volvió a renacer, mas como las relaciones comerciales con el Brasil y Guinea no estaban permitidas, en realidad el intercambio lícito fué casi nulo<sup>1</sup>. Dentro del monopolio acordado a Pedro Gómez Reynel, se le otorgó la ventaja de poder conducir al Río de la Plata 600 negros anualmente, pero a cambio de importantes sacrificios pecuniarios, de modo que es dudoso que esa concesión pudiera resultarle de provecho<sup>2</sup>.

Debe hacerse notar que no se volvió a conceder aquel privilegio en los asientos generales posteriores, una vez expirados el de Reynel y el de Juan Rodríguez Coutiño que le sucedió<sup>3</sup>.

En los últimos años del siglo xvi continuó incesantemente la entrada ilícita de esclavos negros, por lo que se ordenó al virrey del Perú, investigase el tráfico clandestino con el Brasil<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Sobre este abuso, hay denuncias en una carta anónima que se atribuye a Martín del Barco Centenera al parecer de 1587, siendo el principal acusado, el obispo de Tucumán, "Francisco de Vitoria Portugués" (COMISIÓN OFICIAL DEL IV CENTENARIO, ETC., CIT., *Documentos históricos y geográficos, etc., cit.*, t. I, pág. 89).

<sup>2</sup> Véase: pág. 66.

<sup>3</sup> Desde el 21 de enero de 1595 hasta el 1º de enero de 1605 faltan las Actas del Cabildo de Buenos Aires. Esta pérdida es muy sensible, pues precisamente durante ese lapso debieron introducirse los negros que provenían de los citados asientos.

<sup>4</sup> R. C. de 28 de enero de 1594, y actuaciones que siguieron, en *Revista de la Biblioteca Nacional, cit.*, t. XVI, núm. 42, págs. 287 a 295. En la R. C. de 28 de enero de 1594, se establece, como motivo de la medida el hecho de que "pasan extranjeros sin que haya quien mire en ello, ni se lo impida" mandando en consecuencia orden "que se averigüe y entienda qué mercaderías, hierro, y otras cosas del Brasil se han metido por el dicho Río de la Plata de contrabando, y que se ejecuten las penas en los culpados, y dareis orden que, de aquí adelante no se consienta ni permita que por allí entren, ni se contrate hierro, esclavos, ni otro ningún género de mercaderías del Brasil" [M. R. TRELLES], *Registro estadístico, etc., cit.*, t. II, pág. 45, como *Ilustración al Documento N° 10*, afirma que por "los datos relativos a la primera década del comercio marítimo de Buenos Aires, que hemos publicado en el tomo 2º del Registro de 1858, resulta inexacto lo que la citada cédula [de 1594] asegura. — La mayor parte de las mercaderías que se importaron entonces, vinieron bajo las licencias correspondientes, y las que nó, fueron declaradas de comiso, perdiéndolas los importadores... — Pero, si apesar de la vigilancia de los Gobernadores, de sus Tenientes, y de los Oficiales Reales, se introducían mercaderías de contrabando, no era porque las autoridades existentes no cuidasen del cumplimiento de las leyes, sino porque esas leyes eran las más á propósito para producir el comercio ilícito. — Nada tiene de extraño que los pobladores de Buenos Aires fomentasen el contrabando, cediendo á la irresistible ley de la necesidad, á que se veían reducidos por las restricciones impuestas á su comercio, que ningún otro puerto de la dominación española en América, tuvo menos libertad de ejecutarlo, según lo espresa Antunez y Acevedo, en el art. 6º de sus «Memorias sobre el Comercio de Indias»".

Si se observa un cuadro de importación de esclavos negros traídos desde las costas del Brasil, trazado con los datos del *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires* que dirigió M. R. Trelles, veremos que la mayoría de ellos corresponde a la línea “de comiso”, es decir, negros de entrada ilícita apresados por las autoridades<sup>1</sup>.

Años	1588	1589	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	Totales
Negros de Guinea con licencia . . . .	2	—	—	—	—	—	—	12	—	—	14
Negros de Guinea de comiso . . . . .	1	5	—	5	—	46	61	71	—	30	219
Total . . . . .	3	5	—	5	—	46	61	83	—	30	233

El siglo xvii sorprendió a Buenos Aires en plena lucha por obtener cierta libertad de comercio. Las primeras novedades se produjeron en marzo de 1602 al llegar 675 esclavos negros a bordo de los navíos *Nuestra Señora de Ayuda* y *Nuestra Señora de Guía* que fueron embargados por negarse sus introductores a pagar los reales derechos que por ellos adeudaban. Ese mismo año de 1602, “Vino al puerto de buenos ayres don Fernando de trexo obispo de tucuman a ver un nauio que traya altratos en el qual le Vinieron doçientos y veynte piezas de esclauos negros que le cupieron de su parte hasta sesenta y cinco y huiendo mis oficiales Reales proueito un aucto dando por perdidos todos los negros que hauian ydo en quatro nauios con rregistro de Françisco rrodriguez coutiño nombre contratador el dicho obispo confederado Con el Theniente general y Justicia que residía en dicho puerto y con el otro fraile de Su orden y vn sacerdote que lleuaua consigo dieron su parecer en que el contrato passado de pedro gomez reynel estaua en su fuerza y vigor”<sup>2</sup>.

1 “Es imposible calcular el número de negros introducidos clandestinamente, pero el número de los apresados por las autoridades fué tan grande, que obliga a pensar que si para los traficantes era notable la merma, la introducción furtiva debió ser cuantiosa para cubrir esas pérdidas” (JOSÉ TORRE REVELLO, *Sociedad colonial, Las clases sociales, La ciudad y la campaña*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Nación Argentina*, 2ª edición, vol. IV (1ª sección), pág. 358, Buenos Aires, 1940).

2 R. C. de 31 de diciembre de 1603, a Hernando Arias de Saavedra. En ella, le pide informes sobre un negocio de esclavos del obispo de Tucumán, fray Fernando de Trejo y Sanabria, y le ordena que no permita tráfico algu-

El 20 de agosto del mismo año, gracias a las gestiones del obispo del Río de la Plata fray Martín Ignacio de Loyola, la ciudad obtuvo autorización para comerciar durante seis años con el Brasil y Guinea. La citada R. C. permitió a los habitantes la exportación de frutos a los mencionados países y a todos los demás dominios españoles —el Portugal y sus colonias estaban entonces unidos a la corona de España— y de traer en retorno lo que fuera necesario.

De inmediato empezaron a entrar barcos cargados de ropa, hierro y otros efectos, que volvieron a salir con productos del país, como cueros, sebo, etc. También llegaron negros en abundancia y no tardaron en infiltrarse, junto con el contrabando, los portugueses y “gentes de naciones más sospechosas”<sup>1</sup>.

Al concluirse el 1º de mayo de 1604 un nuevo asiento de negros con Gonzalo Vázquez Coutinho, Buenos Aires quedó cerrado definitivamente al asentista, bajo pena de secuestro. Sin embargo y no obstante haberse recomendado por R. C. de 2 de junio de 1604 “la vigilancia para que no se infrinja lo ordenado sobre Permisiones, ni se exceda lo acordado con el Asentista de Esclabos”, floreció la introducción clandestina de negros.

El 20 de febrero de 1606, el gobernador del Río de la Plata, Hernandarias de Saavedra, informaba a Su Majestad “el haber muerto en poco más de un año todo el servicio de Indios yanaconas, reducidos, encomendados y negros esclavos, etc.; de manera que no han quedado ni los suficientes para que sus vecinos y provincias se puedan sustentar... todo por causa de la peste general que hubo en 1605”. Y posteriormente, en carta de 20 de marzo del mismo año, pedía se concediera a la ciudad de Buenos Aires permiso para introducir algunos negros por la gran falta de gente que notaba en todo el territorio.

En 1606, 1607 y 1608 se repitieron constantemente los pedidos de esclavos por parte de los habitantes de Buenos Aires y del interior, como ser Córdoba, aduciendo el estado de miseria y despoblación en que se hallaban. Esto contrastaba con los informes de Hernandarias sobre “el abuso que cometen los cargadores de negros con las arribadas forzosas” y el rigor de las medidas que tomó para evitarlo.

Como el permiso para navegar al Brasil y Angola terminaba en 1608 y en Buenos Aires quedaban aun muchos productos para

no de mercaderías o personas de o para las provincias bajo su mando y puerto de Buenos Aires. En *Revista de la Biblioteca Nacional*, cit., t. XVI, núm. 42, pág. 304.

<sup>1</sup> JOSÉ TORRE REVELLO, *Crónicas del Buenos Aires colonial*, pág. 8, Buenos Aires, 1943.

exportar, se solicitó repetidamente, autorización para poder exportar los frutos del país y traer en retorno algunos negros de los que había gran escasez.

Al asumir el 4 de mayo de 1615 nuevamente el mando, Hermandarias cerró el puerto al comercio con el Brasil y de los 15 a 20 buques que acostumbraban llegar "de arribada forzosa [-o mejor dicho con toda intención, para desembarcar esclavos y cargar mercaderías-], terminó por no llegar ninguno"<sup>1</sup>. La severidad de este gobernador repercutió sobre la vida de la colonia, pues al estancarse el comercio se paralizó el desarrollo de la ciudad.

También en el asiento concertado con Delvas, en 1615, Buenos Aires y Tierra Firme le quedaban vedados. Sin embargo, la necesidad obligó posteriormente al gobierno a hacer la excepción con el puerto de Buenos Aires como resultado de las gestiones de su procurador general Manuel de Frías. Éste presentó en 1616 un pedido de renovación indefenida de las franquicias contenidas en la R. C. de agosto de 1602<sup>2</sup>. Hacía valer que por las pestes estalladas en años anteriores, había muerto la mayor parte de los indios y que los colonos no disponían ni de oro ni de plata para comprar negros. En consecuencia se autorizó al asentista, por R. C. de 16 de abril de 1618, a conducir al Río de la Plata 450 esclavos en el plazo de 3 años<sup>3</sup>.

En España esta renovación de la franquicia de 1602 tropezó con la enconada resistencia del Consulado de Sevilla que defendía el comercio de las flotas y galeones. La Casa de Contratación, basándose en el parecer del Consulado, informó desfavorablemente y se rechazó la pretensión de los habitantes del Plata. Sólo obtuvieron, por R. C. de 8 de septiembre de 1618, un permiso por tres años de dos navíos anuales que no habían de exceder de 100 toneladas cada uno, concediéndoseles además una facultad restringida de internación al Perú<sup>4</sup>.

Siguió pues floreciendo necesariamente el contrabando con la tolerancia y participación activa del nuevo gobernador Diego de

1 R. ZABALA Y E. DE GANDÍA, *op. cit.*, t. I, pág. 206.

2 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Catálogo de Documentos del Archivo de Indias en Sevilla referentes a la Historia de la República Argentina (1514-1810)*, t. I, pág. 167, Buenos Aires, 1902, *Memorial del Procurador General del Río de la Plata, Dn. Manuel Frías, solicitando, etc.*

3 G. SCALLE, *op. cit.*, t. I, págs. 427 a 445; MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, pág. 228, *Madrid 16 de abril de 1618, Traslado de la Real cédula á la Contratación de Sevilla, para que deje pasar al Río de la Plata 450 esclavos negros, durante tres años.*

4 Ese permiso se renovó por Felipe IV mediante R. C. dada en Madrid a 7 de febrero de 1622. Los navíos así acordados tomaron el nombre de *registros de Buenos Aires*.

Góngora. Durante su gobierno abundaron las arribadas "forzosas" de navíos. En su mayor parte, quienes usaban de este procedimiento eran los portugueses, con embarcaciones que procedían de las costas del Brasil, siéndoles fácil en esa forma, introducir mercaderías y negros esclavos.

A raíz de esta relativa libertad de comercio, la ciudad comenzó a prosperar. Pero al renovarse por Real cédula de 7 de febrero de 1622 las disposiciones referentes al comercio, se implantó en Córdoba una Aduana seca que incomunicó legalmente a Buenos Aires con el resto de las provincias. Como además se había prohibido por R. C. de 2 de febrero del mismo año pasar a España por el puerto de Buenos Aires<sup>1</sup> para evitar la salida de los metales del Perú por esa ruta, al poco tiempo se produjo una gran miseria en todo el territorio. Las ciudades del interior se morían lentamente, más asfixiadas aún que Buenos Aires donde existía la válvula del contrabando.

El Cabildo no cejó en las gestiones para conseguir franquicias de navegación y comercio. Pero aunque estos permisos no llegaban nunca, arribaban en cambio a Buenos Aires navíos de *aviso* o de "entrada forzosa" que introducían sus negros en la ciudad.

Al concertarse, en 1623, un nuevo asiento general con el portugués Manuel Rodríguez Lamego, Buenos Aires quedó, como anteriormente, cerrada a su comercio.

Al año siguiente, una nueva disposición generalizó la medida, vedándose que de las provincias del Río de la Plata, Paraguay y Puerto de Buenos Aires se llevasen esclavos de uno u otro sexo al Perú, incluyéndose en la prohibición hasta los que fuesen domésticos. No se hacía excepción sino para los habitantes de las provincias del Plata y reducida a dos esclavos solamente, exigiéndose a los amos elevadas cauciones a fin de que cumplieran con su obligación de traerlos de vuelta.

Es elocuente la Consulta que en 14 de agosto de 1624 se hizo al Consejo de Indias sobre la conveniencia de declarar libres a los negros que sin licencia se introdujeran por el Río de la Plata. Al expedirse, en 2 de febrero del año siguiente, la R. C. respectiva, se trató de poner freno a las introducciones fraudulentas<sup>2</sup> aceptando el expediente propuesto por dicha Consulta.

En 1627 una nueva calamidad afligió a la castigada ciudad, pues habiendo entrado un navío de la costa del Brasil con algunos negros enfermos de viruela, cundió la epidemia, diezmando a la población no obstante las procesiones que se hicieron para conjurar el mal. Entraron sin embargo nueve navíos con más de 1.300

<sup>1</sup> MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, pág. 243.

<sup>2</sup> *Ibid.*, t. I, pág. 257.

negros y mucha cantidad de mercaderías, como ser: pipas de vino y otros géneros, pero en la Caja Real no ingresó ninguna suma considerable<sup>1</sup>, pues el propio gobernador Céspedes y sus hijos favorecían el contrabando.

En un nuevo memorial presentado en 1629, el procurador general de Buenos Aires, Antonio de León, expuso todos los servicios prestados por la ciudad desde su fundación, y suplicó se le acordara "permisión de comercio para navegar sus frutos al Brasil, Sevilla y Angola" con tres navíos de cien toneladas y traer mercaderías en retorno<sup>2</sup>.

Se atendió a la imperiosa necesidad de mano de obra en estas regiones al conceder al infante don Fernando, arzobispo de Toledo, hermano del rey, aun antes de la expiración del asiento de Lamego, una gratificación de 1.500 licencias de esclavos con autorización de conducirlos a la ciudad de Buenos Aires. El infante revendió inmediatamente esas licencias a un genovés llamado Nicolás Salvago quien se encargó de utilizarlas.

Si bien el Consejo de Indias elevó sus objeciones relativas al destino de las licencias y recordó con qué rigor se había mantenido siempre cerrado el puerto de Buenos Aires a los traficantes, al extremo de acordar la libertad a los introducidos sin licencia por ese puerto, una orden del rey dispuso no obstante, abrirlo a esa contrata. El 29 de marzo de 1631 Nicolás Salvago firmó las condiciones de un asiento parcial bastante parecido al asiento general. Sus navíos, después de haber tomado registro en Sevilla, debían conducir los negros, pero únicamente al puerto de Buenos Aires. Se le facultaba expedir ocho naves de 150 toneladas cada una, desde los puertos de Cádiz o de San Lúcar de Barrameda. La duración del contrato era de cuatro años y medio a partir del 28 de julio de 1630, vale decir que debía retirar todos sus registros en ese espacio de tiempo, pero no comportaba la obligación de que los navíos llegaran a Indias en ese mismo lapso. Además se le acordaban 400 licencias suplementarias para compensar la mortandad durante el viaje, con la obligación de pagar los reales derechos —que ascendían a 40 ducados y 20 reales de Aduanilla— de las

<sup>1</sup> R. ZABALA Y E. DE GANDÍA, *op. cit.*, t. I, pág. 236. En cambio M. R. TRELLES, en su *Registro estadístico del estado de Buenos Aires*, sólo anota la entrada de 20 negros esclavos (Véase cuadro estadístico).

<sup>2</sup> *Memorial del Procurador General del Cabildo de Buenos Ayres, Antonio de León, al Rey, Buenos Ayres, Año de 1629*, en COLECCIÓN DE PUBLICACIONES HISTÓRICAS DE LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO ARGENTINO, *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Ayres con los Reyes de España, Documentos del Archivo de Indias, Publicación dirigida por D. ROBERTO LEVILLIER*, tomo 2, 1615-1635, Prólogo de D. RAFAEL ALTAMIRA, pág. 239, Madrid, 1918.

piezas de Indias suplementarias que introduciría vivas en el mencionado puerto. Los navíos perdidos podrían ser reemplazados. Tenía el derecho de emplear como factores, no sólo a portugueses y castellanos, sino también a genoveses, pero se les prohibía a sus empleados, capitanes y agentes de cualquier especie, bajo pena de vida y confiscación, todo comercio de mercaderías en las provincias de las regiones del Plata.

Este permiso mutiló considerablemente el nuevo *asiento general* que en 1631 la corona concluyó con Melchor Gómez Ángel y Christóbal Méndez de Sossa, a quienes se vedó la región asignada a Nicolás Salvago<sup>1</sup>. Sin embargo, a fin de interesar al asentista principal y evitar todo fraude, Ángel y Sossa fueron autorizados a tener allí un factor que vigilara la administración del comerciante genovés.

A pesar de la protección de su comitente, Salvago debió luchar contra la oposición del comercio y administración andaluces. Pero en realidad no fueron todas sutilezas administrativas, pues aquél no dejó de conducir a Buenos Aires todas las mercaderías que sus habitantes, reducidos a las raras cargas de los *navíos de registro*, envidiaban a los demás colonos americanos. Aparte de eso sus naves, impulsadas por tempestades más o menos ficticias, arribaban a puertos bien lejanos de su destino, a La Española, por ejemplo, donde se efectuó el comiso de todo un cargamento de telas destinadas al trueque de Guinea, que habían atravesado el Atlántico sin haber visto siquiera las costas africanas.

Hacia el final de su concesión Salvago solicitó que se hiciera la visita a sus navíos, no ya a la salida de los puertos de España, sino a la llegada a Buenos Aires. Basaba su solicitud en que le sería mucho más cómodo hacerlos salir para Guinea desde Lisboa, aunque en realidad la verdadera razón fincaba en que había encontrado en Buenos Aires funcionarios más complacientes que en Cádiz<sup>2</sup>.

Ángel y Sossa no dejaron de quejarse de la introducción ilegal de negros; sin embargo, cuando expiró el término de su contrato, Salvago arguyó poseer todavía muchas licencias sin utilizar. Intervino entonces otro personaje, Martín Alfonso de Atayde, quien obtuvo permiso para utilizar el resto de las licencias del arzobispo, reducidas a unas 200. Consiguió además una segunda licencia de 375 *piezas de Indias* como remuneración por servicios prestados<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 289 y 290.

<sup>2</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. I, pág. 459.

<sup>3</sup> Se le facultó a destinar dos navíos en las mismas condiciones que habían sido impuestas a Salvago.



Pero Atayde no era un negrero de profesión y se apresuró a realizar el valor pecuniario que representaban esas licencias, revendiéndolas, en 1638, precisamente a Nicolás Salvago.

A pesar de sospechase de sus actividades, Salvago logró que la visita a sus barcos se efectuara aunque no en Buenos Aires, como había solicitado, pero sí en Lisboa. Al morir poco tiempo después, su sucesión se tramitó en Génova, enviando a España el Senado de esa ciudad, a su hermano y heredero, Carlos Salvago, para recoger los bienes. El Consejo de Indias no opuso dificultad alguna a la gestión y revalidó, en favor del sucesor, las licencias del difunto.

Entretanto había llegado a Buenos Aires el gobernador Jacinto de Lariz quien, como la mayoría de los de su categoría lucró con el contrabando<sup>1</sup>, y “hacía traer negros aunque fuere del infierno”<sup>2</sup>. En 1653, su sucesor Pedro Baigorri, da cuenta a S. M. C. sobre el estado “en que se encuentra la tierra por los daños que produjo la peste en los 7 meses que duró”. Además hace presente la necesidad que se advertía en Buenos Aires de toda clase de recursos para la vida, razones por las cuales suplicaba se permitiera la introducción de negros a cambio de las producciones naturales”<sup>3</sup>.

Debido a la hostilidad de los ingleses, la comunicación de las colonias con España se tornaba cada año más difícil y después de la toma de Jamaica, en 1655, la navegación de flotas y galeones quedó interrumpida. “Mientras sucedían estas cosas —dice Aca-rette— los holandeses, que trataron de sacar provecho de las dificultades en que se hallaba envuelta España, enviaron varios buques al Río de la Plata, cargados con mercaderías y negros, los cuales habían embarcado en Angola y el Congo. Habiendo llegado estos buques a dicho río y remontándolo hasta Buenos Aires, los habitantes de la plaza, que durante largo tiempo se habían visto desprovistos de las mercaderías que estaban acostumbrados a recibir por los galeones españoles, y que por otra parte carecían de negros y otras cosas, trabajaron tanto al Gobernador, que, a cambio de

1 Potosí, 31 de mayo de 1653: “Carta á S.M. de la Aud<sup>a</sup> de los Charcas, Dn. Francisco Nestares de Marín, sobre ciertos descaminos que produjeron las arribadas de negros en el puerto de Buenos Aires, en la que se creía estaba complicado su Gobernador, Don Jacinto de Lariz”, en MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, pág. 317.

2 R. ZABALA Y E. DE GANDÍA, *op. cit.*, t. I, págs. 270 y 271.

3 Buenos Aires, 6 de diciembre de 1653: “Carta del Govern<sup>or</sup>. del Río de la Plata Dn. Pedro de Baygorri, á S.M. dando cuenta de su llegada en 18 de febrero de este año; y sobre el estado en que se encuentra la tierra por los daños que produjo la peste en los 7 meses qe. duró...”, en MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, pág. 192.

un presente que obligaron a los holandeses a hacerle y satisfaciendo el pago de los derechos debidos al Rey de España, se les permitió desembarcar y comerciar allí”<sup>1</sup>. Del citado Acarete du Biscay nos ha quedado una valiosa descripción del Buenos Aires de 1658 en que señala la buena situación económica de la ciudad y de sus habitantes, a pesar de las restricciones vigentes<sup>2</sup>.

Con todo, no cesó la arribada de navíos ni la entrada de gente sin licencia, hechos a los cuales estuvo vinculado el gobernador Baigorri, a quien también se le acusó de participar en el comercio clandestino. En efecto, se comprobó que durante el tiempo que ejerció el mando fondearon en el puerto con fines de intercambio, 27 navíos, entre ellos franceses y holandeses. Fué reemplazado pues por el mariscal de campo Alonso Mercado y Villacorta que se recibió del gobierno el 26 de mayo de 1660<sup>3</sup>. Éste, “a poco de asumir el mando, aconsejó al Cabildo que se dirigiera al Rey, pidiendo gracia, para que por el puerto de Buenos Aires se permitiese comerciar con dos navíos anuales, tomando a su vez la determinación de permitir la entrada de algunos navíos holandeses, quienes ofrecieron entregar sus mercaderías y negros esclavos a trueque de frutos de la tierra, dada la imposibilidad de seguir su ruta. Este hecho fué causante de graves sanciones que se le aplicaron”<sup>4</sup>.

En el interín llegó a Buenos Aires el nuevo gobernador Martínez de Salazar. Después de asumir el mando instaló, el 16 de agosto de 1663, la Audiencia “que había sido creada para remediar los graves males y ocurrencias de la administración pública y de la real hacienda; para combatir a la vez el contrabando que con el

<sup>1</sup> ACARETTE, *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú, con observaciones sobre los habitantes sean indios o españoles, etc.*, Traducción de FRANCISCO FERNÁNDEZ WALLACE, *Prólogo y notas de JULIO CÉSAR GONZÁLEZ*, págs. 27 y 28, Buenos Aires, 1943 (En la edición de Londres, figura como Acarete du Biscay).

<sup>2</sup> *Ibíd.*, pág. 46.

<sup>3</sup> Por R. C. de 19 de junio de 1660 se reiteró la prohibición de tratar y comerciar con los extranjeros.

<sup>4</sup> JOSÉ TORRE REVELLO, en *Los Gobernadores de Buenos Aires (1617-1777)*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia, etc., cit.*, (2ª edición), vol. III, págs. 346 y 347, Buenos Aires, 1939, asienta: “Habiéndose resuelto erigir en Buenos Aires una Audiencia, se había designado para presidente de ella a Mercado y Villacorta, cuyo nombramiento se le revocó después por haberse tenido en la Corte noticia de la autorización que concediera al vecindario para comerciar con navíos holandeses, procedimiento éste en un todo contrario a las leyes promulgadas hasta entonces y al propósito para el cual se iba a erigir el citado tribunal de justicia, aunque otra explicación quiso darse después al designársele sucesor”.

pretexto de las arribadas forzosas, hacían navíos de banderas extranjeras”<sup>1</sup>.

Pero ésta tampoco pudo impedir el comercio ilícito. En mayo de 1665 dió cuenta de que en febrero “antecedentes arriaron a este puerto dos Embarcaciones Inglessas nombradas El Aguila y El Leon con cargazon denegros”; como en la visita que hicieron los Oficiales Reales, observaron “ser legítima la arribada y extrema su necesidad de bastimentos”, se permitió la descarga. Por R. C. expedida el 9 de abril de 1666 se censura esta actitud de las autoridades rioplatenses y se les recomienda que “de ninguna Manera [permitan] que se reziuan de aquí adelante más negros que las Embarcaciones que con este pretesto ni otro alguno los yntentaren introducir en ese puerto”.

En 1667 la Audiencia informaba sobre el “estado y extrema necesidad en que se encuentra aquella provincia del Río de la Plata y la necesidad de ser socorrida con navíos”, que la surtieran con ropas y negros para servicio de sus cultivadores, labranza de tierras, etc.<sup>2</sup>.

Tampoco mejoró la situación en los años siguientes, repitiéndose constantemente los pedidos de esclavos negros, por ser los únicos aptos para trabajos manuales y de labradío. A raíz de la instancia del Cabildo bonaerense, en la que solicitó la concesión de cuarenta toneladas de buques en los *navíos de registro* para llevar 200 esclavos en cambio de corambres, se inició en 1668 un interminable expediente<sup>3</sup> que finalizó sólo en 1694, año en que la pretensión fué definitivamente denegada.

Durante su tramitación se fundó, en 1680, la Colonia del Sacramento, establecimiento que adquirió gran importancia en la trata de negros, pues los portugueses introdujeron allí, desde el principio, abundancia de esclavos y aprovecharon la vecindad con la ciudad de Buenos Aires para iniciar un activo tráfico de contrabando, sobre todo de piezas de ébano.

Mientras tanto se sucedieron los asientos de negros para las demás partes de América, pero a pesar de los deseos de los asen-

1 *Ibíd.*, t. III, pág. 347.

2 Afirman R. ZABALA Y E. DE GANDÍA, *op. cit.*, t. I, pág. 302, que en 1667 “la escasez de negros, especialmente, era causa de que las tierras estuviesen sin cultivar, pues ellos eran los únicos que se ocupaban de la agricultura”.

3 “Expediente formado á raíz de la instancia de la Ciudad de Buenos Ayres para que se le concediese cuarenta toneladas de buques en los navios de registro que van á aquel puerto, y se le permitiese introducir doscientos esclavos en cada uno de ellos. Años 1678-1694”, en COLECCIÓN DE PUBLICACIONES HISTÓRICAS, ETC., CIT., *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Ayres, etc., cit.*, t. 3, 1660-1700, págs. 91 a 123, Madrid, 1918.

tistas y de los insistentes pedidos de los habitantes del Plata, el puerto de Buenos Aires permaneció cerrado a este tráfico.

Finalizó así el siglo XVII sin que nuestra ciudad hubiera logrado satisfacción alguna para sus apremiantes necesidades: todo el comercio debió efectuarlo por el cauce ilegal. Sólo en 1701, al concertarse el asiento con la Compañía francesa de Guinea, se abrió al tráfico negrero el puerto del Río de la Plata.

## 2. BREVE SÍNTESIS ESTADÍSTICA DE LOS NEGROS ENTRADOS AL PUERTO DE BUENOS AIRES.

Cerraremos esta relación con los pocos datos numéricos que hemos obtenido del *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*, que dirigió M. R. Trelles. Con esos elementos hemos formado un cuadro de la *Importación de negros esclavos desde las costas del Brasil a Buenos Aires*. Corresponde hacer la salvedad de que son sumamente incompletos, especialmente en lo que a los últimos años se refiere. Además aclaramos que hemos adoptado el procedimiento de parciales por decenios.

Torre Revello trae los cómputos numéricos siguientes: “desde 1606 a 1625 fueron confiscados 8.932 negros esclavos, introducidos furtivamente; durante el mando del gobernador Diego de Góngora (1618-1623), se introdujeron 5.553 esclavos en navíos declarados de arribada forzosa. Por cuenta de los negreros Pedro Gómez Reynel y Gonzalo Báez Coutiño, que tenían a su cargo el asiento de negros, se introdujo por el puerto de Buenos Aires, entre los años 1597 a 1607, el número de 5.639 piezas de esclavos; hasta 1680, los negros introducidos por el mismo lugar, de acuerdo con las licencias y autorizaciones reales, ascendían al número de 22.892, incluyendo en ese total los introducidos por los negreros portugueses antes nombrados”<sup>1</sup>.

Más difícil aun, es poder asentar el volumen económico del comercio de esclavatura, en el aspecto de los precios. El autor antes citado, afirma<sup>2</sup>: “sobre el precio a que eran vendidos los negros, daremos algunas referencias con respecto al siglo XVII. De 1605 a 1606, se cotizaban de 60 a 75 pesos; al siguiente año de 1607, se vendieron piezas a 244 y a 246 pesos; entre 1612 y 1613 se vendieron desde 70 a 100 pesos, y algunos que se hallaban enfermos, desde 15 a 70. Las oscilaciones en los precios eran frecuentes, según la demanda y existencia que en el mercado había.

<sup>1</sup> J. T. REVELLO, *Sociedad colonial, Las clases sociales, etc., cit.*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia, etc., cit.*, vol. IV (1ª sección), págs. 358 y 359.

<sup>2</sup> *Ibíd.*, vol. IV (1ª sección), pág. 359.

En 1698, en un remate que se hizo de un grupo de negros que había pertenecido a la difunta Catalina de Rojas, fué adjudicado como mejor postor al capitán Juan Báez Alpoin, un negro de nombre Martín, con profesión de maestro herrero, en la suma de 1.600 pesos; dos negras y una mulata, fueron vendidas en la misma circunstancia a 800 pesos cada una. Por entonces, en la Colonia del Sacramento, se cotizaban los negros a 50 y 60 pesos por pieza''<sup>1</sup>.

En cuanto al aspecto fiscal o sea las rentas producidas a la corona, en virtud del pago de derechos de importación, en el *Registro estadístico* de Trelles existen elementos en donde constan particularizadas las operaciones. De su lectura resulta que tanto por los precios como por los derechos pagados, el tráfico negrero en el período inicial de nuestra colonización en el Plata, hasta fines del siglo XVII, importó muchos centenares de miles de pesos plata.

<sup>1</sup> Por supuesto influye también la oscilación del valor de la moneda española.

CUADRO I

IMPORTACION DE NEGROS ESCLAVOS DESDE LA COSTA DEL  
BRASIL A BUENOS AIRES

Años	1606	1607	1608	1609	1610	1611	1612	1613	1614	1615	Totales
Negros con licencia	—	—	15	—	37	19	12	—	2	—	85
Negros de comiso	517	226	24	60	—	320	654	780	829	1.189	4.608
Total.....	517	226	39	60	37	348	666	780	831	1.089	4.693

Años	1616	1617	1618	1619	1620	1621	1622	1623	1624	1625	Totales
Negros con licencia	2	—	—	6	4	23	—	12	—	—	47
Negros de comiso	12	9	8	212	756	1.811	630	706	—	—	4.144
Negros manifestados <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	74	106	180
Total.....	14	9	8	218	760	1.834	630	718	74	106	4.371

Años	1626	1627	1628	1629	1630	1631	1632	1633	1634	1635	Totales
Negros con licencia	2	16	14	4	—	—	8	—	—	—	44
Negros de comiso	—	—	—	100	222	292	136	174	20	137	1.081
Negros manifestados	71	4	175	82	112	47	326	123	58	50	1.048
Total.....	73	20	189	186	334	339	470	297	78	187	2.173

Años	1636	1637	1638	1639	1640	1641	1642	1643	1644	1645	Totales
Negros con licencia	50	50	—	—	—	—	—	—	—	—	100
Negros de comiso	125	175	145	211	295	175	—	—	—	—	1.126
Total.....	175	225	145	211	295	175	—	—	—	—	1.226

Años	1646	1647	1648	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1655	Totales
Negros con licencia	—	—	—	—	—	10	—	—	2	—	12
Negros de comiso	—	—	—	303	—	—	—	—	—	—	303
Total.....	—	—	—	303	—	10	—	—	2	—	315

<sup>1</sup> Importados en años anteriores pero manifestados en virtud de autos del licenciado don Alonso Pérez de Salazar, fechas 21 de enero y 28 de abril de 1624.

# PARTE ESPECIAL

## CAPÍTULO VI

### LA TRATA FRANCESA EN INDIAS: REAL COMPAÑÍA DE GUINEA Y DEL ASIEN TO

1. ANTECEDENTES DE LA FORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA. — POLÍTICA DE LUIS XIV. — NEGOCIACIONES Y ADJUDICACIÓN DEL ASIEN TO.

Al iniciarse el siglo XVIII, Francia ocupó el lugar de Portugal en la trata y obtuvo a su turno, el monopolio de ella en las colonias españolas.

Con el advenimiento de un príncipe borbón al trono vacante de España se abrieron nuevos horizontes a la diplomacia francesa. Negoció por de pronto un acuerdo entre las dos coronas, seguido de cerca por la R. C. de 11 de enero de 1701 que permitía la entrada en los puertos de las Indias españolas a los bajeles franceses; en el mes de agosto se cedía además, el asiento de negros a una compañía francesa.

Ese acontecimiento, resultado de la actitud tutelar que asumió Luis XIV en la corte de Madrid, no sorprendió al comercio francés ni a las demás naciones europeas. Desde que los portugueses fueron investidos, por intermedio de la Compañía de Cacheu, del monopolio de la trata, aquéllas codiciaron las ganancias extraordinarias que bajo el manto del comercio de negros, podían ser obtenidas en Indias.

Francia realizaba en ese entonces con Portugal un intercambio más importante que con cualquier otro país europeo. Se entendía con los portugueses en las costas africanas, participaba en el comercio del Brasil y se valía de ellos para hacer el contrabando en España y sus colonias. De allí que no pudieran serle indiferentes los progresos de los lusitanos en la trata<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La primera tentativa hecha por Francia para obtener algún provecho del asiento, tuvo lugar a raíz del contrato suscrito por Marín con la Compañía de Cacheu. Se pensó, entonces, hacer intervenir la Compañía de Senegal.

Tan pronto se conoció, pues, en Versailles la noticia de la firma del tratado de alianza luso-española y de la Transacción relativa al asiento portugués, el almirante Ducasse fué enviado a España. Pero no todo se reducía a obtener la trata para Francia; era necesario ponerla en manos capaces de hacerla rendir. Imitando a Portugal, el ministro Pontchartrain pensó primero encontrar en la Compañía de Guinea un asentista con la necesaria experiencia y suficiente capital para llevar a buen término ese comercio<sup>1</sup>. Mas vista la situación precaria de ésta, el ministro inmediatamente la substituyó por una nueva Compañía que existió oficialmente desde el 9 de julio de 1701<sup>2</sup>. En Madrid, las negociaciones duraron unos pocos días. El rey creyó no poder eludir la consulta al Consejo de Indias, para guardar al menos las apariencias, pero le concedió sólo dos días de plazo para formular sus observaciones al proyecto de asiento presentado por Ducasse el 27 de agosto.

Aunque protestó de que era bien poco tiempo para un asunto de tanta importancia, el Consejo evacuó su consulta dentro del plazo fijado, el 2 de septiembre. Este trámite, por otra parte, fué perfectamente inútil, pues el rey le hizo saber al referido Cuerpo que tomaba nota de las observaciones que habían inspirado "su gran celo y su gran ciencia", pero que habiendo sido ya ajustado el contrato y dadas las órdenes para su realización, no podían modificarse los artículos observados<sup>3</sup>.

Para asegurar un mayor éxito a la empresa, se formaron dentro de la misma Compañía, dos sociedades distintas que se repartieron la difícil tarea. Una de ellas, tenía por finalidad la explotación exclusiva del *asiento*, en tanto que la otra corría con todo lo relativo al comercio francés.

Pero la muerte del asentista y la rescisión del contrato produjeron el desvanecimiento de todos esos proyectos.

<sup>1</sup> Para abastecer de negros a las Antillas francesas funcionaban tres compañías: la de Santo Domingo, limitada a esta isla; la de Senegal, cuyo campo de acción se extendía desde el Cabo Verde hasta el río de Sierra Leona, y la de Guinea, con monopolio desde Sierra Leona hasta el Cabo de Buena Esperanza. En total, no lograban transportar los 2.000 negros que anualmente requerían esas colonias, haciendo necesario acudir a los extranjeros.

<sup>2</sup> Por un decreto del Consejo con fecha antedatada se declaró disuelta la antigua Compañía, se la substituyó por la nueva, y se dieron poderes a Ducasse (PIERRE BONNASSIEUX, *Les grandes compagnies de commerce, Étude pour servir à l'histoire de la colonisation*, págs. 381 a 407, Paris, 1892).

<sup>3</sup> La confirmación real la dió Felipe V en curso de su viaje, en Darca, a 14 de setiembre de 1701. Luis XIV aprobó el asiento y autorizó a la Compañía para realizar operaciones en Francia, el 28 de octubre de 1701, mediante: "Arrêt portant Approbation de l'Assiente et exemption de Droits" (G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, documento N<sup>o</sup> 5).



## 2. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO CON LA COMPAÑÍA DE GUINEA; HOSTILIDAD AL MISMO EN ESPAÑA.

El contrato concluído por Ducasse no se diferenciaba mayormente del que se había ajustado con la Compañía de Cacheu. La compañía francesa se reservaba el derecho de abastecer de negros a las Indias españolas por espacio de diez años, contados desde el 1º de mayo de 1702, con opción a otros tres para completar su realización, en caso de no haber logrado conducir el número de negros a que se había comprometido y cuyos derechos debía pagar íntegramente<sup>1</sup>.

La originalidad del contrato consistía en que Sus Majestades —Católica y Cristianísima— se interesaban en las operaciones de la Compañía del Asiento convirtiéndose en socios, cada uno por un cuarto (art. 28). Se daba así un paso más en la evolución del asiento, pues los dos monarcas se volvían oficialmente comerciantes negreros y participaban en las ganancias del producto de este negocio<sup>2</sup>.

Por último, mediante R. C. expedida en Barcelona el 28 de diciembre de 1701, repetida el 26 de marzo de 1702, se comunicaba a las autoridades de los dominios españoles el ajuste del nuevo asiento y se ordenaba el cumplimiento de lo convenido.

La conclusión del asiento fué acogida con gran descontento en España, pues todos los que estaban interesados en el comercio americano, desde el Consulado hasta el Consejo de Indias, consideraban a Francia, si no una enemiga, al menos la mayor competidora. La unión familiar de ambas coronas no había hecho sino aumentar la desconfianza, temiéndose que la influencia francesa en la Corte sería empleada para traspasar a aquella nación los beneficios que representaban las colonias. Se veía en la concesión del asiento el primer síntoma de aquella política.

<sup>1</sup> La Compañía se obligaba a introducir "48.000 piezas de Indias de ambos sexos y de todas edades, [repartidos] en 4.800 [por] cada uno de los dichos diez años" (art. 1º). Recelando sobreviniese la guerra, se declara que "todo el tiempo que durare no será obligada a introducir más que 3.000 piezas de Indias cada año, quedándose con el derecho de poder llevar e introducir la cantidad de las 1.800 restantes, cumplimiento a las 4.800 de la permisión en los años sucesivos" (art. 6º). Esa obligación no comportaba más sanción que la de pagar el total de los derechos convenidos en todos los casos, fueran o no transportados los esclavos a América (art. 2º). Además se estipulaban otras condiciones onerosas, v. gr. la anticipación de dinero que debían hacer a S.M.C. (art. 3º) (D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc.*, cit., págs. 463 a 477).

<sup>2</sup> A pesar de la participación de Luis XIV y de Felipe V, este *asiento* no es todavía un tratado internacional. Ducasse no negoció en nombre de la nación francesa sino en el de una firma comercial.

El comercio andaluz que había sufrido las consecuencias del asiento portugués, se afligía al ver la trata nuevamente en manos extranjeras y más aún, en las de un país más poderoso y, por lo tanto, mucho más peligroso. Y como en realidad el compromiso de provisión de negros no era sino un detalle, aunque bien importante, del plan económico y comercial del gobierno de Luis XIV, la sorda resistencia que se le opuso, bien pronto se extendió a toda la política francesa en general<sup>1</sup>.

A pesar de aplicar Francia el exclusivismo en sus colonias tan rigurosamente como los españoles, permitió siempre que sus súbditos mantuviesen relaciones con Hispanoamérica que además de ser un excelente mercado para sus manufacturas, le proporcionaba los retornos que más codiciaba: oro, plata, piedras preciosas y valiosos productos naturales. El contrabando francés de la Mar del Norte y Antillas irritaba a los españoles, pero despertaba su rencor más profundo el que hacían en la Mar del Sur, contra el cual clamaban y protestaban no sólo los comerciantes andaluces, sino también los franceses establecidos en Cádiz. Pero como constituía una de las mayores fuentes de recursos del Tesoro francés, lejos de suprimirlo, se continuó sacando partido de él<sup>2</sup>. Sin embargo, por útil que le resultara esta práctica comercial a Francia, no dejó de originar también serios inconvenientes, y fué la Compañía del Asiento la que sufrió las consecuencias de la fuerte competencia de sus compatriotas y del deseo de represalia de los españoles.

### 3. ORGANIZACIÓN DEL COMERCIO DE NEGROS. PRÁCTICAS Y ALTERNATIVAS DEL MISMO. — FRACASO DEL ASIENTO.

Para poder cumplir sus propósitos, la Compañía de Guinea implantó una organización administrativa y comercial que desde París—donde se hallaba la sede central—, se extendió a los puertos franceses, españoles, africanos y de América<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Uno de los pocos consejeros de Indias favorables a la política francesa fué el doctor Manuel García de Bustamante nombrado Juez Protector (Juez Conservador) para "que asegure el fiel cumplimiento del contrato de la Compañía Real de Guinea" (*Manuel G. de Bustamante, al Gobernador de Buenos Aires*, Madrid, 7 de diciembre de 1701), en *Biblioteca Nacional, Buenos Aires, Sección Manuscritos*, núm. 950.

<sup>2</sup> Ese contrabando era casi oficial. Se había formado en Francia, antes del advenimiento de Felipe V, la Compañía de la Mar del Sur que no podía significar para los españoles sino una organización enemiga. Su comercio cubrió gran parte de los gastos de la Guerra de Sucesión. Desde Chile y Perú traían las naves extraordinaria cantidad de oro y plata.

<sup>3</sup> En el Continente negro se pudo acudir a los establecimientos de Guinea, Angola e Isla de Corisco. A partir de 1704 se habilitó Assinie, en la costa de

La influencia francesa a favor de la Compañía se hizo sentir más directa y eficazmente en España que en las Indias, pero fluctuó siempre de acuerdo con la suerte de la guerra, vale decir, de los éxitos o desastres de Luis XIV. Es innegable que la empresa tuvo en Madrid una situación privilegiada para el despacho de sus asuntos corrientes, llegando a eludir casi por completo la competencia del Consejo de Indias al lograr que el conocimiento de sus acciones fuera atribuído a una Junta Especial. Pero en las colonias contó con muy pocos auxilios de parte de las autoridades. Hubiese sido de gran importancia para ella, poder confiar en la colaboración y buena disposición no sólo de los Jueces Conservadores, sino de la generalidad de los funcionarios de Indias. Pero no siempre fué así y hasta debió sostener irritantes discusiones con los referidos jueces. Cabe asentar que hizo todo lo que le fué posible para granjearse la simpatía de los funcionarios reales: les concedió transportes gratuitos, préstamos en dinero y distribuyó regalos de toda índole <sup>1</sup>. Siguió la antigua costumbre de obsequiar a los gobernadores algunos de los negros más hermosos a la llegada de cada cargazón <sup>2</sup> y no olvidó tampoco de asegurarse la benevolencia de la Inquisición. Mas a pesar de todo, la Compañía no alcanzó jamás seguridad en sus relaciones con las autoridades americanas cuyas inveteradas costumbres de concusión las convertían en auxiliares del comercio intérlope.

La obligación primordial de la concesionaria, así como su principal comercio, residía en el suministro de la mano de obra negra en Indias. Para ello trató de conseguir el concurso de la Compañía de Cacheu, pero los portugueses —que ya se inclinaban en favor de los aliados—, no quisieron tomar compromiso alguno aduciendo carestía de negros en el Brasil. Se planteó por esta circunstancia una difícil situación para la Compañía que no podía dirigirse a las naciones enemigas en procura de esclavos, ni tenía suficientes factorías propias para suministrar los cargamentos necesarios. Además la inseguridad de los mares, la amenaza de la guerra y el retraso que desde un comienzo sufrieron sus embarques, fueron

Marfil, ocupada en ese año por una escuadrilla francesa. En Indias, donde ya poseía instalaciones en Santo Domingo, fundó factorías en la parte española de esta última, en Cartagena, Panamá, Lima, La Habana, Campeche, México y Buenos Aires, y destacó agentes en Caracas, Maracaybo, Río de la Hacha, Santa Marta, Cumaná, La Margarita, Porto Rico, Portobelo, Veracruz y Guatemala.

<sup>1</sup> Un ejemplo típico lo ofrece la conducta del gobernador de Buenos Aires, Manuel de Velasco.

<sup>2</sup> Velasco exigía 4 negros de cada cargamento que llegaba al Río de la Plata.

circunstancias poco propicias para asegurar el éxito de un comercio tan extendido.

En 1703 la empresa solicitó se le permitiera traficar con las colonias extranjeras<sup>1</sup>. Después de alguna resistencia, la Junta, conociendo las grandes dificultades por que atravesaba la Compañía, accedió a lo pedido en su consulta del 1º de marzo de 1706. No se ignoraba que el contacto con holandeses e ingleses daría lugar a fraudes, pero sin duda se estimó que valía más beneficiar a la concesionaria que permitir a los enemigos introducir negros ilícitamente, en connivencia con súbditos y funcionarios.

Acto seguido la Compañía concluyó contratos con los holandeses que poseían en sus colonias importantes reservas de negros. Los ingleses también esperaban la ocasión de poder intervenir, pero debido a las vacilaciones francesas, la concesionaria no recurrió a ellos hasta 1708, en que pidió además, el derecho de poder valerse de embarcaciones danesas y suecas<sup>2</sup>. El Consejo de Indias accedió, aunque deplorando el pedido. Así fué como dos nuevas naciones empezaron a intervenir activamente en el contrabando de mercaderías.

A esta primera excepción siguió otra que se refirió particularmente al artículo 1º, en que se prohibía de modo expreso, la introducción de negros de Mina o de Cabo Verde. En el momento del ajuste del contrato, teniendo la Compañía sus factorías en Guinea, no se dió ninguna importancia a esa cláusula, pero cuando fué necesario buscar por todas partes los cargamentos, se advirtió la gravedad de esa exclusión. En agosto de 1703, la empresa solicitó al Consejo de Indias autorización para introducir en Cartagena y Panamá negros de la citada procedencia. Ante su negativa, la Compañía insistió, porque sin esa gracia no le era posible comprar negros de los holandeses e ingleses, quienes extraían la mayoría de sus esclavos precisamente de esas regiones. Cuando por fin, el 12 de julio de 1706, obtuvo ese derecho, ya era tarde, dado el poco tiempo que le quedaba a su contrato.

El asiento fracasó, pues, tanto en su primera y principal finalidad —el comercio negrero—, como en su segunda —la política—, pues en vez de suplantar y alejar a los enemigos de las Indias, se vió forzado a recurrir a ellos.

<sup>1</sup> Interesa tener presente la Real cédula dada en Madrid, el 30 de diciembre de 1704 "A los Virreyes, Audas Govres y Ofs y de mi R<sup>l</sup> Haz<sup>da</sup> y a los Arzobps y Obps que informen sobre la pretension que tiene la Compañía de Guinea de Franca de introducir Negros de minas y Cavo Verde", en *Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, *Sección Manuscritos*, núm. 687.

<sup>2</sup> En realidad, la Compañía deseaba poder abastecerse de negros en la isla danesa de Santo Thomás.

4. EL MONOPOLIO COMERCIAL DE LA COMPAÑIA. — CONTRABANDO DE PORTUGUESES, INGLESES Y HOLANDESES. — MEDIDAS FAVORABLES A LA COMPAÑIA.

La Compañía francesa poseyó, como su antecesora, el monopolio absoluto de la trata en las colonias españolas, garantizándole el monarca el goce de ese privilegio mediante la pena de confiscación de todos los negros no introducidos por ella y su entrega a los agentes de la misma, quienes debían pagar los derechos reales establecidos<sup>1</sup>. Cabe señalar que este monopolio no siempre fué respetado, como lo prueban las repetidas Reales cédulas que refuerzan esas disposiciones. El mismo contrato de asiento preveía esa dificultad y prohibía expresamente a los portugueses todo acceso a las Indias después del 1º de mayo de 1702<sup>2</sup>. Pero apenas apartados estos adversarios de su camino, la Compañía tropezó con otros mucho más temibles: los holandeses y los ingleses, quienes, desde sus establecimientos de las Antillas, inundaron de negros y mercaderías los dominios hispanos. El contrabando de esclavos se efectuó por todos lados, utilizando cualquier pretexto, y no pocas veces las autoridades coloniales se negaron a entregar los negros a los factores de la Compañía, aduciendo que esa circunstancia especial no estaba prevista en el contrato<sup>3</sup>.

Sin embargo, la Compañía no carecía de medios para defenderse. En primer término, a fin de distinguir los negros de entrada lícita de los que no lo eran, hacía uso de la marca de plata denominada *carimba*, en forma de una letra o monograma, que se calentaba al rojo para aplicarla sobre el brazo o la mejilla. Además contaba como arma represiva con la confiscación, el indulto<sup>4</sup> y el derecho de armar en guerra a sus naves (art. 27).

Todos los negros aprehendidos por la Compañía misma le pertenecían de pleno derecho y también los capturados por otros armadores debían pasar a manos de los factores franceses. Las condiciones bajo las cuales debía hacerse el traspase originaron grandes discusiones, pero finalmente se llegó a un arreglo, com-

1 Arts. 18 y 19.

2 Los portugueses aprovecharon el pretexto que les ofrecía la Transacción para continuar sus introducciones de negros, combinando esa acción comercial con otra política de propaganda en favor del archiduque Carlos.

3 Véase expediente "sobre la venta de 3 negros que trajo la Balandra llamada *Júpiter*", en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. 293, exp. 3.

4 Los negros manifestados por particulares estaban sujetos al *indulto*, una pena pecuniaria dividida entre la Compañía y la corona, a cambio de la cual esos esclavos eran legitimados.

prometiéndose aquélla a recibir todos los negros presentados por los apresadores, sin distinción de sexo ni de edad, mediante el pago de 110 pesos por pieza de Indias<sup>1</sup>. La Compañía aprovechó ampliamente esta facultad e hizo gran número de presas en aguas europeas, africanas y americanas. Sin embargo no logró por esos medios asestar un golpe sensible a sus competidores anglo-holandeses, y los negros procedentes del corso no fueron sino un débil aporte para la empresa.

Para que a la Compañía le resultara lucrativo su comercio, le fueron acordadas más facilidades y ocasiones de ganancia que a sus predecesores. Ante todo, se le dió una amplia libertad respecto de la nacionalidad de los navíos y de las tripulaciones<sup>2</sup> y también de los puertos de salida y entrada en Francia y España (arts. 8 y 9). Se le otorgó además el derecho de comerciar libremente desde Francia con las Indias españolas, habilitándose todos los puertos de la Mar del Norte, inclusive el de Buenos Aires. Este derecho que inútilmente habían tratado de obtener los asentistas anteriores, constituyó un privilegio enorme. Puede afirmarse que en este aspecto fué donde más se manifestó el favor de que gozó la Compañía en la Corte y donde más expresa fué la derogación de los antiguos preceptos del comercio indiano<sup>3</sup>. Y para acentuarlo, se le reconoció también la facultad de *internación*, muy peligrosa por facilitar el avance del comercio ilícito hasta el centro mismo del Continente (arts. 11 y 12)<sup>4</sup>.

#### 5. MODALIDADES DE LA TRATA. — PROCEDIMIENTO PARA SU REALIZACIÓN. — ACTIVIDAD COMERCIAL ACCESORIA.

La principal actividad comercial de la Compañía de Guinea en Indias fué normalmente, su comercio negrero. Los navíos empleados en ese tráfico, estando eximidos de tomar registro en la Casa de Contratación, no debieron sujetarse a ninguna clase de prescripciones particulares con respecto al tamaño, armamento y aparejo. Desde el instante en que justificaban ser embarcaciones del *asiento*, su admisión en los puertos era de derecho, debiendo

<sup>1</sup> R. C. de 25 de noviembre de 1704. Se refería sobre todo a negros tomados por españoles. Con los franceses, la Compañía hizo contratos particulares.

<sup>2</sup> Sólo se exigía fuesen católicas romanas.

<sup>3</sup> El Consejo de Indias consideró grave la situación creada por esa tolerancia, pues veía muchos peligros; especialmente temía que la plata peruana tuviera salida por ese puerto sin haber siquiera pagado el Quinto Real.

<sup>4</sup> Sin embargo, por bien dispuesto que haya estado el gobierno español hacia la Compañía en el momento del ajuste del contrato, no le concedió jamás el acceso directo a la Mar del Sur (art. 11).

someterse únicamente a un contralor destinado a evitar contrabandos y a una visita sanitaria para verificar el estado del cargamento (arts. 21 y 22). Visitadas y admitidas las embarcaciones por las autoridades, podía comenzar el desembarco y la entrega de los negros a los factores de la Compañía, quienes inmediatamente ponían en venta a aquellos que no necesitaban cuidados especiales<sup>1</sup>.

La primera operación del comercio consistía en la medición de los esclavos por los oficiales reales y su reducción o *regulación a piezas de Indias*, a fin de poder llevar la cuenta de las introducciones anuales y percibir el monto de los derechos. Por una inadvertencia de los negociadores del contrato, éste establecía que por los negros que murieran después de la regulación, pero antes de ser vendidos, deberían pagarse los reales derechos y se les computaría dentro del número de los negros introducidos (art. 24). De este modo las autoridades tenían libertad de incluir los enfermos y hasta los moribundos, con grave perjuicio para la empresa.

Como los conflictos se repitieron al tropezar los factores de la Compañía con funcionarios mal dispuestos, por R. C. de 20 de abril de 1704 se ordenó que la regulación había de efectuarse en la misma forma que para los asientos anteriores, vale decir con intervención de cirujanos que debían determinar la exclusión de los esclavos a punto de morir. Además, se estableció un término al cabo del cual se descontaban los fallecimientos producidos en el *interin*<sup>2</sup>.

Hecha la regulación, la Compañía estaba en libertad de comenzar las ventas. Si sus cargamentos no tenían total salida en los puertos de desembarco, podía pasar los negros restantes a otros para finalizar su expendio y recibir "en satisfacción de los que vendieren, reales, barras de plata y tejos de oro, siendo quintados y sin fraude, y géneros y frutos de la tierra" (art. 25). Se trató pues con liberalidad a la concesionaria en lo que respecta a la naturaleza de los retornos. El oro y la plata, habiendo pagado los gravámenes ordinarios, quedaban libres de todo derecho de exportación; en cambio los frutos y demás productos debían satisfacer los derechos que se les habían establecido.

Aunque el contrato de asiento permitía a la Compañía cargar

<sup>1</sup> Los factores se vieron obligados a protestar contra la inercia o el mal humor de las autoridades españolas que, retardando las visitas prescriptas, impedían el desembarco, de lo que resultaban considerables pérdidas en vidas y dinero. Por R. C. de 25 de octubre de 1708, se ordenó proceder a la *visita de entrada* dentro de las 48 horas de la llegada del navío; en su defecto, los factores podían comenzar la venta.

<sup>2</sup> En 1708, se amplió el plazo de 48 horas a 15 días.

los retornos a su voluntad sobre embarcaciones propias o sobre los galeones (art. 17), al poco tiempo se vió ante una gran dificultad. Como estaba obligada a recibir muy a menudo productos del país en vez de dinero por sus negros, fué incapaz de transportar el valor total de los retornos sobre las naves que habían conducido los negros, por ser su tonelaje insuficiente. Para solventar este inconveniente, se la autorizó a utilizar también los navíos sueltos españoles. Pero esa resolución no importó alivio alguno para los asentistas, en vista del corto número de bajeles, especialmente en la carrera de Buenos Aires. Además, por su poca seguridad y la circunstancia de que generalmente navegaban sin estar asegurados, no podía confiárseles un cargamento valioso, y menos en tiempos de guerra.

A pesar de reiteradas solicitudes, sólo a fines de septiembre de 1708 se le otorgó a la Compañía el permiso de cargar sus retornos a bordo de las naves francesas que con título regular, es decir en virtud de una licencia expresa de S. M. C., se hallaran en los puertos de Indias. Revistió esa disposición una gran importancia para la empresa que pudo de esa manera dar salida con mayor facilidad a los retornos y evitar así su almacenamiento y deterioro en los depósitos, como repetidas veces le sucedió con los cueros de Buenos Aires.

Mas los beneficios del asiento francés se vieron acrecentados con otras actividades. Al comercio regular del tráfico de negros, los asentistas supieron agregar algunas ramas mercantiles, aparentemente auxiliares de la trata y que, sin revestir el aspecto preciso de intérlope, les suministró, sin embargo, múltiples oportunidades para hacerlo. Tales fueron el comercio de víveres y el de materiales de construcción naval.

La Compañía de Guinea no olvidó de hacerse reconocer el derecho de transportar a Indias los materiales necesarios a sus embarcaciones, como jarcias, cordajes, cabos, hierros, velámenes, etc. y de poder desembarcar y consumir los sobrantes de los bastimentos de los navíos negreros procedentes de África (art. 23). En 1704 se le concedió además el derecho de tener almacenes en los principales puertos americanos y de enviar allí armamentos, aparejos y víveres necesarios a navíos, tripulación y negros. Si esos efectos corrían riesgo de perderse, estaba autorizada para venderlos libremente, pagando los reales derechos. Contaba así, con un pretexto permanente y admisible de hacer con los colonos un intercambio provechoso y durable, pudiendo afirmarse que estos aditamentos al contrato facilitaron a la empresa un verdadero comercio lateral que fué, en realidad, un contrabando tolerado. '





## 6. ACTIVIDAD DE LA COMPAÑÍA DE GUINEA EN EL RÍO DE LA PLATA.

Uno de los mayores privilegios acordados a la Compañía de Guinea, si no el mayor, lo constituyó su derecho a emprender el comercio de negros con el Río de la Plata. Desde años atrás, las autoridades y los habitantes de Buenos Aires habían solicitado le fueran extendidos a su ciudad los beneficios del asiento. Se renovaron esas peticiones en ocasión de la conclusión del contrato con la Compañía de Cacheu, pero el Consejo de Indias, fiel a su política habitual, le denegó siempre y de manera absoluta esa facilidad, basándose en los peligros del contrabando. Con mucha mayor razón debió estimar pues, que ese peligro se acrecentaría desde que el tratado de Alianza afianzaba la situación de los portugueses sobre la margen izquierda del Plata<sup>1</sup>. Sin embargo la influencia francesa logró imponerse en Madrid y conciliando a la vez los deseos de los súbditos españoles del Río de la Plata con los de los armadores particulares de Saint Malo, obtuvo se le concediera, mediante el asiento, el acceso tan codiciado a Buenos Aires. En el artículo 10 del contrato se estableció que “teniendo [la Compañía de Guinea] libertad de introducir negros en todos los puertos de América de la banda del norte, . . . lo ha de poder hacer en el de Buenos Aires conduciendo a él en cada un año de los de este asiento dos navíos o embarcaciones capaces de llevar de 700 á 800 piezas de Indias de ambos sexos, para venderlas allí, como pudiere y ajustáre”. Esta condición fué modificada por un allanamiento que limitó la cantidad en 500 a 600 piezas de Indias por año.

Para resolver el difícil problema de la obtención de negros y de navíos necesarios para su conducción a Indias, la Compañía concibió la idea de descargar mediante subcontratos una parte de su tarea sobre empresarios particulares. Pero se reservó el comercio rioplatense con sus tan apetecidas ganancias, apresurándose a instalar su factoría. Al efecto despachó el navío *Aigle* en julio de 1702, el cual, después de toda una serie de peripecias, llegó al estuario en marzo de 1703 junto con su presa el *Don Carlos*<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Por el Tratado de Alianza entre portugueses y españoles de 18 de junio de 1701, al que ya hemos hecho referencia, el rey don Pedro de Portugal garantizaba a Felipe V la ejecución del testamento de Carlos II y cerraba sus puertos y los de todos sus dominios a los navíos de guerra o mercantes de las naciones enemigas de España. En retribución eran acordadas todas las demandas portuguesas, aseguradas sus pretensiones contra los holandeses y abandonada la Colonia del Sacramento.

<sup>2</sup> [ANÓNIMO], *Journal d'un Voyage sur les Costes D'Afrique et Aux*

Mas las eternas dificultades técnicas, administrativas y financieras con que debió luchar la Compañía, repercutieron en el despacho de las embarcaciones y la concesionaria no logró implantar en los años que siguieron, sino una comunicación intermitente con Buenos Aires. Sólo llegaron con regularidad los dos navíos permitidos en los años de 1703, 1705, 1708 y 1712; en otros, en cambio, quedó suspendido todo tráfico <sup>1</sup>.

Esas oscilaciones trajeron aparejada una gran irregularidad en el suministro de la mano de obra negra y no le fué posible a la empresa introducir el número de esclavos a que se había obligado. Sus importaciones alcanzaron un total de 3.475 cabezas, reguladas en 2.802  $\frac{5}{6}$  piezas de Indias de donde resulta un promedio anual de 267,3 cabezas de esclavos o sea 215,6 piezas de Indias contra 600 piezas permitidas, es decir, un 35,9 % <sup>2</sup>.

Estas cifras señalan claramente el poco éxito del comercio de negros, el cual se hace aun más patente si se considera que en el número total están incluidos los negros que, introducidos por embarcaciones ajenas al asiento, debían serle adjudicados en virtud del monopolio que se le acordó <sup>3</sup>. Sin embargo parece que también en esa época el contrabando suplió la falta de negros de entrada lícita, según se infiere de las quejas de la Compañía por la penetración al Río de la Plata de "corsarios con presas de navíos portugueses y otras naciones la mayor parte cargados de negros los cuales se introducen fraudulentamente en grave perjuicio del Asiento". En consecuencia el rey ordenó, en 1711, se cumplieran las Reales cédulas anteriores que reglamentaban dichas introducciones <sup>4</sup>.

El itinerario que seguían los navíos negreros con destino al Río de la Plata no ofrece variaciones importantes. Partiendo desde uno de los puertos atlánticos de Francia, generalmente La Rochelle o Port Louis, emprendían la navegación, por lo común en conserva de otras embarcaciones de la Compañía o de la Marina Real, y haciendo escalas en Madeira, islas Canarias y de Cabo Verde, se dirigían a la costa de África donde se dedicaban al trueque de mercaderías por negros.

*Indes d'Espagne, avec une Description particulière de la Rivière de la Plata, de Buenosayres & d'autres Lieux, commencé en 1702, & fini en 1706*, Rouen, 1723; véase también: *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de Negros (Real Compañía de Guinea), 1703*.

<sup>1</sup> Véase: cuadro II.

<sup>2</sup> Véase: cuadro IV.

<sup>3</sup> Véase: cuadro II.

<sup>4</sup> R. C. de 31 de agosto de 1711. Al llegar en mayo de 1712, la fragata corsaria *La Perla* con su presa *El Pequeño Londres*, los 153 negros que traían fueron asignados a la Compañía de Guinea.

La duración de su estada en esa zona dependía de la facilidad o dificultad en completar los cargamentos que, generalmente, obtenían en las factorías de Guinea y de Angola o mediante la captura de naves enemigas dedicadas a ese tráfico<sup>1</sup>. Después de un último refresco, en alguna de las islas del golfo de Guinea —Isla del Príncipe o Santo Tomé— emprendían la travesía del Atlántico en dirección a las regiones brasileñas —Bahía— desde donde seguían a lo largo de la costa americana hasta el Río de la Plata.

Esos viajes eran largos y arriesgados<sup>2</sup>. Corrobora esta afirmación la reconstrucción del viaje del *Aigle* o *Aigle Noir*. Su llegada a Loango originó algunos episodios movidos por hallarse la plaza, contrariamente a lo que se esperaba, ocupada por fuerzas inglesas. Reconociéndolas superiores, el barco tomó rumbo hacia el Sur, apresando en ruta al *Coventry*, navío inglés cargado de mercaderías destinadas a la trata. Pero como encontró también ocupada por ingleses y portugueses la rada de Cabinda, debió decidirse a librar batalla para poder establecer allí su factoría. La lucha terminó con la captura de otro navío inglés, el *Don Carlos*, cargado de negros.

A instancias de Hays, director de la factoría de Buenos Aires, que viajaba a bordo del *Aigle*, se decidió que el *Coventry* precediera a los otros navíos y condujera al Río de la Plata los negros apresados sobre el *Don Carlos* junto con el personal del asiento que de ese modo podría disponer lo necesario para recibir el grueso de la carga.

Mas el *Coventry*, agobiado por las desgracias, no llegó más allá de la Isla del Príncipe, donde debió ser sustituido por una embarcación más pequeña, *Notre Dame de l'Épine de France*, capaz de ser atendida por las nueve personas a las que quedó reducida la tripulación después del descubrimiento de una conspiración tramada para asesinar a Hays.

Conformándose con embarcar 40 negros y dejando el resto al cuidado del gobernador de la isla, emprendieron, el 25 de enero de 1703, la travesía del océano, llegando al cabo de tres meses —28 de abril de 1703— más muertos que vivos y cual “cuerpos resucitados”<sup>3</sup> al puerto de Bahía, desde donde el director y los em-

<sup>1</sup> Véase: cuadro II y el *Journal d'un Voyage sur les Costes D'Afrique, etc., cit.*, que es un interesantísimo relato del viaje de *L'Aigle Noir*.

<sup>2</sup> Por lo general los navíos enviados al Río de la Plata empleaban más de dos años en un viaje completo de ida y vuelta.

<sup>3</sup> Véase: *Journal d'un Voyage sur les Costes D'Afrique, etc., cit.*; RÉGINE PÉRON, *L'Amérique du Sud aux XVIII<sup>e</sup> siècle*, III, *Les tribulations d'un négrier*, en *Cahiers d'histoire et de bibliographie*, núm. 3, pág. 68, Nantes, 1942.

pleados del asiento tardaron otros cinco meses en llegar a Buenos Aires<sup>1</sup>.

Mientras tanto, completada su carga, los navíos *Aigle* y *Don Carlos* habían emprendido, en enero de 1703, la navegación al Río de la Plata. Pero al llegar aquí, a comienzos de marzo, comprobaron, con la consiguiente sorpresa, que Hays, portador de los documentos del asiento, no había llegado aún.

Presentó el capitán Leroux al gobernador Alonso de Valdés la patente librada por el rey de España a los navíos del asiento, y los despachos del conde de Tolosa, gran almirante de Francia. Pero el gobernador, quien aún no había recibido las órdenes pertinentes, se negó a recibir a los negros, alegando, con razón, que su comercio estaba prohibido en Buenos Aires desde muchísimo tiempo y que no habiendo recibido instrucciones contrarias, no podía autorizarlo. Sin embargo, permitió la entrada de los navíos al puerto, les facilitó víveres y hasta autorizó su carena, poniéndoles, al mismo tiempo, guardias a bordo, a fin de evitar todo desembarco. Estas circunstancias, el estado de debilidad en que se hallaba el cargamento de esclavos, el frío y el hacinamiento en la embarcación, ocasionaron una fuerte merma por mortandad<sup>2</sup>.

Recibida con posterioridad la R. C. de 26 de marzo de 1702, aprobatoria del asiento, y el texto del mismo, Valdés permitió la venta de los negros restantes. Mas como aún no había llegado el factor de la Compañía a Buenos Aires, y los dos navíos no pudieran probar de modo inobjetable que eran del asiento, prudentemente, hizo depositar en las Cajas Reales el producto de la venta, reservándolo para quien correspondía.

Con la llegada de Hays quedó aclarada la situación de Leroux, a quien se le permitió cargar en retorno cueros y dinero. A Valdés se le ordenó expresamente que impidiera la salida de valor alguno que no procediera de la venta de negros<sup>3</sup>.

Las importantes pérdidas sufridas por la Compañía en los cargamentos destinados al Río de la Plata, se debían, sobre todo, a la mala elección de la estación propicia para el envío de

<sup>1</sup> El navichuelo *Nuestra Señora de la Peña (o L'Épine) de Francia*, fué enviado de regreso a la Isla del Príncipe, en busca del resto de la esclavatura.

<sup>2</sup> La compañía pretendió haber perdido 325 negros de esos navíos a causa de haber prohibido Valdés su desembarco y lo demandó por \$ 100.000 en concepto de daños y perjuicios. La conducta de Valdés fué aprobada en Madrid.

<sup>3</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 365, cita una *Carta del Consejo de Indias, al Gobernador de Buenos Aires*, de 31 de diciembre de 1704, existente en el *Archivo General de Indias*, Sevilla.

las embarcaciones<sup>1</sup>. Sólo a partir del año 1709 hicieron llegar la esclavatura en la época conveniente, o sea desde octubre hasta febrero, meses en que resultaba menos brusco el cambio de clima y de ambiente<sup>2</sup>.

Otras causas, ajenas a las climáticas, contribuyeron a aumentar la mortandad de los esclavos conducidos. Los cirujanos registran especialmente el "mal de Loanda" o sea el escorbuto, viruela, tisis (héticos) y fiebres (calenturas) de toda especie. Sin duda alguna, influyó también en forma decisiva, el deprimente estado psíquico en que los sumía el cautiverio y la incertidumbre de su porvenir.

Los precios que obtuvo la compañía introductora variaron según la calidad de los esclavos y la abundancia o falta de ellos en los sucesivos años. Por desgracia no se han podido recoger sino datos aislados. Así, en 1705, rescindióse el contrato hecho con Pedro de la Yedra y Joseph de Arreguy, por la mitad de la esclavatura que trajera el *Amphitrite* a razón de 270 pesos por *pieza de Indias*, en consideración a los graves perjuicios sufridos por la concesionaria al haberse muerto 275 negros de los 563 de su cargamento. Los sobrevivientes del *Amphitrite*, grandes y pequeños, alcanzaron un precio aproximado de 350 pesos *por cabeza*, "uno con otros con poca diferencia"<sup>3</sup>.

Tres años más tarde, en 1708, la Compañía vendió en bloque los negros de dos navíos, *Sphère* y *Ville de Hambourg*, a razón de 250 pesos la *pieza*, los sanos, y de 150 pesos la *pieza*, los enfermos. La empresa obtuvo gran ventaja de esa operación por cuanto murió durante el riguroso invierno más de la mitad de la esclavatura en mano de los compradores. El 13 de diciembre de 1709, Antonio de Larrazábal compró una partida de esclavos del navío *Amphitrite* integrada por 9 negros, 5 negras, 16 negritos y 5 negritas, en total 35 cabezas que "bendidas de contado", a 165 pesos cada una, sumaron 5.775 pesos. En 1710, Manuel Antonio de Escalante, vecino de Mendoza, compra a la Compañía del Asiento una negra en 340 pesos.

Nos ilustra también acerca de los precios de los negros, una demanda entablada en 1711 por Maillet, director del asiento, con-

<sup>1</sup> Los propios capitanes se quejaban. Así Cazalis, comandante del *Amphitrite*, escribía en 1705: "es lástima que la Compañía tome tan mal su tiempo para las Sazones" (*Carta de Cazalis*, a M. Hays, 16 de junio de 1705, desde Buenos Aires, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. R, nº 3, exp. 1).

<sup>2</sup> En el cuadro II puede observarse el cambio favorable operado en los últimos años del asiento.

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. R, nº 3, exp. 6.

tra el gobernador Velasco. Éste había faltado a lo capitulado en el artículo 18 del contrato, al ordenar se vendieran en almoneda pública dos negros procedentes de una presa portuguesa a fin de “conseguir quedarse con ellos por mui bajo precio”. En efecto, el gobernador se había apropiado del negro clarinero y el contador Diego Sorarte, del carpintero, haciéndolos rematar a los dos juntos en 650 pesos, a pesar de ser prácticos en sendos oficios y valer “a lo menos cada uno los mismos 650 pesos”. El caso se repitió con un tercer negro que trajo la gente náufraga de la presa, que en igual forma se remató, en 1712, por la cantidad de 325 pesos<sup>1</sup>.

De los esclavos introducidos en ese mismo año por la fragata corsaria *La Perla*, don Joseph González compró un grupo de 14 negros enfermos —13 negros de 20 a 30 años y uno de 10 a 12 años— a razón de 110 pesos por cabeza, es decir, 1.540 pesos en total. Por último, cuando se levantó el asiento, su director y tesorero Enrique Edmé vendió a los nuevos asentistas los 22 negros remanentes “con todas sus tachas, visios, defectos y enfermedades”, en 200 pesos de a ocho, por cabeza.

Pagados los reales derechos, que según el artículo 2 del contrato de asiento ascendían a 33 pesos y 1/3 por *pieza de Indias*<sup>2</sup>, la Compañía de Guinea podía extraer el producto de la venta de los negros, según ya se ha dicho, en diversas especies<sup>3</sup>.

Los retornos del Río de la Plata fueron principalmente cueros y metales, estos últimos en plata amonedada y en barras<sup>4</sup>, de modo que no fueron vanos los temores de que se desviaría hacia el sur la producción minera de Potosí. Debe destacarse que una gran parte de los metales y dinero exportados representaba, comúnmente, el producto del comercio ilícito de mercaderías, en tanto que la mayor cantidad del líquido proveniente de las operaciones del tráfico negrero, se saldaba con frutos del país.

Fueron cargadas, de retorno, en las naves de este asiento, 174.004 pieles de toro, sobre las cuales se pagó el real derecho del quinto, a razón de 4 reales por piel, lo que importó un ingreso de 87.002 pesos en las arcas del rey<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> *Ibid.*, leg. 293, exp. 3.

<sup>2</sup> Los derechos pagados por la Real Compañía de Guinea en Buenos Aires, reportaron al Tesoro Real, 93.428 pesos, 4 reales y 4½ maravedíes en total.

<sup>3</sup> Art. 25.

<sup>4</sup> Véase: cuadro II.

<sup>5</sup> Según la certificación de los Oficiales Reales de Buenos Aires, capitanes Sebastián Delgado (tesorero) y Alonso de Berezosa y Contreras (contador), de 10 de noviembre de 1715, en *Archivo General de Indias*, Sevilla, *Audiencia de Charcas*, leg. 213.

Como los productos naturales ocupaban mucho espacio en relación al valor, no siempre alcanzaron las bodegas de las naves introductoras de negros para extraer el producto de la venta de la esclavatura. Por eso la Compañía solicitó, en 1704, poder enviar a Buenos Aires un navío en lastre para buscar 20.000 cueros y otros efectos provenientes de dicho comercio<sup>1</sup>. Pero la administración española, por temor al comercio clandestino, se opuso tenazmente a este pedido.

Sin embargo, fueron inútiles los esfuerzos del gobierno de Madrid de mantener en el cauce legal las relaciones mercantiles de sus posesiones americanas y puede decirse que, en lo que se refiere al Río de la Plata, la característica de su comercio fué en todo el tiempo que duró el asiento francés, la irregularidad y el fraude de parte de la empresa misma, de sus empleados y de los funcionarios coloniales. Así se supo que a su llegada a Buenos Aires, tanto el *Aigle Noir*, en 1703, como el *Medemblick* y el *Amphitrite*, en 1705<sup>2</sup>, habían realizado un considerable comercio de efectos europeos, en virtud de que las autoridades, después de las dificultades iniciales, se habían vuelto más indulgentes. Posteriormente, en 1708, los capitanes de los navíos *Sphère* y *Ville de Hambourg*, lograron comprar la tolerancia de los oficiales reales para comerciar ilícitamente<sup>3</sup>. Puede afirmarse, en consecuencia, que los navíos del asiento introdujeron con toda regularidad, con o sin connivencia de las autoridades, mercaderías lo más variadas, como ser: telas, artículos de mercería y bonetería, confecciones, etcétera, todo disimulado por el comercio negro.

Aunque los factores de la Compañía por lo general fueron suficientemente hábiles como para evitar, mediante acuerdos con los funcionarios, que su comercio particular se hiciera público, no siempre pudieron impedir que llegara a conocimiento de Pontchartrain y de los directores. Así el ministro supo que entre otros, Hays practicaba en Buenos Aires el comercio intérlope y le hizo advertir que no continuara<sup>4</sup>.

1 El *Medemblick*.

2 Con el objeto de salvar las apariencias se apresaron varias pequeñas chalupas cargadas de mercaderías. Mas hubo acuerdo para que sus cargamentos fueran evaluados en menos de cien libras, a fin de que en virtud de la tolerancia establecida por el contrato de asiento (art. 27), los contraventores no fuesen molestados en sus personas. Hubiera debido sumarse el total del fraude para estimar su importancia, puesto que las distintas partidas provenían de un mismo navío (G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 366).

3 Otros casos en que se tuvieron noticias de contrabando fueron: en 1709, *L'Amphitrite*; en 1710, *Le Héros*; en 1712, *L'Amphitrite* y *L'Indien* (véase: cuadro II).

4 G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 391.



Pero fué mucho más amplio que éste, el contrabando que por su propia cuenta hicieron los capitanes empleados por la Compañía. Debido a la casi completa imposibilidad de controlarlos, eran de hecho, a bordo, los amos absolutos<sup>1</sup> y como tales cometieron toda clase de excesos<sup>2</sup>. La empresa tuvo en general mala suerte no sólo con sus capitanes, sino también con los factores que parecen haberse excedido en el mal trato de la esclavatura. Miguel de Riblos, propietario del Retiro, locador de su propiedad a la Compañía, acusa a Hays de haber alimentado a los negros enfermos del *Amphitrite*, con “unos Borujones de carne sancochada y habas enteras mal cosidas que era la dieta de dichos negros enfermos y que movían a compasión”<sup>3</sup>. Los malos tratos se extendieron, también, a los propios marineros, como acaeció con los ochenta muertos pertenecientes al *Amphitrite*<sup>4</sup>.

Uno de los delitos más comunes fué la falsificación, en beneficio propio, de los inventarios de los cargamentos que llevaban las presas hechas a los enemigos. Pero se cometieron todavía abusos mayores, como lo prueban los graves procesos que se iniciaron en 1706 a los capitanes Dufay y Cazalis, del *Medemblick* y *Amphitrite*, respectivamente. A estos dos navíos que habían salido de Buenos Aires en octubre de 1705, con importantes cargamentos de retorno en cueros y plata, los sorprendió y separó una tormenta a 100 leguas del cabo Finisterre. El *Medemblick* entró en Santander, donde Dufay y su segundo oficial —culpables de haber practicado el comercio ilícito—, resolvieron tomar sus precauciones. Cerraron trato con un capitán de Bayona y le encargaron el transporte de unos 30 quintales de plata amonedada y labrada. Debido a un incidente que se produjo, relativo al pago del flete, se descubrió el fraude. Informado Pontchartrain, ordenó la entrega de los caudales a la Compañía y el procesamiento de los

1 Se intentó hacer acompañar la oficialidad de los barcos por comisarios y por agentes civiles para que velaran por la distribución de víveres, llevaran registros de mercaderías, etc. Mas sucedió que a partir del instante en que parecían lograr el cumplimiento de sus obligaciones mediante la vigilancia de la plana mayor, la vida se les tornaba insoportable; eran despreciados y maltratados, de modo que lo mejor para ellos fué establecer relaciones aunque sólo aparentes, con los vigilados (*Ibid.*, t. II, pág. 396).

2 Uno de los oficiales más frecuentemente empleado y de quien menos quejas hubo, fué el *sieur Leroux*, hugonote convertido, muy práctico en la navegación del Río de la Plata.

3 *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. R, n° 3, exp. 4: Miguel de Riblos, sobre un pleito que sigue con la Real Compañía de Guinea; exposición de Riblos.

4 *Noticias de los marineros muertos, del navío Amphitrite, capitán Cazalis, enterrados en el Retiro*, en *Ibid.*, leg. R, n° 3, exps. 1 y 2.

## CUADRO III

## NAVIOS FRANCESES

Llegados al Río de la Plata durante los gobiernos de Alonso Juan de Valdes Izquierdo (1766-1768), Manuel de Velasco y Tejada (1768-1772) y hasta 1775

AÑOS 1765 a 1775

Fecha	Lugar de Entrada	Nombre del Navío	Capitán	Casa de Entrada	Procedencia	Cargamento	Observaciones
1765 Mayo 28 May 30 (Sgt. Chapel)	Puerto de St. Alonso Puerto de St. Alonso Puerto de St. Alonso	San Carlos L'Agreste L'Albatros	Narciso Heredia Narciso de los Rios Ramon Lertze	Co. del Asiento Co. del Asiento Co. del Asiento	La Rochelle	Negros y Mercaderías Negros y Mercaderías Mercaderías	Continuado.
1765 Mayo 4 Junio 16	Puerto de St. Alonso Puerto de St. Alonso	San Antonio L'Amiral	Jos. de Mandabich Juan de Casalis	Co. del Asiento Co. de America	Port Louis Nantes	Virre mayor Negros Negros de arribado	
1766	Rio de St. Domingo, St. Gabriel Rio de la Plata Puerto de St. Alonso	San Juan Bautista Cecilia San Joseph San Francisco Cecilia El Pajar	Nicolas Paul Pedro Julian de Suman				Desapareció por otros naufr., en quedes en Maldonado. Es el 2º viaje desde quillo estado Realista.
1767	Rio de la Plata Rio de la Plata (San Mateo) Puerto de Buenos Aires Puerto de Buenos Aires	El Pastoreo Rio de la Plata (San Mateo) San Antonio La Estrella (San Mateo)	M. de Arguedas Juan Viquez Comde. Buisson Cecilia Franchin	de arribado de arribado Co. de America Co. de America	(Nantes) St. Malo		Se perdió frente a Maldonado.
1768 Enero Enero (Santos) Enero	Puerto de Buenos Aires Puerto de Buenos Aires Puerto de Buenos Aires Puerto de Buenos Aires	La Esperanza La Estrella L'Albatros La Ville de Hambourg	M. de Bonval M. de Bidart M. de Tilly M. de Lottinck	de arribado de arribado Co. del Asiento Co. del Asiento	La Rochelle La Rochelle Port Louis	Mercaderías Mercaderías Negros, Mercaderías y Mercaderías Negros y Mercaderías	Continuado. Continuado. Fueron de 3 100.000 sueldos en otra salida.
1769	Rio de la Plata Rochefort, Plata Río de la Plata Río de la Plata Río de la Plata	San Juan Evangelista L'Orléans San Juan Evangelista El Orleán	Diego de Torres Cecilia St. Louis Juan Freyre Dugliet de torres de Cr. Sordo Buas	de arribado de arribado de arribado	Brest	Mercaderías Mercaderías varias, Herrerías	Naufr. en servicio de S. M. C. Venta pilón.
1770	Río de la Plata Río de la Plata Río de la Plata	El Orleán San Juan Evangelista L'Orléans	Raquez de Nard Juan Morin Juan de St. Juan	de arribado Co. del Asiento Co. del Asiento	(Nantes) La Rochelle		Con una gran portoguesa.
1771 (Enero o Febrero)	Puerto de Buenos Aires Río de la Plata	L'Albatros El Orleán	Bernard Adrien Guillermo de St. Marco	Co. del Asiento Co. del Asiento	La Rochelle		Con una gran portoguesa. No se poseen de acuerdo con Velasco y se trataba en desconfianza los servicios.
1771	Río de la Plata	El Orleán	Jos. Diego de la Vant San Diego - Bulstet	de arribado			Con una gran portoguesa. No se poseen de acuerdo con Velasco y se trataba en desconfianza los servicios.
1771(1/2)	Puerto de Buenos Aires	La Serna de España	Diego Brulat Luis de St. Arsenio	de arribado			
1772	Río de la Plata Puerto de Buenos Aires Puerto de Buenos Aires Puerto de Buenos Aires	San Antonio Rodrigo El Dorado Frada La Perla L'Albatros	Diego Marsani Cay. Joseph Pablo de Viana Santos Heredia	matricado en Magdalen de arribado (cerca) Co. de America	Maritima	Mercaderías y Negro Negros	Con naufr. "El Paquete Londres".
1773 (Enero)	Puerto de Buenos Aires	L'Albatros	Santos Heredia	Co. del Asiento		Negros	
1773 (Enero)	Puerto de Buenos Aires	L'Albatros	Diego Nadeau	Co. del Asiento		Negros	
1773 (Enero)	Puerto de Buenos Aires	San Antonio	Diego Lopez	Co. del Asiento		Negros	Estaban 3.800 sueldos por eta. del As <sup>o</sup> Llamado el As <sup>o</sup> de la Co. de Galicia. Estaban 14.000 sueldos.

infractores<sup>1</sup>. Llegado también el *Amphitrite*, se iniciaron los procesos contra ambos navíos en el puerto de Rochefort. A Cazalis, que hizo un contrabando y un comercio particular considerables, se le formularon los siguientes cargos: 1º, haber vendido parte de los víveres y aguardiente destinados a la tripulación, por cuya causa se originó tal escasez que sucumbieron varios marineros; 2º, haber vendido hasta las ropas destinadas a los negros, de modo que de 563 negros cargados en Guinea, 275 habían muerto de frío y de miseria; 3º, haber vendido por su cuenta, doce de esos esclavos. Además se formó expediente a los dos capitanes por el pillaje de un navío holandés que habían capturado en su viaje de salida, el 10 de diciembre de 1704, y enajenado por cuenta propia en la costa de Guinea<sup>2</sup>.

A pesar de las terminantes órdenes de Pontchartrain, los procesos no avanzaron. Los jueces del almirantazgo fueron sobornados y al final, el ministro debió decidirse a solicitar del rey el sobreseimiento de la causa.

La impotencia del referido ministro y de la Compañía frente a sus capitanes, se manifiesta de todas maneras. En 1707, mientras se aprestaban dos navíos para el Río de la Plata, el *Sphère* y el *Ville de Hambourg*, Pontchartrain supo que el capitán del primero, Tilly, preparaba un importante contrabando por su cuenta y lo llamó al orden. A pesar de la advertencia, Tilly y Griffolet, este último capitán del *Ville de Hambourg*, embarcaron mercaderías, aunque en discreta cantidad. El ministro, no pudiendo impedirlo, aconsejó a la Compañía que lo tolerara<sup>3</sup>.

En el viaje que en 1709 realizó el *Amphitrite* a Buenos Aires, se produjeron fraudes semejantes. Su capitán, Bernabé Andrieux, quien en realidad había realizado el comercio particular por cuenta de las personas más encumbradas de la Rochelle, gozó naturalmente de la más amplia protección, de modo que tampoco prosperaron los juicios que contra él iniciara la Compañía.

Hacia el final del contrato se registró cierto incremento en el apresto de naves, dándose especial importancia al envío, a Buenos Aires, del *Amphitrite* y del *Indien*. La Compañía esperaba poder remediar su mala situación mediante los retornos que practicarían. Pero fueron vanas esas esperanzas, por cuanto además de la pérdida del *Amphitrite* con toda su carga, la empresa debió sufrir

1 Las órdenes expedidas no pudieron ser cumplidas sino en parte, pues el 2º oficial, un Chevalier de Plaisance, logró fugarse con parte de la plata en sus maletas.

2 G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, págs. 401 a 406; R. PÉROUD, *op. cit.*, pág. 79.

3 G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 406.

los habituales excesos de sus empleados quienes, a pesar de los procesos que se les siguieron, no variaron en su línea de conducta <sup>1</sup>.

Pontchartrain, al perseguir el fraude de los servidores de la Compañía, quiso defender tanto su buen renombre como el interés de la empresa, evitando sobre todo, que los españoles tuvieran motivos de quejas. Pero poco a poco, su gran preocupación de no indisponer al gobierno de Madrid se fué desvaneciendo ante la inquietante situación de la concesionaria. Viendo agotados sus medios y temiendo el desmoronamiento, consintió tácitamente a que intervinieran en el comercio clandestino <sup>2</sup>.

Existen indicios de que efectivamente así lo hizo en ocasión del permiso que le fué concedido en 1707, de destinar al Río de la Plata un navío con armas, municiones y "géneros de Francia hasta la cantidad de Cien mil pesos de primera compra", importe que según se comprobó luego, se excedió en más de la mitad. Obtuvo facultad de venderlos en ese puerto libres de todos los derechos, a fin de resarcir a la Compañía del flete del navío <sup>3</sup>. Se trataba, pues, de una operación que no tenía la más mínima relación con el abastecimiento de negros. En realidad, fué un verdadero comercio anexo de la Compañía, que le brindó una magnífica oportunidad de realizar, con autorización real, un importante tráfico directo con el Río de la Plata.

Obtenidas las Reales cédulas, la Compañía aprestó al *Atlas*, navío de 50 cañones y 220 hombres de tripulación, y confió su mando al capitán Leroux, experto en la navegación a Buenos Aires. Los pormenores del viaje y comercio del *Atlas*, ilustran los grandes obstáculos que se opusieron a las operaciones de la empresa en el Río de la Plata, como ser: 1º, los excesos de las autoridades; 2º, la competencia de otros navíos franceses y 3º, los accidentes.

En Francia se creyeron al abrigo de toda dificultad con las autoridades coloniales en razón de que el nuevo gobernador, Manuel de Velasco, reemplazante de Valdés, estaba endeudado con la Compañía, a la que debía diversos favores y ayuda pecuniaria <sup>4</sup>.

<sup>1</sup> A la llegada del *Indien* a Francia, la Compañía quiso impedir el desembarco de efectos, pero los oficiales, advertidos, lo hicieron durante la noche y sólo se logró embargar una maleta con 691 marcos de plata. A pesar del pleito que se inició por malversaciones y contrabando, la actora no logró ninguna satisfacción (*Ibid.*, t. II, pág. 409).

<sup>2</sup> Los directores del asiento pudieron enviar mercaderías a Indias libremente y retirar los beneficios particulares, "sin que el ministro pareciera estar informado" (*Ibid.*, t. II, pág. 413).

<sup>3</sup> R. C. de 13 de junio de 1707.

<sup>4</sup> Habiendo tenido que abonar fuertes sumas al rey para la obtención de su cargo, el nuevo gobernador se encontraba sin recursos en el momento de la partida. Solicitó y obtuvo de la Compañía del Asiento un préstamo de 2.000

A pesar de esos antecedentes, Velasco, apenas estuvo en posesión de su gobierno, declaró que sólo permitiría la venta de la carga del *Atlas* contra entrega de 50.000 pesos, que era —argüía— lo que cualquier *navío de registro*, aún siendo español, acostumbraba ofrecer al gobernador. Además, exigió 6.000 pesos para los oficiales reales, prometiendo en cambio no autorizar el desembarco a las dos fragatas francesas, *L'Esperance* y *L'Isabelle*, que se hallaban en el puerto, antes de que el *Atlas* hubiese finalizado sus ventas.

Pero apenas hubo recibido el dinero de sus extorsionados, dió prioridad de comercio a las dos fragatas francesas antes referidas<sup>1</sup>. Cuando le tocó el turno al *Atlas*, la plaza estaba ya saturada, y sus oficiales no pudieron vender casi nada. Se decidió entonces dejar tres factores en la ciudad, para aprestar el cargamento de retorno, fruto de la negociación de armas y municiones. En esta segunda faz intervino de nuevo el gobernador mediante el monopolio del comercio de los cueros, obligándoles a comprar más de 16.000 a un precio excesivo de 10 reales y medio en efectivo<sup>2</sup>. Como culminación de las desgracias, saliendo del puerto el navío, fué sorprendido por una tormenta y naufragó, con toda su carga, a 40 leguas de la costa.

No finalizaron aquí las penurias de la Compañía, por cuanto Velasco, todavía no satisfecho con sus abusos precedentes, se opuso a que aquélla cargara en las naves del asiento el residuo de los retornos del *Atlas*, llegando al extremo de ordenar el embargo general de todos sus bienes.

Ante los insistentes reclamos de los agentes franceses en Madrid, confirmados por las revelaciones de los dos diputados que mandaron a la Corte los habitantes de Buenos Aires para quejarse de las actuaciones del gobernador<sup>3</sup>, el rey permitió que la Compañía enviara un navío para retirar los efectos que reclamaba.

pistolas de oro, o sea 37.845 pesos. Además supo hacerse alojar y mantener, con todo su séquito, durante los 3 meses de la espera del navío, por cuenta de la acreedora. Por último consiguió pasaje gratis sobre el *Atlas*.

1 Los capitanes de *L'Esperance* y *L'Isabelle*, con quienes Velasco ya había hecho trato en Francia, le entregaron 45.000 pesos.

2 Los cueros en esa época se cotizaban de 7 a 8 reales, pagaderos mitad en efectivo y mitad en especies.

3 Los escándalos descubiertos esclarecieron la forma en que se practicaba el contrabando. Mediante entrega de fuertes sumas a las autoridades, los navíos franceses eran admitidos oficialmente en el puerto de Buenos Aires, en donde daban salida a considerables cantidades de mercaderías por intermedio de un francés —Cabe— que tenía tienda pública y pretendía poseer licencia de S. M. C. El capitán Antonio Meléndez y el mismo Velasco, hicieron de sus casas verdaderos almacenes públicos en donde se negociaba por cuenta de los interesados franceses, reservándose una apreciable comisión. De la importancia de este tráfico ilícito da cuenta el cuadro III.

El *Amphitrite* llegó a Buenos Aires en noviembre de 1712<sup>1</sup>. También a él lo persiguió la desgracia, pues mientras se preparaba para emprender el viaje de regreso, un incendio produjo su hundimiento. Cuando en 1715 fué despachado a Buenos Aires el navío *San Antonio* para levantar el asiento, los directores lo equiparon con los materiales y buzos necesarios para recuperar la plata del buque hundido. Pero como en el ínterin se habían recibido denuncias acerca de la introducción clandestina de barras de plata en el *Amphitrite* y de los excesos de los factores del *Atlas*<sup>2</sup>, las autoridades de Buenos Aires se opusieron a la iniciación de los trabajos, alegando la falta de orden expresa del monarca. Cuando por fin la Compañía logró, en 1716, que se atendiera su pedido, el resultado no fué muy satisfactorio para ella, pues si bien se le permitió el buceo con intervención de las autoridades, al mismo tiempo se dispuso que se depositara toda la plata recuperada en las Cajas reales, hasta la determinación de la Audiencia de Charcas en la referida causa.

En lo que respecta a la trata de negros, parece que las autoridades coloniales opusieron toda clase de dificultades y demoras a la Compañía francesa. Esto se infiere de la R. C. de 23 de diciembre de 1704, en la que, al mismo tiempo que llamaba la atención de los gobernadores y oficiales de Hacienda de los puertos de las posesiones españolas acerca de las trabas indebidas que ponían a la Compañía Real de Guinea en el tráfico de esclavos, reglamentaba dicho comercio, especificando las atribuciones de los funcionarios y los derechos de los factores<sup>3</sup>.

Nuevo motivo de queja fué para la Compañía la tardanza que, en virtud de la representación del Cabildo de Buenos Aires de 19 de junio de 1705, sufrió el desembarco de la esclavatura y tripulación enferma "de viruelas, mal de Luanda y otros males de peste", del *Amphitrite*. En vano las autoridades de este barco protestaron y se dirigieron al gobernador, alegando que si se les obligaba a mantener la cuarentena en el barco, los negros se contagiarían y morirían<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Véase pormenores de su viaje en el cuadro II.

<sup>2</sup> Una investigación sobre las actuaciones del *Atlas* demostró que el permiso había sido excedido fácilmente en una mitad (total 150.000 pesos) (G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 378).

<sup>3</sup> Publicada en la *Revista de la Biblioteca Nacional*, *cit.*, t. XVI, núm. 42, págs. 314 a 317; *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonial*, *Sección Gobierno, Tribunales*, leg. 293, exp. 3.

<sup>4</sup> En el Cabildo del 4 de julio, el Procurador general de la Ciudad hizo notar al Gobernador "si por tan corto interés como es del valor de 30 a 40 negros que se les pueden morir hacen los esfuerzos y protestas que constan de su escrito, en cuenta más razón las debe hacer este Cabildo por la con-

No causa extrañeza, por tanto, que Hays se quejara en su carta a Pontchartrain, de 20 de octubre de 1705, de la hostilidad que los españoles exteriorizaban hacia el asiento<sup>1</sup>.

Idénticos conceptos emite Hays en sus *Mémoires touchant l'établissement des Jésuites dans les Indes d'Espagne*, en que rinde cuenta al ministro de Marina de Francia, de su actuación durante los 7 años de su estadía en Buenos Aires como director de la factoría. "Durante el tiempo que estuve en Buenos Aires... encontré siempre, en mi camino, a los gobernadores —(aunque pensionados de la compañía por ser Jueces y conservadores de la oficina del Asiento)— que anteponian su interés a toda otra cosa y no tenían más fin que amasar grandes fortunas durante los cinco años de su gobierno, a expensas de todo el mundo... Hicieron sentir los efectos de su insaciabilidad a la Compañía del Asiento mediante una infinidad de contratiempos y de exacciones, a que estuve obligado a someterme, para no exponer los intereses de la compañía a inconvenientes más enojosos. Esto no se produjo, sin embargo, sin dejar de hacer muchas representaciones y quejas, aunque en vano; esos gobernadores no prestan oído sino a las proposiciones, y so pretexto de Jueces Conservadores de los intereses de la compañía, quieren ser informados de todo lo que sucede en la venta de negros y la compra de cueros, en donde jamás dejan de crear dificultades, que parecen insuperables y que no se allanan hasta que el gobernador en ella obtenga sus ventajas. En fin, pueden considerarse los gobernadores de ese país como tiranos, y los habitantes sus esclavos, de quienes exigen impuestos injustos y siempre renovados. Encuentran el secreto de malversar los fondos del rey de España, mediante gastos que no aparecen y que en realidad no tienen otra aplicación que salir de las arcas de Su Majestad Católica para entrar en las de los gobernadores"<sup>2</sup>.

De todo lo expuesto resulta que el acceso tan codiciado a Buenos Aires no fué, para la Compañía, fuente de los grandes beneficios que esperaba. Puede afirmarse que en realidad no hizo, en

servación de sus pobres vecinos, que se hallan totalmente arruinados con las calamidades que se están experimentando de hambre y guerra recién concluida y que es cierto y evidente se acabarán de arruinar y consumir si sobre los trabajos referidos se introduce la epidemia de las viruelas que en estos reinos es la mayor y más pestilente que se ha llegado a conocer"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> *Archives Nationales*, París, *Colonies*, F. 2A 8; R. PÉRNAUD, *op. cit.*, pág. 52.

<sup>2</sup> [JORGE HAYS], *Mémoires touchant l'établissement des Jésuites dans les Indes d'Espagne, envoyés à Monseigneur de Pontchartrain, Ministre d'État, à Paris le 18 octobre 1710*, págs. 3 a 5, s. 1., 1758.

el gran puerto del Río de la Plata, sino un comercio irregular e insignificante. Solamente el contrabando le procuró algunos beneficios que debió compartir con otras naves francesas que, mediante el pretexto del asiento, lograron ser admitidas en él.

## CUADRO IV

## RESUMEN ESTADÍSTICO DE LOS NEGROS INTRODUCIDOS ANUALMENTE POR LA REAL COMPAÑÍA DE GUINEA

Años	Cabezas	Piezas
1702	—	—
1703	367	235
1704	48	40
1705	473	372
1706	—	—
1707	340	262
1708	797	679
1709	298	254-1/2
1710	301	242
1711	—	—
1712	702	605
1713	148	112-1/3
1714	1	1
	3.475	2.802-5/6

Resulta un promedio anual de:

267,3 cabezas o sea 215,6 piezas de Indias

## 7. LUGARES DE DEPÓSITO DE LOS ESCLAVOS EN BUENOS AIRES.

Al llegar, en 1703, el *Opiniâtre* con su carga de ébano, el director Hays depositó a los esclavos en la "Chacra del señor Obispo", a media legua de la ciudad, celebrando con el deán de la Quala, un contrato de arrendamiento de un año por dicha chacra y por una casa en la ciudad.

Pero debido a la incomodidad de la distancia entre los dos establecimientos y a los perjuicios que experimentó la Compañía por carecer la chacra de los desahogos necesarios para el hospedaje



de los negros y por la falta de agua, Hays y el tesorero de la Compañía, Maillet, se interesaron por El Retiro, residencia del ex-gobernador, maestro de campo Agustín de Robles, la que estaba en venta, siendo "el edificio como el paraxe mas a proposito de cuantos se pueden allar en estos Reinos p<sup>a</sup> el efecto"<sup>1</sup>.

El edificio era, en efecto, el más grande y suntuoso de la gobernación. Estaba situado a un cuarto de legua de la ciudad, en una loma sobre la barranca del Río<sup>2</sup>. Se componía de 32 cuartos o "rrepartimientos" cubiertos de tejas, entre los cuales cuatro eran capaces de alojar a más de 200 cabezas de negros cada uno. Las numerosas ventanas y puertas eran todas de madera. Una extensa huerta, de más de 300 varas cuadradas, cercada por una pared de cuatro varas de alto y cultivada con hortalizas y árboles frutales, rodeaba la casa. Contaba, además, con dos tahonas para moler el trigo, un horno, una noria y la gran cochera para el servicio del gobernador. Pastaban en la chacra 500 —o mil— porcinos y 50 caballos<sup>3</sup>.

A Hays y Maillet les pareció excesivo el precio y desistieron de su compra. Entraron en cambio en trato con el nuevo propietario, Miguel de Riblos, con quien fijaron las condiciones de un proyecto de contrato de locación. Esto trajo sus complicaciones, pues cuando al cabo de dos años Hays quiso devolver al dueño su propiedad, éste inició un largo proceso. Sostuvo Riblos que el director de la Compañía de Guinea pretendía rescindir un compromiso contraído por toda la duración del asiento y que estaba en

<sup>1</sup> *Miguel de Riblos, contra Jorge Hays (Director del Real Asiento para la introducción de negros esclavos), sobre cumplimiento de un contrato, en Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales, leg. R, n° 3, exp. 6. Véase el facsímil incluido en este trabajo.*

<sup>2</sup> "El 26 de agosto de 1692 el vecino y capitán don Miguel de Riblos propuso la compra de 300 varas en ceja de dicha barranca con todo su frente desde dicha Barranca al río.... Al Cabildo no le pareció mal la propuesta, extendiéndose escritura de compraventa el 6 de diciembre de 1692. Esta fracción de tierra situada en el límite noroeste del ejido, constituida por 300 varas en cuadro... fué donde se levantó una casa llamada el Retiro y que hoy podríamos situarla, en un cuadrado con ángulo noreste en la intersección de Maipú y Arenales; el sur en Florida y Charcas, el oeste en la manzana comprendida por Esmeralda, Santa Fe, Maipú y Charcas y el ángulo este en medio de la manzana Charcas, Florida, Santa Fe y San Martín" (MIGUEL SORONDO, *Procedencia del nombre de "El Retiro"*, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, año XXI, t. XXVII, Buenos Aires, julio 1942-junio 1943, núms. 93-96, págs. 198 a 200).

<sup>3</sup> *Miguel de Riblos, sobre un pleito que sigue con la Real Compañía de Guinea, en Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales, leg. R, n° 3, exps. 6 y 4.*

vigor aún cuando no se había firmado. Hays por su parte afirmó que no había habido ajuste y que estando el documento sin su firma, carecía de todo valor. El pleito fué perdido por Riblos y la Compañía, absuelta de toda obligación, dejó la casa que había estado usando para depósito de sus negros desde el 1º de abril de 1704 hasta el 1º de abril de 1706 y en que habían esperado su venta los sobrevivientes del navichuelo *N.º D.º de l'Épine de France*, del *Medemblick* y del *Amphitrite*. De aquí se pasó a la casa del capitán Bernardo de Pascua, alquilada al efecto <sup>1</sup>.

Pero ya el 12 de noviembre de 1705 Hays y Maillet habían presentado una petición en la que expresaban las fuertes pérdidas sufridas por la Compañía por no haber podido desembarcar, a su llegada, la esclavatura y tripulación enferma del *Amphitrite* y depositarlas en la casa que tenían alquilada en el Retiro. Debieron en cambio pasar la cuarentena en el mismo navío, por no haber encontrado casa de campo suficientemente distante con los socorros necesarios para su alimento y curación. En consecuencia, solicitaron la señalación de un terreno en el cual edificar un hospicio para recibir a los negros, aunque viniesen con epidemia.

El Cabildo, en un comienzo, se negó a conceder terrenos en esta banda del Río de la Plata para recibir a los negros "que no binieren con toda sanidad". Se consideró que el lugar más adecuado, para desembarcar a los enfermos, era la isla de Martín García y que, en caso de no haber contagio, el Retiro le parecía un lugar muy conveniente.

Por último el gobernador Valdés, a raíz de las reiteradas solicitudes del director y tesorero de la concesionaria, por auto de 8 de enero de 1706 les dió facultad "para que soliciten terreno donde poder fabricar la casería conveniente siendo en distancia de un cuarto de legua de la ciudad y otro tanto de la lengua de agua de el río y de el Riachuelo por ser muy de la obligación de este gobierno el prevenir por este medio la introducción de géneros prohibidos que con la cercanía de su situación puede cometer la gente de mar".

La Compañía edificó su asiento en lo alto de la barranca, en las proximidades del lugar donde hoy se encuentra el parque Lezama, sobre la actual calle Brasil <sup>2</sup>. Su situación está perfectamente señalada en el plano de José Bermúdez, de 1713 <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> "Al comenzar sus tratos, adquirió la compañía francesa el terreno que pertenecía a fray Gerardo de León, ubicado al pie de las barrancas, hacia la parte sud de la ciudad, cerca de lo que hoy es Parque de Lezama" (D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 48).

<sup>3</sup> Véase: lámina I.

Arrendamiento de la  
 Meson el Detico pasado entre el Señor Don Miguel  
 de Ribla propietario de ella, y el Señor  
 Don Jose Hays dueño, y haciendo por la Real  
 Compañia de Laviento alquiladero



Saber  
 que el alquiler de la dha meson empezara a correr  
 desde el primero del mes de abril de 1704. dia  
 del acabamiento de la primeros seis meses del arrendamiento  
 de la meson del Señor Padre Dean de la  
 quala el dho Señor Hays havia echo arrendamiento  
 por un año de forma que por los otros seis meses  
 de cumplimiento del año, el dho Señor Hays quedara  
 derrogado. para con el dho Padre Dean, por el dho Señor  
 Ribla;

Y el dho Señor Ribla se ha obligado de averuar la  
 dha meson el Detico en muy buen estado, y de averuar  
 tenerla de la reparacion necesaria, como techos, vigas,  
 Capias, Corrales de Cavallos, y Carneros, puertas cerrantes  
 a llaves, Ventanas guarnecidas de quetas y tela, y que  
 hará hacer el dho Señor Ribla, una tapia de de  
 de la Vieja Caona hasta el almazan grande, y  
 de alargar la Cochera hasta el Nivel de dho  
 almazan, con una puerta grande cerrada, y de  
 tener la Moria en tal estado que se sigue



de ella y gozara el dho Señor hays de la fuerza  
de la huerta y Fructo de Caencos, de  
las quales sacara el dho Señor Ribla, dor cada  
Semana y me obligo yo dho Señor hays, de  
reñder esta misma Cantidad de Caencos al acasimien  
del presente arrendamiento al dho Señor Ribla el  
qual medeus tambien fornecir, hasta Cantidad de  
50 Cavallos y yegua buena y en estado de poder  
fazer la dha mezon la quales 50 Cavallos y  
yegua Remitirá al dho acasimiento al dho Señor  
Ribla, sino la hurtan y que no la toman lamaina  
de ganado;

Y al caso que el dho Señor Ribla falta demandar  
hazer las dhas reparaciones necesarias. somos quedado  
de acuerdo, que yo dho Señor hays la haze  
hazer, ala gasta del dho Señor Ribla y en  
diminucion del dho arrendamiento el qual a  
estas condiciones durara mientras el tratado de laviento  
y por el gozar de la dha mezon, pagare yo dho  
Señor hays. al dho Señor Ribla dor mil  
peza cada año, del pagamiento de los quales dor  
mil pezas me sera dado buenas, y Valdezas almas  
de fin y quitto, y no seze obligado a pagar ningunos  
derechos, Diezmas, ny reparaciones ala salida de la

Ma Meon sino de las Serraduras de las  
 puertas, y Ventanas, el Todo Concluydo y  
 Resoluydo en presencia de su Señoria el Venoz  
 Gobernador de esta Ciudad, el 18. de enero de 1  
 1704. y por asi sea verdad haue mos a firmado  
 el presente Doble, en Buenos ayres el mismo  
 dia y año que arriba

Doy fe que el Sr. Don Domingo Lopez de Alvarado  
 de Obispo Comisionado Ordinario de esta Real Audiencia  
 de Charcas de Mayo de mil e 700 años. Y para  
 que conste ponga Por Comisionado en Buenos ayres  
 el Sr. Don Domingo Lopez de Alvarado  
 el Sr. Don Domingo Lopez de Alvarado  
 el Sr. Don Domingo Lopez de Alvarado



## CAPÍTULO VII

# EL ASIENTO INGLÉS

### ANTECEDENTES DIPLOMÁTICOS

#### 1. LA SUCESIÓN DE ESPAÑA Y SU RELACIÓN CON LOS INTERESES COMERCIALES DE LAS POTENCIAS EUROPEAS.

A fines del siglo xvii se presentó al Viejo Mundo el capital problema de la sucesión del trono español. Era la herencia más grande de la historia moderna a transmitirse por acto de última voluntad. Se trataba de un inmenso imperio, representado por la Península, los Países Bajos, parte de Italia, las extensas regiones americanas y las Islas Filipinas. Cualquiera de las naciones europeas que lo obtuviese iba a romper el equilibrio creado a raíz de la Paz de Westfalia.

Se explica así la febril tensión que dominaba a toda Europa cuando el 3 de noviembre de 1700 murió Carlos II. Se abrió de inmediato su testamento, por cuya cláusula más importante disponía que legaba la monarquía íntegra al duque de Anjou, y si éste no aceptaba, al duque de Berry, ambos Borbones; y si éste también rehusaba la sucesión, el trono correspondería al archiduque Carlos de Austria, segundo hijo del emperador, y si éste moría, al duque de Saboya y sus herederos. Quedaba establecido, además, que ninguno de los herederos podría reunir dos tronos en su persona<sup>1</sup>.

Sin embargo, cuando Luis XIV aceptó el trono español para su nieto, el duque de Anjou, le reservó sus derechos sobre la corona de Francia mediante las célebres *lettres patentes* de diciembre de 1700. Esta circunstancia impulsó a Austria, Inglaterra y los Estados Generales a formar un frente opositor, no tanto contra la unión política de Francia y España cuanto contra la unión eco-

<sup>1</sup> Para mayores detalles véase: CHARLES GIRAUD, *Le Traité d'Utrecht*, París, 1847.

nómica de ambas naciones. Fué el temor de la pérdida de los mercados peninsular y americano más que el interés dinástico de los Habsburgo, lo que motivó principalmente la reacción de las dos potencias marítimas, Holanda e Inglaterra.

En setiembre de 1701 se concluyó en La Haya la Gran Alianza entre la Gran Bretaña, el emperador y los Estados Generales, sobre las siguientes bases: a) asegurar a la Casa de Austria una compensación por sus derechos a la monarquía española; b) liberar a los Países Bajos de la ocupación francesa; c) impedir la reunión de las coronas francesa y española bajo un mismo gobierno y la apropiación, por parte de Francia, de cualquier parte de las Indias Occidentales; d) facilitar a los ingleses y holandeses el acceso al comercio de América.

Esta coalición se amplió, en 1704, con Portugal<sup>1</sup> y el duque de Saboya<sup>2</sup>. Entre Portugal e Inglaterra se había firmado ya, en 1703, el tratado de Methuen, en virtud del cual la primera de las naciones quedó ligada estrechamente a las directivas internacionales de la segunda.

La larga guerra de la sucesión de España tuvo alternativas sorprendentes. Luis XIV alcanzó al comienzo destacados triunfos, pero en 1704 con la derrota de Hochstädt se inició una serie de desastres para Francia, que obligó finalmente al más orgulloso monarca de Europa a iniciar negociaciones de paz.

En España misma, a la cual Luis XIV había decidido abandonar, los aliados tomaron a Madrid el 25 de junio de 1706. Felipe V parecía definitivamente destronado.

## 2. EL PROYECTO DE ASIEN TO Y EL TRATADO DE COMERCIO DE 1707 CONCLUIDO EN BARCELONA ENTRE INGLATERRA Y CARLOS DE AUSTRIA.

Inglaterra que había sido el alma y el brazo fuerte de la Alianza, resolvió aprovechar la situación y encargó a Stanhope<sup>3</sup> negociar con el archiduque. Su política perseguía un doble fin: a) convertir a toda la península hispánica en una dependencia

<sup>1</sup> Cuando el rey portugués se adhirió a la coalición, su primer cuidado, para legitimar el giro de su política, fué denunciar la apropiación, por parte de Francia, del comercio indiano.

<sup>2</sup> Por su parte, Luis XIV estaba apoyado por España —o sea su nieto Felipe V—, Baviera, Sajonia y el arzobispo de Colonia. El duque de Saboya fué un aliado muy dudoso que trató de favorecerse adhiriendo a cada momento al partido más fuerte.

<sup>3</sup> Instalado en Barcelona como general y diplomático.



económica de Inglaterra mediante un tratado análogo al que Lord Methuen había concluido con Portugal; y b) obtener, con respecto a las Indias, privilegios más importantes aún de los que había conseguido Francia, suplantarla y asegurarse un mercado exterior que no sólo comprendiera la Península, sino todo el continente americano.

De los privilegios obtenidos por Francia, el que más había incitado la envidia de Inglaterra, había sido la concesión del asiento de negros, y desde esa época soñó con apropiárselo. Ahora creyó llegado el momento oportuno y en 21 de noviembre de 1706 envió instrucciones a Stanhope, de concluir con el archiduque un *asiento* para el suministro de negros a las colonias hispanas. Si bien se le enviaba un bosquejo del contrato que debía concertar, se le recomendaba no malograr la negociación insistiendo demasiado estrictamente en sus cláusulas que eran las mismas del asiento francés, salvo la supresión de unos artículos poco importantes. Sin embargo, había una diferencia esencial con el modelo francés, que residía en negarle participación al rey de España en el nuevo asiento. Éste debía ser un asunto exclusivamente inglés. Por lo tanto no habría ya asociación con la corona española: los nuevos asentistas deberían estar libres de toda ingerencia del gobierno de Madrid. Pero si bien los ingleses descartaban la intervención del monarca hispano, no por eso despojaban al asiento de su carácter internacional. Al contrario: hacían intervenir a la misma reina Ana como asentista principal, con la que se concluiría el contrato concediéndole el monopolio de la trata en las Indias españolas<sup>1</sup>. Sin embargo, los azares de la guerra retardarían aún por cinco años el logro de la aspiración inglesa.

Por de pronto Inglaterra obtuvo un *Tratado de Comercio*, suscripto en Barcelona unos meses más tarde, a 10 de julio de 1707, por Stanhope y el príncipe de Liechtenstein. Ese tratado, que restablecía en ocho artículos el comercio recíproco entre españoles e ingleses y consagraba la mayoría de los reclamos de estos últimos, se completaba con un *artículo secreto* que abría a los británicos también el comercio de las Indias, con exclusión absoluta de sus rivales. A pesar de la reserva con que se rodearon las conferencias, sus ecos llegaron hasta Francia, donde corrieron

<sup>1</sup> El proyecto de contrato está publicado en ELIZABETH DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, t. II, págs. 16 a 21, Washington, 1931, y en G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, págs. 699 a 703, documento N<sup>o</sup> 7. El título del documento es significativo: "Contract for Black or Negroes made and agreed with Her Majesty of Great Britain 'or herself and such of her subjects as she shall appoint to be contractors'".

rumores de que se había logrado arrancar al archiduque concesiones exorbitantes.

Entretanto seguían las negociaciones de paz, varias veces interrumpidas por el rechazo de las proposiciones demasiado severas de los aliados, pero reanudadas después de nuevos desastres de las armas francesas<sup>1</sup>. Mas los enormes sacrificios que la guerra imponía a todos los beligerantes y, sobre todo, a Inglaterra, la hizo cada vez más impopular en ese país y produjo, por último, la caída del gabinete *whig* y la toma del poder por el partido *tory*, el partido de la paz. Y cuando a fines de 1710 los aliados volvieron a perder Madrid<sup>2</sup>, a raíz de una campaña desafortunada en España, el nuevo gabinete inglés resolvió terminar la lucha. Pensaba afianzar su popularidad procurando a la nación ventajas comerciales considerables en España e Indias, además de la cesión de las mejores colonias francesas de América del Norte. Y como el archiduque Carlos ya no podía procurar a Inglaterra las ventajas estipuladas en 1706, ésta trató de obtener, por intermedio de Luis XIV, equivalentes de Felipe V. Por otra parte, los sucesos casi en seguida le darían razón: la muerte del emperador José I y la ascensión del archiduque al trono de Alemania, haría más peligrosa la reconstitución eventual del imperio de los Habsburgo que mantener sobre el trono de Madrid a un Borbón liberado de la tutela de los reyes de Francia<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Después de la desastrosa campaña de 1708, Luis XIV, que hasta entonces no había querido consentir a que su nieto descendiera del trono, se conformó con ello e inició nuevas negociaciones sobre esa base. Felipe V resolvió entonces defender su corona por sus propios medios. Como nada podía esperar de los ingleses, recompensados ampliamente por el archiduque Carlos, decidió dirigirse a los holandeses. El conde de Bergeyck fué encargado de llevar a buen término estas negociaciones, independientemente de toda intervención francesa. Se le autorizaba a ofrecer a los aliados una participación en el comercio de las Indias como interesados de una *Compañía Internacional*, en la cual españoles, franceses, ingleses y holandeses participarían en un cuarto cada uno. El *Asiento de negros* estaría incluido en el comercio de la Compañía. No tuvo éxito esa negociación por reclamar los holandeses la exclusión de los franceses.

<sup>2</sup> El resultado de la campaña de 1710 demostró a los aliados que era imposible imponer por la fuerza al archiduque Carlos a los castellanos, de modo que permanecieron inmóviles en Barcelona hasta que evacuaron el territorio a raíz de la paz de Utrecht.

<sup>3</sup> Al morir el 17 de abril 1711 José I, hijo y heredero del emperador Leopoldo, sin dejar descendencia, le sucedió el archiduque Carlos como Carlos VI. Reuniéndose así los estados españoles con los austríacos quedaba restaurado el imperio de Carlos V y se destruía el equilibrio político europeo, por el que se había luchado durante diez años. Se operó entonces una revolución moral a favor de los Borbones, debilitándose sensiblemente la Coalición desde 1710.

La iniciativa partió, pues, de Inglaterra. En España se comprendió en seguida que, de concederse ventajas comerciales satisfactorias al ministerio *tory*, la paz estaría asegurada. El conde de Oxford encargó al abate Gautier hacer saber al secretario de estado Torcy, de quien era agente en Londres, que el ministerio inglés deseaba la paz. Se rogaba a Luis XIV renovara sus relaciones con los holandeses, pero como éste se negara y expresara que sólo trataría con los ingleses, estos últimos le evitaron a establecer las proposiciones que podrían servir de base a las negociaciones, encargándose el gabinete inglés de comunicarlas a sus aliados.

Se confeccionó entonces una memoria que se acercara lo más posible a las pretensiones del gabinete inglés. La respuesta de Torcy a Whitehall fué, en realidad, la base de la nueva negociación, base diametralmente opuesta a la de las negociaciones precedentes, pues se partía del mantenimiento de Felipe V en el trono español, con satisfacciones convenientes para las potencias confederadas<sup>1</sup>.

El primer punto de esa memoria establecía que los ingleses obtendrían “seguridades efectivas”<sup>2</sup> para ejercer su comercio en España, Indias y en el Mediterráneo y que se aseguraría “el estado, el comercio y en general, el interés de todas las partes comprometidas en la presente guerra” (4º punto). Además se preveía una conferencia donde discutir las pretensiones de los aliados (5º punto).

A pesar de su vaguedad, las proposiciones fueron del agrado de los ingleses porque Luis XIV había tocado de entrada el punto sensible; sólo faltaba precisar el alcance de las “seguridades efectivas” prometidas para el comercio.

El ministerio inglés comunicó las propuestas francesas a los holandeses y obtuvo una respuesta no del todo desfavorable. Expidió entonces a París a Matthew Prior con una memoria conteniendo las exigencias inglesas<sup>3</sup>. Este documento comenzaba por esta-

1 CH. GIRAUD, *op. cit.*, págs. 66 a 119, estudia todas las negociaciones que se siguieron entre las diferentes potencias hasta la Paz de Utrecht; E. W. DAHLGREN, *Les Relations Commerciales et Maritimes entre la France et les Côtes de l'Océan Pacifique*, t. I, *Le Commerce de la Mer du Sud jusqu'à la Paix d'Utrecht*, págs. 619 a 660, París, 1909.

2 “*Sûretés réelles*”.

3 Prior, antes de presentar el memorial, averiguó si Luis XIV tenía poderes del rey de España, que le autorizaran a tratar en su nombre. Torcy respondió afirmativamente, a pesar de que Luis XIV no había recibido plenos poderes de su nieto. Sin embargo, no por eso se creyó menos autorizado a negociar por él y, sin pretender imponer a España una tutela como lo había hecho a principios del reinado, quería obligarlo a consentir en los sacrificios que fueran necesarios para lograr la paz.

blecer la separación definitiva de las dos coronas de España y de Francia, como base de todo arreglo y a continuación trataba dos órdenes de asuntos: 1º) generales, respecto de los intereses de todos los aliados, y 2º) particulares, o sea los que interesaban directa y exclusivamente a Inglaterra, como la demolición de Dunkerque y el reconocimiento de la sucesión de la línea protestante, pero recalca ba sobre todo las pretensiones comerciales y coloniales de Gran Bretaña. De Francia exigía la cesión de Terranova, de la bahía y el estrecho de Hudson, la aceptación del *uti possidetis* en la América septentrional y un tratado de comercio favorable. De España se pedía la cesión de Gibraltar y Mahon, un tratado de comercio concerniente a la Península y a las Indias, con la cláusula de “nación más favorecida” —toda ventaja concedida o a concederse a cualquier nación, lo sería igualmente a Inglaterra—, la posesión de cierto número de plazas en América que se designarían en el tratado de paz; y finalmente, el *asiento de negros*, tal como lo habían poseído los franceses, con el agregado de la facilidad de acudir a las mencionadas plazas americanas para depositar allí a los esclavos y hacerlos reposar de las fatigas de la travesía. Inglaterra exigía, además, se mantuvieran secretas las negociaciones hasta que ella misma las hiciera conocer. En cuanto al significado que debía asignarse a las “seguridades efectivas” Prior fué muy claro: dada la extensión de las costas americanas, Inglaterra no podía contentarse con una sola plaza, sino que solicitaba por lo menos cuatro, o sea dos sobre la Mar del Norte y dos sobre la Mar del Sur. No era necesario que fuesen ciudades considerables; el ministerio inglés únicamente tenía la intención de procurar a los comerciantes británicos lugares de depósito, seguros y al abrigo de los piratas. Tampoco tendría inconveniente alguno que Francia solicitara lo mismo de España. En cuanto a la *trata de negros*, decía Prior, era una simple cuestión particular y un medio para restablecer la situación económica de las dos compañías africanas inglesas.

Prior agregaba que Inglaterra tenía necesidad de encontrar un procedimiento con que pagar las ruinosas deudas que había contraído para sostener la guerra y que se proponía hacerlo, precisamente, con las ganancias que le dejaría el comercio americano. Recalcaba que Inglaterra se contentaba con ventajas bien inferiores a las que en su tiempo le había acordado el archiduque, admitiendo así los tratados secretos que le habían acordado el libre comercio de las Indias y la exención de derechos.

El examen atento de las proposiciones inglesas convenció al

gobierno francés, que eran, en esta forma, inaceptables<sup>1</sup>. Para evitar una nueva interrupción de las negociaciones y como por otra parte estaba convencido que Inglaterra deseaba sinceramente la paz, eligió una combinación que daría lugar a discusiones: en vez de confiar la respuesta a Prior, lo hizo acompañar a su regreso a Londres por un agente francés con plenos poderes de Luis XIV para debatir, proponer y adoptar lo más conveniente. La elección recayó en Mesnager, abogado de Rouen, muy entendido en el comercio americano, director de la Compañía del Asiento francés, quien debía, sin embargo, someter lo resuelto a la ratificación del gobierno español.

En realidad, Luis XIV no estaba muy convencido de que Felipe V aceptaría las condiciones, sobre todo si se trataba de ceder algún territorio en América. Por eso, mientras Mesnager, Prior y Gautier se encaminaban hacia Londres, los agentes franceses en Madrid acentuaban su presión sobre la corte española. Era necesario convencer a España de ponerse nuevamente en manos de la diplomacia francesa y obtener que aceptara por adelantado lo que negociaría Mesnager en nombre de Luis XIV y de su nieto. El nuevo embajador Bonnac logró ese objetivo con asombrosa rapidez.

### 3. PROGRESO DE LAS NEGOCIACIONES: CONVENCIÓN DE LONDRES.

En realidad los intereses españoles fueron mejor salvaguardados que los franceses, pues Mesnager no logró que se cediera en ninguna de las condiciones impuestas a Francia. En cuanto a España, ya no se le reclamaron las plazas en Indias, no se deseó la formación de la Compañía de comercio proyectada, ni se tuvieron ya miras sobre Cádiz. En cambio, se mantuvieron firmes las pretensiones sobre Gibraltar y Mahon y se exigió la seguridad de poder disfrutar de todas las concesiones de "nación más favorecida" y de tener una situación de especial privilegio mediante un beneficio del 15 % sobre los aranceles aduaneros. Las "seguridades" en Indias estarían contenidas en el *asiento* y durarían

<sup>1</sup> Mesnager fué encargado de estudiar a fondo las pretensiones inglesas. De ese examen resultó que ceder a las exigencias inglesas en toda la línea, concediéndole a la vez el comercio de negros y la facilidad de fortificarse en Indias y organizar allí en toda seguridad el comercio intérlope, era poner en sus manos la integridad del comercio de Indias, lo que, en realidad, les había prometido el archiduque. La necesidad de fomentar su comercio no era sino un pretexto, revelando los medios reclamados para ese fin, el verdadero objetivo perseguido: hacer un comercio directo que les permitiría dar luego un paso adelante hacia proyectos más extensos, posiblemente de ocupación de algún sector de los ricos dominios hispanos.

treinta años, se designarían los lugares destinados para reposo de los negros y se asignaría a los asentistas un terreno sobre el Río de la Plata que les serviría de depósito y lugar de aclimatación en espera de la venta de los esclavos. Ofrecían además, someterse a la inspección de un oficial español designado por S. M. C. para evitar cualquier abuso.

La solicitud de terreno en el Río de la Plata tenía mucha importancia que no desconocía Mesnager, muy enterado del papel que desempeñaban esos territorios en la extensión del comercio intérlope al Perú y Chile, pero consideró, seguramente, que España tenía sobradas razones de mostrarse contenta con el giro tomado por las negociaciones.

Luis XIV decidió aceptar inmediatamente, sin comunicar a su nieto las nuevas bases, pues estimó sería más conveniente mantener la exclusiva dirección de las conferencias y presentarle al monarca español el resultado final. Únicamente hizo reservas en lo concerniente a América septentrional, declarando que esas concesiones provisorias no se volverían definitivas sino después de concluida la paz general. Aceptó, en cambio, todas las reclamaciones inglesas relativas a la compensación de las plazas de seguridad en América. En lo concerniente al *asiento*, se recomendó a Mesnager no divulgara las condiciones a que se había ajustado el contrato francés, porque si bien había artículos favorables a la Compañía, otros le habían resultado perjudiciales y convenía dejar que los ingleses salieran del paso como mejor lo entendieran, según la siguiente expresión textual: "Laisser les anglais se tirer de l'affaire comme ils l'entendraient".

Pontchartrain, consultado sobre los intereses de la Compañía francesa en el asunto, había sometido una idea que debe ser mencionada. Como se recordará, la Compañía de Guinea tenía derecho a disfrutar de su contrato durante otros tres años después de expirado y contaba con esa prórroga para reparar, al amparo de la paz, parte de sus pérdidas. El rey de España, al desposeerla sería obligado a resarcirla con una suma considerable, pero como podría suceder que el estado de sus fianzas no le permitiera pagarla, convendría que él impusiera a los ingleses la obligación de satisfacer las justas reclamaciones de la mencionada Compañía. En ese caso, les resultaría más conveniente a los ingleses, formar una sociedad con la Compañía de Guinea antes que indemnizarla. Esta tentativa de hacer participar al comercio francés de los privilegios que el comercio inglés quería quitarle, no podía tener éxito, como en efecto no lo tuvo, pues los ingleses, teniendo en manos la situación, no se comprometieron a indemnizar a los asentistas franceses.

El 8 de octubre de 1711 fueron firmados los Artículos Preliminares. En ellos se restablecía la cuestión política en su verdadero significado: impedir la reunión de las coronas de Francia y España en un solo príncipe. Ya no se hablaba de la exclusión de los Borbones, aunque tampoco se reconocía explícitamente a Felipe V<sup>1</sup>. La conclusión de esa importante negociación fué recibida en España con menos alegría de la que hubiese deseado la corte de Versailles. Se sustentaban ciertos temores sobre el resultado de las concesiones acordadas, especialmente en lo que se refería al Río de la Plata y temían importantes pérdidas derivadas de la exención de derechos, sobre todo si se verían obligados a otorgar las mismas facilidades también a los holandeses.

En Inglaterra, el ministerio *tory* hizo concebir grandes esperanzas a la nación. De buena fe y no sin razón, creía haber adquirido para sus comerciantes ventajas únicas. Cabe señalar que más tarde la decepción fué grande, llegándose a acusar a los *tories* de haber comprometido el honor británico sacrificando a los aliados de Inglaterra. Sin negar lo egoísta de la negociación, debe destacarse que el gobierno precedente no había actuado de otra manera en 1707 al negociar con el archiduque.

A fin de que cada príncipe envuelto en esta guerra recibiera su satisfacción, se convocó para el 12 de enero de 1712 un Congreso General en Utrecht<sup>2</sup>. Se inició así el año 1712 dedicado a la elaboración de la paz. Pero esa paz tan deseada estaba aún lejos de concretarse. Aparte de la muerte del duque de Borgoña, que volvió a poner en discusión las renunciadas de los Borbones y la separación de ambas monarquías, muchos obstáculos quedaban todavía por vencer. Dificultaban sobre todo la obra de los negociadores la irritación y el descontento de los aliados de Inglaterra. Éstos se sentían burlados y, fingiendo intransigencia, trataban de obtener las ventajas esperadas que la defección de aquélla comprometía. Otra causa del estancamiento de las negociaciones la constituyó la estrechez del espíritu de que se hizo gala en Madrid, oponiéndose a las concesiones necesarias y tratando de volver a menudo sobre lo ya otorgado.

La disolución de la Liga era un hecho, pero mientras que el

<sup>1</sup> Después de su firma, los ministros de la reina Ana especificaron que Inglaterra tendría derecho a las ventajas comerciales acordadas, cualquiera que fuese el príncipe que obtuviera en reparto la monarquía española y que todo lo resuelto no tendría efecto sino después de la conclusión de la paz general. Dice G. SCALLE, *op. cit.*, t. II, pág. 520; "Luis XIV se contentaba, pues, con un reconocimiento implícito de Felipe V, fundado únicamente en la buena fe de los ingleses".

<sup>2</sup> Se inauguraron las conferencias para la paz en la Municipalidad (Hôtel-de-Ville) de Utrecht, el 29 de febrero de 1712.

emperador, más interesado que ningún otro, mantenía sus ejércitos en campaña, Holanda y Portugal perdían con el abandono inglés toda posibilidad de continuar la guerra y su resistencia no podía ser sino ficticia. Era pues necesario para España seguir la política de Francia y ratificar las concesiones hechas a los ingleses, dado que en caso contrario se convertiría en un auxiliar imprevisto de los holandeses y portugueses, amenazando la estabilidad de la paz que aún era tan precaria.

En Francia se temía alguna imprudencia de los españoles, pero la severidad de los aliados acudió en favor de Luis XIV, al rechazar éstos a los diplomáticos españoles, quienes no serían recibidos sino después de haberse concertado las condiciones generales referentes a España. Felipe V se vió obligado a expedir poderes a su abuelo para que tratara en Utrecht en su nombre, mientras sus diplomáticos permanecían en París<sup>1</sup>.

Cuando los plenipotenciarios franceses elaboraban su primer plan de condiciones generales, los ingleses presentaron nuevas exigencias relativas al territorio que se les había prometido en el Río de la Plata, reclamando que fuera de su elección. Asimismo pretendían se suprimiera el oficial de inspección, condición anteriormente aceptada. Luis XIV hizo responder a Londres que sólo a duras penas se habían obtenido todas esas concesiones de Felipe V y que si Inglaterra deseaba otras nuevas, debería negociar con los plenipotenciarios españoles, haciéndoles despachar sus pasaportes, o hacerlo directamente con los ministros de S. M. C. Inglaterra eligió esta última vía y resolvió enviar a la corte española un embajador para discutir las franquicias acordadas por el rey y reglamentar todo lo concerniente al asiento<sup>2</sup>. Ese emba-

<sup>1</sup> Esos plenos poderes no mencionaban ni la cesión de Gibraltar y Mahon, ni la exención de derechos prometida a los ingleses, ni el asiento. Felipe V complacía así un deseo del ministerio *tory* que quería ocultar a los holandeses las ventajas que había obtenido.

<sup>2</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 528, sostiene que Felipe V aprovechó la ocasión para deshacerse del intermediario (el gobierno francés) y para tratar de obtener una rebaja sobre el precio de la paz. Para acentuar su deseo de independencia, envió a Londres a uno de sus plenipotenciarios inactivos en París: el marqués de Monteleón. "Líbrada a sí misma... España comprendió mejor que encontraría en los ingleses, al estar estos satisfechos, unos aliados que poco o nada apoyarían las pretensiones de las demás potencias. Se resignó, pues, a comprar su buena voluntad tratando de prolongar las negociaciones para prolongar también la eficacia del aliciente. Inglaterra por su parte hizo concesiones de las que posteriormente se arrepintió".



jador fué el conde de Lexington, quien llegó a Madrid el 18 de octubre de 1712<sup>1</sup>.

Felipe V designó como negociadores al secretario de estado Grimaldi y al marqués de Bedmar.

#### 4. LAS NEGOCIACIONES DE MADRID.

Apenas llegado Lexington a Madrid transmitió las exigencias inglesas, o sea que el comercio general fuera puesto sobre el mismo pie como en tiempos de Carlos II, con la modificación de que los ingleses obtuvieran el asiento y que el arancel del 15 % impuesto a las mercaderías británicas con destino a las Indias, fuera suprimido en los puertos de España y América. Además, el mandatario debía reclamar para España las mismas ventajas como las acordadas a los franceses.

A fin de secundar a Lexington en el arreglo de los detalles, el gobierno inglés envió a Madrid a un agente especial, Manuel Manasses Gilligan, economista de renombre, particularmente instruido en lo concerniente al comercio español por haber vivido largos años en dicho país. Estuvo también munido de recomendaciones del gobierno francés, pero la forma en que condujo la negociación, fué todo menos que compatible con los intereses de aquél. Por otra parte, se tuvo buen cuidado en ocultar a los agentes franceses el verdadero alcance de las conferencias.

En la segunda reunión ya fué tratada la cuestión relativa a la cesión del terreno sobre el Plata. Bedmar informó a Lexington que el rey había entendido acordar el asiento por treinta años, pero bajo las mismas condiciones como lo habían poseído los franceses, y que el otorgamiento de un terreno sobre las márgenes del Río de la Plata significaría una ampliación sobre la cual era preciso consultar con el monarca. Éste resolvió darles el terreno a los ingleses, siempre que no se establecieran allí de manera definitiva, no levantaran sino construcciones de madera y no erigieran valladas ni trincheras bajo ningún pretexto. Un oficial designado por S. M. C. velaría por el fiel cumplimiento de lo ajustado. Lexington consintió.

Además, los ministros ingleses, rindiéndose a los razonamientos de Lexington, desistieron de su pedido relativo a la exención de derechos, a condición de que los españoles se "mostraran fá-

1 "Para asistir como testigo por parte de Inglaterra al solemne acto por el cual Felipe V, en presencia de las Cortes reunidas, renunció sus derechos al trono de Francia, Lord Lexington fué enviado a Madrid en octubre de 1712. Se le había encargado, además, arreglar las cuestiones del comercio" (E. W. DAHLGREN, *Les Relations Commerciales et Maritimes, etc., cit.*, t. I, pág. 719).

ciles" respecto de los pedidos que les presentara Gilligan<sup>1</sup> quien los entregó el 25 de diciembre de 1712. Resalta en ellos la capacidad del negociador y el profundo conocimiento que los ingleses habían adquirido de la práctica del comercio negrero. "El proyecto es infinitamente más completo y más perfecto que el de 1707 o que el Asiento de la Compañía francesa. Dos artículos, sobre todo, llaman la atención: el relativo al terreno sobre el Río de la Plata y el célebre artículo del navío de permisión. Este último favor, nuevo para nosotros, había estado contenido en las demandas de Gilligan, para servir de compensación por el abandono consentido de los 15 por ciento de derechos sobre las mercaderías"<sup>2</sup>.

Como resultado de las negociaciones de Madrid, fueron firmados tres convenios:

- 1) el Tratado del Asiento de Negros, el 26 de marzo de 1713;
- 2) el Tratado Preliminar de Paz y Amistad, el 27 de marzo de 1713 y
- 3) un Tratado Preliminar de Comercio, el 13 de julio de 1713.

El deseo de Inglaterra de eliminar a Francia del comercio de América, se cumplió mediante el *Tratado del Asiento*, con efectos directos para el Río de la Plata, por lo que lo analizaremos por separado. Una vez en posesión del asiento, Inglaterra ya no tenía por que diferir la firma del tratado de paz, cuyo precio España había saldado precisamente con la mencionada concesión. Y en efecto, ya al día siguiente, el 27 de marzo de 1713, se concluyó en Madrid el *Tratado Preliminar de Paz y Amistad* entre ambas naciones que, a la par de confirmar a Felipe V en el trono español, le daba ante Europa, un verdadero certificado de independencia<sup>3</sup>.

Hay una estrecha interdependencia entre ambos tratados, pero debido al interés e importancia que los británicos atribuyeron al primero, podría afirmarse, aunque sea paradójico, que de esos dos actos, el asiento fué el principal y el tratado de paz el accesorio, un corolario, algo así como una simple formalidad.

Los tres tratados de Madrid, el de paz, de comercio y el asiento, de los cuales únicamente el último era definitivo, componen la suma de todo aquello que los plenipotenciarios de ambas coronas

<sup>1</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 532.

<sup>2</sup> *Ibid.*, t. II, pág. 541.

<sup>3</sup> "Los ingleses consentían en acordarle esta satisfacción de amor propio; sólo que, como no querían aparentar desprecio a sus aliados y a las decisiones del Congreso, el tratado de paz y amistad firmado en Madrid fué «preliminar»; las cláusulas debían ser confirmadas en Utrecht por un acto definitivo" (*Ibid.*, t. II, pág. 571).

debían tratar en Utrecht. De modo que ya no les fué necesario debatir en el Congreso lo relativo al *asiento*. En cuanto a los otros dos convenios, sólo tuvieron que combinarlos con el que el enviado español en Londres, marqués de Monteleón, firmaba simultáneamente en esa capital, y transformarlos en tratados definitivos, registrando aquellos puntos sobre los que se estaba de acuerdo y reglamentando lo que se había dejado en discusión.

## 5. LAS CONFERENCIAS DE LONDRES.

Mientras se proseguían las conferencias en Madrid, Monteleón trataba en Londres los mismos asuntos con los ministros británicos, el conde de Oxford y Henry St. John (Bolingbroke). Éstos le representaron que habían recibido un memorial de la *South Sea Company* quejándose de haber acordado España seis permisos para enviar navíos franceses a la Mar del Sur<sup>1</sup>, que la noticia había sorprendido mucho a la reina y a los ministros interesados en la Compañía, y que todo eso podría ser causa suficiente para echar por tierra a toda la negociación de paz y al mismo gabinete. Pues el único pretexto para emprender la presente guerra y obtener los créditos necesarios para realizarla, había sido, precisamente, el escandaloso comercio de los franceses a la Mar del Sur.

La creación de la *South Sea Company*, a cuya cabeza se habían puesto Oxford y Bolingbroke, había permitido consolidar la deuda flotante del estado<sup>2</sup>, consagrando la popularidad de Oxford y restableciendo el crédito del Tesoro. Pero todo ello corría el riesgo de desmoronarse, si los permisos otorgados por España ponían en peligro el comercio prometido a la Compañía que, por su parte, había adquirido mercaderías por valor de más de 4 millones de libras esterlinas y no esperaba sino la paz para comenzar sus operaciones.

El gobierno español respondió haber actuado sólo en vista de las apremiantes necesidades de la monarquía, pero que al enterarse de que S. M. Británica se inquietaba, había suspendido toda negociación. Inglaterra contestó ofreciendo dinero y navíos, pero no fueron aceptados por Felipe V quien en cambio expidió dos licencias para dos navíos ingleses de seiscientas toneladas cada uno, con autorización de llevar mercaderías a los puertos americanos de la Mar del Norte, permisos que S. M. Británica podría entregar a quien mejor le pareciese. La reina los dió a la *South Sea Company*.

<sup>1</sup> Se trataba de un proyecto de expedición de los comerciantes de Saint-Malo a la Mar del Sur.

<sup>2</sup> Se habían reintegrado 10 millones de libras esterlinas de fondos públicos dispersos en Inglaterra.

A fines de abril de 1713 recibió Monteleón el proyecto del Tratado de comercio y el de asiento, tal como habían sido concluidos en Madrid. Los ministros ingleses pretendían que se habían insertado restricciones mayores a las del asiento francés y que varios artículos eran equívocos. Pero todas las dificultades fueron allanadas y hasta se aceptó la redacción inglesa de la mayoría de los artículos. El 19 de mayo Monteleón firmó el *Tratado provisorio* e inmediatamente después partió para Utrecht, donde debía ser confirmado lo convenido.

#### 6. EL CONGRESO DE UTRECHT. — NEGOCIACIONES ANGLOESPAÑOLAS. — TRATADOS DE PAZ CON ESPAÑA Y PORTUGAL.

Desde fines de enero de 1712 estaban reunidos en Utrecht los representantes de Francia, Inglaterra y Holanda, en tanto que los del emperador se mantenían alejados. Con todo, las negociaciones graves, como ser las que se referían al problema de la sucesión al trono francés, fueron proseguidas directamente en Londres, Versailles o Fontainebleau y Madrid. Los plenipotenciarios pasaron su tiempo debatiendo cuestiones de menor alcance, entre las que estaban los problemas mercantiles, pudiendo afirmarse con Dahlgren, que las conferencias oficiales “no sirvieron sino para cubrir las discusiones y tratados mucho más importantes, celebrados directamente entre los gobiernos interesados”<sup>1</sup>. A comienzos de 1713 sólo esperaban su solución algunas cuestiones de menor importancia y, una vez resueltas también éstas, se pudo pasar, por fin, a la redacción definitiva y a la firma de los tratados que decidirían la suerte de Europa.

El *Tratado de paz general* fué concluído en Utrecht en la memorable jornada del 11 de abril de 1713. Después se procedió a la firma de cada uno de los tratados separados, concertados entre las potencias beligerantes o interesadas<sup>2</sup>.

El resultado principal de la paz de Utrecht, es, en realidad, el reconocimiento de Felipe V como rey de España e Indias. Francia había logrado así el objetivo por el cual su rey había

<sup>1</sup> E. W. DAHLGREN, *Les Relations Commerciales et Maritimes, etc., cit.*, t. I, pág. 718.

<sup>2</sup> El hecho de que el emperador, abandonado por sus aliados, rompiera las negociaciones a último momento y no pudiera ser compelido a concluir la paz sino después de una nueva campaña militar, no tiene mayor importancia para la cuestión que tratamos. En efecto, después de la Paz de Utrecht, la guerra continuó entre Austria y Francia y no fué hasta después de un año que el Tratado de Rastatt puso punto final a las hostilidades. El emperador aceptó en esa oportunidad lo que sus antiguos aliados habían concertado.

comprometido su honor e impuesto enormes sacrificios a su pueblo. Los enemigos de Luis XIV y de su nieto obtuvieron en cambio la seguridad, solemnemente ratificada, de que las coronas de ambas naciones jamás serían reunidas en una misma persona, quedando así preservado el equilibrio europeo.

Los intereses económicos que habían sido uno de los principales móviles de la contienda, también quedaron, en principio, reglamentados. Aparentemente, España había sacado el mejor partido. Obtuvo que se reconociera el principio sobre el que descansaba todo su sistema colonial: el exclusivismo. No se toleraría ninguna navegación extranjera hacia las costas americanas, la entrada en Indias quedaba prohibida a los no naturales y reservado el oro del Nuevo Mundo para la Metrópoli. Pero, dice Dahlgren, "por su ciega conservación de los prejuicios seculares, España no se percató de que labraba así su propia pérdida. Un exclusivismo, ya de por sí imposible de mantener, lo era aún más para un país que, tanto en el interior como en el exterior carecía de fuerza para hacer valer sus leyes. El beneficio nominal de la paz de Utrecht fué para el dominio colonial de España la confirmación de los principios que acarrearón su completa ruina"<sup>1</sup>.

La potencia que obtuvo las mayores ventajas fué indudablemente Inglaterra. Adquisiciones territoriales en América del Norte y en las Indias Occidentales extendían y redondeaban sus posesiones coloniales; Gibraltar y Mahon le sirvieron de puntos de apoyo para su tráfico en el Mediterráneo y el de Levante. En cuanto al comercio de las Indias, había consentido, sin oponer resistencia, al restablecimiento del antiguo orden, deseado por las demás potencias. Pero había sabido conseguir una concesión de la mayor importancia: el *Tratado del asiento*. No era éste, en sí, una ventaja tan considerable, pero suministraba un pretexto a la sombra del cual podría irse desarrollando el comercio americano, como en efecto sucedió. No pasó mucho tiempo y ya Inglaterra dominó ella sola el mercado de las colonias hispanas.

Aparte del Tratado del asiento, fueron concluídos entre ambas naciones otros dos tratados: el Tratado de paz y el de comercio. Las negociaciones relativas a la conclusión de este último fueron muy trabajosas, y fué necesaria la intervención de Francia para que finalmente llegaran a término; en cambio fué logrado en seguida el acuerdo relativo a la paz, firmado ya en 13 de julio de 1713<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> E. W. DAHLGREN, *Les Relations Commerciales et Maritimes, etc., cit.*, t. I, pág. 727.

<sup>2</sup> Es decir al mismo tiempo como el Tratado preliminar de comercio de Madrid.

El *Tratado de paz* contiene como novedad las renunciaciones recíprocas de los príncipes de Borbón a los tronos de Francia y España, que constituían para Inglaterra y las demás potencias la garantía de que no se produciría la reunión de ambas monarquías. Se exponía también claramente, el principio del exclusivismo comercial con respecto a las colonias americanas de España, a excepción solamente de los ingleses, por el término de la duración del asiento. S. M. C. se comprometía, además, por sí y por sus herederos, a no ceder en el futuro a los franceses ni a ninguna otra potencia un palmo de terreno en América, bajo ningún pretexto y en ninguna forma. Por su parte, S. M. B. prometía su ayuda a la corona española para hacerle recobrar todos los dominios que poseía a la muerte de Carlos II.

Como complemento del Tratado del asiento, se concluyó entre ambas potencias, el 9 de diciembre de 1713, el *Tratado de comercio* por el que Inglaterra se hizo otorgar de manera absoluta, la cláusula de nación más favorecida. En el artículo 7º se estatuyó: “Sea lícito y libre a los súbditos del Rey de la Gran Bretaña comerciar en España y demás tierras y dominios del Rey Católico en donde anteriormente habían acostumbrado tener trato y comercio, así introduciendo como extrayendo mercaderías; e igualmente vender y sacar todo género de paños, mercancías y manufacturas traídos de las Islas Británicas juntamente con las manufacturas, efectos, frutos y géneros procedentes de las islas, ciudades o colonias del dominio del Rey de la Gran Bretaña”. Se aseguraba el comercio para Inglaterra y sus colonias, sin necesidad de declarar a qué personas y a qué precio se vendían las mercaderías. Además debería ser devuelto todo lo que se había tomado a súbditos ingleses durante la Guerra de Sucesión. Era, como se ve, un tratado de comercio amplio que España no estuvo dispuesta a cumplir, según puede inferirse de la Real cédula de 22 de junio de 1714, en la que el rey ordena a su gobernador de Buenos Aires: “Y por lo que mira al tratado de Comercio tendreis entendido seos embia solo por y para que esteis advertido de que siendo particular para estos Reinos, no se ha de estender ni practicar en esos, sobre lo qual zelareis y pondreis vro maior cuidado para que con ningun motibo ni pretexto, se admita ni practique enesas Provs. por los ymcombenientes que delo contrario podrían resultar ami Real servicio”. “Pero si el Tratado de comercio no se cumplió, el de asiento sí, lo que significó un valioso intercambio”<sup>1</sup>.

Cerramos este capítulo con algunas noticias acerca de los tratados de paz de España con Holanda y Portugal. El convenio con

<sup>1</sup> E. RAVIGNANI, *op. cit.*, págs. 11 y 12.

la primera fué firmado en Utrecht, el 16 de junio de 1714. En él los holandeses obtuvieron igualdad teórica con los ingleses, pero no disfrutaron de ninguna ventaja comparable a la que habían obtenido estos últimos.

España se ponía al abrigo de toda eventual reclamación por parte de los holandeses relativa al comercio de Indias, pues si bien Felipe V les concedía tratamiento de nación más favorecida, les prohibía el acceso a Indias como a todos los demás, excepto los ingleses. Un artículo separado reproducía las pretensiones del Almirantazgo holandés, pendientes aún de los armamentos hechos entre 1675 y 1680 para España, que constituían una suma importante aún sin contar los intereses acumulados. Esta deuda, si bien recordada, no por eso fué liquidada.

Los lusitanos fueron más afortunados. También ellos tenían deudas pendientes: las que provenían de la *Transacción* de 1701 referente al asiento de negros. Como decidieran obtener un pago integral, comenzaron toda una larga serie de negociaciones en ocasión del Congreso de Utrecht, hasta llegar a la liquidación del asunto<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, págs. 581 y sigs., estudia minuciosamente toda la negociación.





CAPÍTULO VIII  
ANÁLISIS DEL

“ASSIENTO, AJVSTADO ENTRE LAS DOS MAGESTADES  
CATHOLICA Y BRETANICA, SOBRE ENCARGARSE LA  
COMPAÑIA DE INGLATERRA DE LA INTRODUCCION  
DE ESCLAVOS NEGROS EN LA AMERICA ESPAÑOLA”<sup>1</sup>

1. ANÁLISIS DEL TEXTO.

A semejanza del asiento francés, el inglés tuvo por finalidad “procurar por este medio, vna mutua y reciproca vtilidad à las dos Magestades, y Vassallos de ambas Coronas” (art. 1). En consecuencia sus disposiciones pueden reunirse en dos grupos bien distintos: el que respondía a los intereses españoles, o sea el suministro de negros y la ayuda financiera prometida por la Compañía inglesa, y el que favorecía a los ingleses dando a los comerciantes británicos facilidades para comerciar en Indias.

El artículo 1º fija la duración del contrato, —treinta años—, y la importancia del abastecimiento: 4.800 negros por año, o sean 144.000 piezas en total.

Para la cuenta de las importaciones se adopta la misma medida del asiento francés, es decir la *pieza de Indias* de siete cuartas, joven y sin defectos (art. 2). Gilligan había solicitado que el cálculo de las importaciones se hiciera en “toneladas”, a razón de tres piezas por tonelada, como se había hecho en varios asientos anteriores. Pero el Consejo de Indias rechazó la propuesta, porque ese sistema había producido muy malos resultados, al permitir el amontonamiento y engaño respecto del tonelaje.

Por el artículo 6º se les concede a los asentistas la facultad, “después de introducidos los quatro mil y ochocientos Negros de su obligacion en cada año, que si reconociesen ser necesario para

<sup>1</sup> Para las citas referentes al texto del asiento hemos tenido a la vista una copia impresa en Madrid, a 7 de abril de 1713.

el beneficio de su Magestad Catholica, y de sus Vassallos el introducir mas numero de Negros, lo han de poder executar, durante los veinte y cinco años primeros de este contratto". Esa facultad destinada a dar más elasticidad a la empresa, quedaba, por lo tanto, limitada a los primeros 25 años, pues se estimaba que las colonias españolas quedarían ampliamente abastecidas en ese período<sup>1</sup>.

No se preveía ninguna reducción del compromiso para el caso de que estallara alguna guerra en que se verían envueltas las naciones interesadas. En realidad la Compañía había pretendido ser considerada neutral en caso de hostilidad entre las dos coronas para poder continuar su comercio bajo pabellón especial. Eso hubiese significado consentir a que Inglaterra siguiera comerciando con las colonias españolas por intermedio de la Compañía, cuando los comerciantes españoles, por su parte, debieran cortar toda relación con Inglaterra.

La Junta Especial resolvió, a pesar de pareceres discordantes, conceder a la Compañía un plazo de un año y medio para retirar sus efectos y factores de las Indias y de España y hacerlos retornar libremente a Inglaterra "como si el Asiento estuviese corriente", con la sola condición de justificar su procedencia<sup>2</sup> (art. 40). El asiento quedaría, entonces, suspendido durante toda la duración de la contienda; en cambio, cuando la guerra sería con una tercera potencia, los navíos del asiento serían provistos de pasaportes neutrales y de un pabellón especial que no podría ser concedido a otras embarcaciones, "para cuya seguridad se empeñará su Magestad Bretanica à solicitar, y conseguir, que en el tratado proximo de la Paz General se inserte vn articulo expreso para que venga a la noticia de todos los Principes, y estèn obligados à mandar, que sus Vassallos, y Subditos le guarden, y observen exacta, y puntualmente" (art. 40). Sin embargo, no tenemos noticia de que eso se llevó a la práctica, pues en ninguno de los tratados concluídos en Utrecht figura dicha cláusula.

Los derechos de introducción quedan fijados en 33 $\frac{1}{3}$  pesos escudos de plata por pieza de Indias como en el asiento francés (art. 2)<sup>3</sup>. Una vez desembarcados los negros, debían ser regulados. Los enfermos serían puestos en observación durante quince

<sup>1</sup> G. SCHELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 544, opina: "Causa sorpresa ver librado así al criterio del asentista la determinación de cuantos esclavos era conveniente introducir en las colonias de Su Majestad Católica".

<sup>2</sup> Ese plazo de 18 meses era excepcional; los tratados comunmente sólo acordaban 6 meses en un caso semejante. Además podía preverse que daría lugar, al restablecerse la paz, a considerables reclamaciones de indemnización.

<sup>3</sup> *Ibid.*, t. II, págs. 546 y 547, dice: "Esta exigencia parece sumamente razonable, si se considera que mercaderías por valor de trescientos cincuenta

días, al cabo de los cuales la Compañía debería pagar los derechos correspondientes a los sobrevivientes <sup>1</sup>.

Se estipula, además, que esos 33 $\frac{1}{3}$  pesos comprenderían todos los reales derechos establecidos o a establecerse, y que, de existir derechos u otras contribuciones percibidas por las autoridades locales, los asentistas deberían pagarlos a cuenta del importe debido a S. M. C. Quedaban éstos así a cubierto de las innumerables dificultades con que había tropezado la Compañía de Guinea. Sólo se les impuso la obligación de comprobar mediante testimonios auténticos que los escribanos españoles no podían negar, los pagos cuyo reembolso pretendían (art. 2).

El artículo 5º establece que "las pagas de los derechos han de ser de los 4U. negros <sup>2</sup>, por hazersele gracia de los 800, en cada vn año, en atención à no abonarse intereses, ni riesgos" <sup>3</sup>. Se fija además una rebaja de derechos sobre el exceso de negros introducidos, debiendo pagar sólo "diez y seis pesos escudos, y dos tercios de otro, de todos derechos, por cada pieza de Indias, que introduxeren, además de los quatro mil y ochocientos referidos, que es la mitad de los treinta y tres pesos escudos, y vn tercio" (art. 6).

Esas liberalidades correspondían, naturalmente, a sacrificios consentidos por parte de los asentistas: los préstamos de dinero al Real Tesoro, especificados en el artículo 3º: "Que los dichos Assentistas anticiparán a su Magestad Catholica, para ocurrir à las vrgencias de su Corona, dozientos mil pesos escudos, en dos pagas iguales, à razon de cien mil pesos cada vna, la primera dos meses despues que su Magestad aya aprobado, y firmado este Assiento; y la segunda cumplidos otros dos meses despues de la primera". La Compañía podría reclamar el reembolso sólo después de pasados los primeros veinte años del asiento; se haría siempre sobre el producto del derecho de los negros, proporcionalmente al tiempo que quedaría por correr del contrato, y a razón de 20.000 pesos en cada año.

Como en el precedente convenio, los reyes participaban en los negocios de la Compañía <sup>4</sup>. En efecto, S. M. B. y S. M. C. tomaban

pesos, precio ordinario de un negro, reportaban comúnmente al rey de España noventa pesos de derechos".

<sup>1</sup> Es, como se puede apreciar, la solución que después de prolongadas negociaciones había obtenido la Compañía francesa; sólo que esta vez quedaba estipulada en el mismo contrato.

<sup>2</sup> 4.000 negros.

<sup>3</sup> Idéntica gracia se había concedido a los asentistas franceses.

<sup>4</sup> Durante las negociaciones, la Junta había querido suprimir todo lo que se asemejara a una asociación del monarca con los asentistas, invocando el resultado del asiento francés, y había sostenido que la ausencia de un control serio y de sanción eficaz en Londres, así como en las Indias, harían ilusoria

por su cuenta la mitad de la explotación —cada una por la cuarta parte del asiento— (art. 28), y como era necesario que el rey de España aportara al fondo social un millón de pesos, ofrecían los asentistas anticipar la expresada cantidad a razón de un interés de 8 % anual (art. 28). Esta asociación con los monarcas trajo aparejada la obligación, por parte de la Compañía, de rendir cuentas a sus reales socios. Se convino así que S. M. C. nombraría dos directores o factores que residirían en Londres, otros dos en Indias y uno en Cádiz, quienes intervendrían con los de S. M. B. y demás interesados en las operaciones comerciales (art. 28) <sup>1</sup>.

En cuanto a las rendiciones de cuentas, el artículo 29 establece que cumplidos los cinco primeros años, la Compañía debería dar cuenta de las ganancias, “con relaciones juradas y legítimos instrumentos de los precios de la compra, sustento, transporte, y venta de los Negros...” y pagar lo que de ellas tocara a S. M. C. <sup>2</sup>

Pasando al estudio de las ventajas prometidas a los asentistas, observamos que el artículo 36 les otorga el derecho de enviar un navío de 300 toneladas a las islas Canarias y sacar registro de frutos para América, pero por una sola vez en toda la duración del asiento. Era, en realidad, una “gracia”, tal como lo habían sido las dos licencias concedidas a la reina Ana, que encubría una importante fuente de beneficios ajenos al comercio negrero.

Sin embargo, esa merced era insignificante, si se la compara con las ganancias que permitía el empleo del *navío anual de permiso*. El preámbulo del *Artículo adicional* <sup>3</sup> que lo autoriza, merece nuestra atención: “su Magestad Catholica, atendiendo à las pérdidas, que han tenido los Assentistas antecedentes, . . . y para manifestar à su Magestad Bretanica quanto desea su Magestad Catholica complacerla, y afiançar mas la estrecha, y buena correspondencia, ha sido servido de venir, por su Real Decreto de doze de Março de este presente año, en conceder à la Compañía de este

toda rendición de cuentas. Con todo, no se renunció a esa sociedad, seguramente para conservar por esa vía un pretexto de intervención directa en los asuntos de la Compañía.

<sup>1</sup> Sin embargo, en la práctica sólo tendrían atribuciones de control; *intervendrían* pero no decidirían, y únicamente podrían informar al gobierno español.

<sup>2</sup> G. SCHELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 550, reflexiona: “A pesar de esta participación de Su Majestad en los negocios de la Compañía, parece difícil que ella obtuviera jamás alguna ganancia líquida de los beneficios de la explotación, dada la manera en que estaba ajustado el empleo de los saldos acreedores que, de cinco en cinco años, podían ser retirados de su ganancia”.

<sup>3</sup> El artículo adicional fué acordado, sin ser sometido al Consejo de Indias, a cambio de la exención del 15 % de derechos a pagarse en Cádiz.

Assiento vn Navio de quinientas toneladas, en cada vn año de los treinta prefinidos en él, para que pueda comerciar à las Indias”.

El navío, saliendo directamente desde Inglaterra, no podía vender sus mercaderías sino en tiempo de la feria de Portobelo. Si llegaba antes, los factores deberían desembarcar las mercaderías y depositarlas bajo dos llaves, quedando una en manos de los Oficiales Reales.

Esos efectos eran “libres de todos derechos en Indias”, por lo que obtenían una ventaja considerable sobre las mercaderías españolas, transportadas en las flotas y galeones, y más aun sobre las de Holanda o de Francia que debían pagar los aranceles de importación en España y sufrir gastos adicionales de flete antes de poder ser expedidas desde Cádiz. Inglaterra tuvo así un mayor provecho que la exención de derechos que primero había exigido. Con todo, 500 toneladas eran bien poca cosa si los asentistas verdaderamente mantendrían el límite de lo acordado. Pero eso era improbable y, a pesar de comprometerse la Compañía a no hacer ni intentar “comercio alguno ilícito, directo, ni indirectamente, . . . debaxo de ningun pretexto”, podía preverse que el permiso sería excedido. Aún en la forma contenida en el tratado, esa franquicia resultaba muy onerosa al Tesoro español, pues aparte de la falta de cobro de derechos por un espacio de tiempo tan prolongado, debía preverse una merma general en el conjunto de los derechos percibidos en Indias, dado que ellos se recaudaron *ad valorem*<sup>1</sup>.

La única compensación que podía esperar el rey de España, residía en el goce de la cuarta parte del beneficio, en su calidad de socio del asiento y en la facultad que se reservara de percibir asimismo “vn cinco por ciento de la líquida ganancia de las otras tres partes, que tocaren à Inglaterra”.

Se encuentran, además, en el texto del asiento, las acostumbradas prohibiciones tendientes a evitar el fraude “porque toda introduccion, y comercio de mercaderías ha de ser absolutamente prohibido, y negado à dichos Assentistas, como contrario, y opuesto à las leyes de estos Reynos, y à la sinceridad, y buena fee con que deben desempeñarse de la obligacion de este Assiento” (art. 22).

Al llegar los navíos a los puertos de Indias con sus “armazones de negros”, debía efectuárseles la visita sanitaria (art. 21), y luego el gobernador acompañado por los funcionarios reales debía inspeccionarlos para descubrir cualquier tentativa de contrabando (art.

<sup>1</sup> Se podía prever que el solo hecho de poder inundar el mercado con efectos exentos de derechos — por lo tanto de muy exiguo precio — haría bajar el valor de las otras mercaderías y disminuiría, por lo tanto, los beneficios del cuerpo de comerciantes y las entradas del Tesoro.

22). Los contraventores serían severamente castigados, fueran españoles o ingleses, pero no se establecía ya la pena de muerte, como en el asiento francés, tal vez por haberse reconocido la exageración e ineficacia. También en este caso, la Compañía descargaba su responsabilidad sobre sus empleados, como puede apreciarse mediante la lectura del artículo 22.

Quedaba especialmente prohibido a los capitanes de los navíos llevar a Europa pasajeros españoles, así como mercaderías pertenecientes a particulares (arts. 17 y 26).

A pesar de estas previsiones, no le faltaron a la Compañía las ocasiones para cometer fraude. Ante todo, facilitaron las irregularidades la comunicación directa entre las colonias españolas e Inglaterra (art. 26) y el acceso a todos los puertos de la Mar del Norte, donde residían Oficiales Reales o sus tenientes (art. 8) <sup>1</sup>. En virtud de esas disposiciones, la Compañía tenía, en realidad, acceso a *todos* los puertos del Atlántico porque en todos residían autoridades y en todos se percibían derechos. Así, los ingleses podían realizar un comercio minorista de negros aún mayor que los franceses. Esta circunstancia privaba a los vasallos del rey del tráfico de reventa que había beneficiado a muchos cuando el suministro se hizo por grandes partidas en determinados puertos habilitados. Scelle reflexiona que “es notable que desde que España se vió obligada a confiar el asiento a extranjeros, jamás tomó tan pocas precauciones tendientes a afianzar la seguridad de las Indias y, sin embargo, ninguna nación había poseído el asiento, de la cual se desconfiara tanto y que fuera tan peligrosa como Inglaterra” <sup>2</sup>. En efecto, nada limitaba, como había sucedido en asientos anteriores, el número de navíos que podían encontrarse reunidos a la vez en cada puerto; tampoco se les prohibía llevar a bordo marinos, soldados, etc. <sup>3</sup> y llaman la atención, sobre todo, las concesiones hechas con respecto a Buenos Aires.

El puerto de Buenos Aires, así como el estuario del Plata quedaban abiertos a los asentistas por el artículo 9º del tratado, en virtud del cual se les permitía enviar anualmente cuatro navíos y 1.200 piezas de Indias, en tanto que los franceses sólo habían obtenido licencia para dos navíos y 500 a 600 negros.

<sup>1</sup> Quedaba así descartada otra dificultad con la que había tropezado la Compañía francesa.

<sup>2</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 556.

<sup>3</sup> Quienes contemplaban el asiento con espíritu pesimista, veían en ello un verdadero peligro, una evidente facilidad dada a los ingleses para llevar a cabo un ataque sorpresivo contra las plazas americanas. Cuando al poco tiempo se volvieron tirantes las relaciones entre ambas naciones, se reconoció claramente en España ese peligro que había escapado a los negociadores.



ASSIENTO,  
AJUSTADO  
ENTRE  
LAS DOS MAGESTADES  
CATHOLICA,  
Y  
BREITANICA,  
SOBRE

ENCARGARSE LA COMPAÑIA  
de Inglaterra de la Introducion de Esclavos Ne-  
gros en la America Española, por tiempo de treinta  
años, que empezarán à correr en primero de  
· Mayo del presente de mil setecientos y treze, y  
cumpliran otro tal dia del de mil setecien-  
tos y quarenta y tres.

gada, se cumplirá de la mia lo contratado; para cuya firmeza se ha otorgado por Millord Lexington, Ministro de su Magestad Breτανica en esta Corte, la escritura, y aceptacion de este contrato, correspondiente à su entero cumplimiento, y validacion; la qual en consecuencia de mi Real orden se ha hecho por la Escrivanià de Camara de mi Consejo de las Indias en veinte y seis del presente mes, y año. Y quiero, que para la execucion de todo lo expressado en este Asiento se expidan à su tiempo todas las Cédulas, Despachos, y Ordenes correspondientes al entero efecto, y cumplimiento del; y de la presente tomaràn la razon los Contadores de Quentas, que residen en el dicho mi Consejo. Fecha en Madrid à veinte y seis de Março de mil setecientos y treze. YO EL REY. Por mandado del Rey nuestro señor. Don Bernardo Tinaguero de la Escalera.

*Es copia del Despacho de su Magestad, en que se sirvió aprobar el Asiento de la Introducion de Negros en las Indias por la Compañia de Inglaterra. Madrid à siete de Abril de mil setecientos y treze.*



Si los cuatro navíos ingleses se presentaban juntos, podía haber serio peligro. La lejanía de esa colonia no permitiría socorrerla, de modo que los ingleses, en posesión de terrenos, víveres, municiones, etc., podrían fácilmente guardar la plaza, aún sin ayuda de los portugueses.

Causaba asimismo sorpresa que los ingleses pretendieran introducir una cantidad tan considerable de negros en Buenos Aires, pues se opinaba que la ciudad no absorbería sino unos 100 negros anualmente, en tanto que los ingleses querían introducir 1.200 piezas de Indias. Como se verá más adelante, parte de ellas fueron destinadas a las regiones vecinas, al Alto Perú, Paraguay, Chile y aun al Perú, en virtud de la facultad de internación que les estaba concedida expresamente para esos parajes (art. 9) <sup>1</sup>, como también para todos los demás puertos de la Mar del Norte, desde donde los factores podían conducir a sus negros tierra adentro (cfr.: art. 11).

En Buenos Aires el asunto se complicaba con la promesa dada a los asentistas de cierta extensión de tierra sobre el Río de la Plata, conforme a lo estipulado en los preliminares de la paz. Los asentistas estarían eximidos de todo impuesto en lo que se refería al terreno "durante el tiempo del asiento y no mas" (art. 9), afirmación que parecería señalar la convicción del gobierno español de que el establecimiento se tornaría definitivo, puesto que no excluía la posibilidad de gravarlo con impuestos una vez transcurridos los treinta años del asiento <sup>2</sup>.

Obtuvieron los asentistas la facultad de multiplicar sus pequeñas instalaciones agrícolas, pues el artículo 35 les permitía arrendar tierras en los alrededores de sus factorías "para hazer plantíos y cultivarlos por mano de los Naturales, y de los Negros", ofreciéndoles así, un excelente medio de aclimatar los esclavos.

Para conducir negros a las villas de las provincias de la Mar del Sur, se autorizaba a la Compañía fletar embarcaciones en Panamá y otros puertos del Pacífico y llevar a Europa los pertrechos

<sup>1</sup> G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 557, afirma que: "Es verdad que pretendían conducir cuatrocientos a las provincias vecinas al Río, —Tucumán y Paraguay—, a las cuales también tenían acceso; pero se advertía que en aquellos parajes los indios eran sumamente dóciles y más empleados que los negros como trabajadores. Quedaba Chile, con el cual, sin embargo, las comunicaciones eran difíciles y que era más ventajoso abastecer por Panamá. Es probable que proyectaran desviar por este cauce el valioso comercio de la Mar del Sur, que hasta entonces había permanecido cerrado a los Asentistas".

<sup>2</sup> La Compañía no creyó sacar un beneficio de ese artículo; no exigió jamás su cumplimiento riguroso, limitándose a algunos campos cercanos a su factoría. El establecimiento tan temido no llegó a realizarse jamás.

para mantenerlas (art. 10). Se les suministraron así las facilidades más amplias para realizar un beneficioso comercio paralelo de mercaderías, aparejos, víveres, comercio de cabotaje, etc. Además se eximían de derechos los bastimentos que la Compañía desembarcara para el sustento de los negros, y se permitía la venta de los excedentes que corrieren el riesgo de perderse (art. 23).

A esas dos ramas de comercio accesorio se sumaba el de las *presas*. En lo que a esto se refiere, los asentistas ingleses obtuvieron condiciones mucho menos favorables que la compañía francesa, pues el artículo 27 establecía la cesión de un cuarto del beneficio neto a S. M. C. y la prohibición de vender las mercaderías, excepto en las ferias de Portobelo o Cartagena, dejándoles únicamente la libre disposición de los negros apresados.

Gilligan obtuvo, en cambio, condiciones muy ventajosas concernientes a los almacenes y depósitos a establecer por los asentistas. En virtud del artículo 34, se convenía que la Compañía podría enviar desde Europa o de las colonias inglesas a los puertos americanos donde tuviera sus agentes, o al Río de la Plata, pequeños navíos de 100 a 150 toneladas, aparte de los que conducirían negros, con el fin de abastecer a las factorías de todo lo que les hiciera falta: vestidos, medicinas, provisiones, pertrechos navales, etc. Esas mercaderías no podrían ser vendidas sino a los barcos españoles que tuvieran urgente necesidad <sup>1</sup>.

A más de esos medios externos, tendientes a reforzar la capacidad comercial de la empresa, los asentistas gozaron de las facilidades técnicas comúnmente otorgadas a los traficantes. Así, no se le pudo privar de elegir libremente a sus empleados. Por eso el Consejo de Indias debió renunciar a su pretensión de que todas las personas encargadas de la administración del asiento fuesen católicas y sólo exigió que los factores ingleses evitaran "dar escándalo à la Religion Catholica Romana", bajo penas de sanciones idénticas a las establecidas en España por delitos semejantes (arts. 1 y 7). Las mismas precauciones se estipularon respecto de los capitanes de los navíos y de las tripulaciones, así como de los empleados de las factorías (arts. 10 y 11).

Por su parte los ingleses se hacían dar garantías contra los abusos de los funcionarios reales para asegurar la libertad de su comercio e impedir la detención o requisa de las naves y el embargo de sus bienes, estableciéndose que sólo en caso de haberse justifi-

<sup>1</sup> A pesar de lo estipulado en el convenio, es seguro que los asentistas encontraron allí un cómodo pretexto para multiplicar esos pequeños navíos de permiso, excederse en el tonelaje y abastecer indefinidamente de valiosas mercaderías de pequeño volumen, los almacenes del asiento.

cado alguna introducción prohibida, podría el Juez Conservador visitar las casas de los factores (arts. 14 y 15).

Conociendo el engranaje de la justicia en España, los ingleses tomaron sus precauciones para asegurarse un rápido y seguro despacho de los asuntos pertinentes al asiento y previeron en el contrato (art. 38) la instalación en Madrid de una *Junta* de tres consejeros de Indias, a la cual asistirían el fiscal y el secretario del Consejo <sup>1</sup>.

En América, la competencia exclusiva en asuntos del asiento sería puesta en manos de los Jueces Conservadores que podrían ser nombrados y revocados según el parecer de la Compañía, justificando la causa ante el presidente, gobernador o Audiencia pertinente (art. 13). Los salarios también serían según el parecer de la Compañía, "con calidad, que los referidos Jueces Conservadores no han de poder pedir, ni pretender mayores salarios de los que los Assentistas tuvieren por bien de señalarles por esta incumbencia". Se creía evitar así, los dos mayores inconvenientes con que tropezaran los factores franceses en Indias: la independencia y los abusos de los citados funcionarios.

El presidente o el decano del Consejo de Indias sería nombrado Protector del asiento y otro ministro del mismo Consejo sería propuesto como Juez Conservador Privativo o sea Juez Conservador para España.

Si bien todas esas disposiciones colocaron a los asentistas en una situación privilegiada, se les opusieron, como a los demás extranjeros en esa época, grandes dificultades y, no pocas veces, se les impidió el libre goce de sus privilegios.

Demuestran claramente la experiencia y el sentido práctico de los ingleses, las facilidades que Gilligan hizo acordar a la Compañía para preparar e iniciar adecuadamente su comercio. El artículo 12 establece que, publicada la paz, S. M. B. podía enviar dos navíos de guerra que prestaría a la Compañía, para conducir a las Indias a sus empleados —factores, oficiales y dependientes— a fin de que pudieran preparar todo lo necesario al establecimiento del asiento y recepción de los cargamentos. Se destacaba que obligar a los factores a viajar primero a las costas africanas era imponerles fatigas inútiles, siendo en cambio indispensable llegarán con seguridad para arreglar las factorías y evitar así la pérdida de las primeras cargazones de negros <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Era una Junta análoga a la que se había formado en época del asiento francés, con competencia privativa para aconsejar a S. M. con respecto a los asuntos del asiento.

<sup>2</sup> Recuérdese lo sucedido con los primeros cargamentos del *Aigle Noir* y *Coventry*, enviados por la Compañía francesa de Guinea a Buenos Aires.

Respecto de Buenos Aires determina ese mismo artículo 12 “que para conducir el Factor, y demás dependientes à Buenos Ayres, se conceda vna Embarcacion mediana”. Tanto esa embarcación como los dos navíos de guerra deberían admitir inspecciones de las autoridades españolas, respondiendo tal medida al temor que se experimentaba en España de que el permiso daría lugar al envío de tres “navíos de permiso” suplementarios.

En cuanto a la procedencia de las cargazonas de negros, no se establece ninguna restricción. Sólo se exige que deberían valerse exclusivamente de naves inglesas o españolas (art. 7). En el artículo 26 se estatuye que los navíos podrían “salir de los Puertos de la Gran Bretaña, ò de España, y bolver à ellos à su eleccion, dando antes noticia de su partença” en el primer caso, y tomar Registro, en el segundo <sup>1</sup>. Llegados a Indias y admitidos, los negros podían ser vendidos libremente en todos los puertos, salvo en los de la costa de Barlovento, Santa María, Cumaná y Maracaibo, para cuyos puertos se fijó un precio máximo de 300 pesos (art. 8).

Si no lograban vender todos los negros del cargamento en el lugar de desembarque, por el artículo 25 se facultaba a los asentistas a pasar a otros puntos con el excedente, debiendo darles las autoridades americanas certificados que atestiguaran el pago de los reales derechos, a fin de que no les fueran exigidos una segunda vez, como repetidamente había sucedido en los asientos anteriores.

En pago de los negros, los asentistas podrían recibir oro y plata en lingotes —siempre que hubiesen pagado el quinto—, plata amonedada y frutos del país (art. 25) <sup>2</sup>. La exportación de esos retornos podría efectuarse sin pagar derechos especiales, pero sí deberían satisfacer los locales, existentes sobre transacciones de frutos y de productos naturales.

Los retornos así obtenidos podrían ser cargados sobre las flotas y galeones, sobre los navíos de guerra de S. M. C. o sobre las naves del mismo asiento, “las quales podrán venir de conserva, si lo tuvieren por conveniente, con dichas Flotas, y Galeones, ù otros Navios de Guerra de Su Magestad Catholica”, “con advertencia . . .

<sup>1</sup> La presencia de los directores españoles en Londres hacía posible que S. M. C. estuviera enterada del movimiento comercial del asiento y de sus embarcaciones, pero su falta de autoridad no les permitía vigilar eficazmente ni impedir las irregularidades que podrían producirse.

<sup>2</sup> No se estipuló ninguna restricción con respecto a la cochinilla, a pesar de estar reservada, según las Leyes de Indias, al comercio de las flotas y galeones, con exclusión de todos los navíos de registro, como tampoco para el cacao, riqueza principal de Caracas.

que los efectos que vinieren en ellos con justificación instrumental de pertenecer à Assentistas, han de ser libres de todos y qualesquiera derechos de entrada en España” (art. 17) <sup>1</sup>.

Los retornos también podrían hacerse directamente a Inglaterra, en cuyo caso los asentistas debían enviar a Madrid una exacta relación del cargamento (art. 26), obligación ciertamente difícil de hacerla respetar.

Para completar estas disposiciones, sólo faltaba dar completa garantía a los asentistas de que sería mantenido su monopolio comercial durante los 30 años de la concesión, o sea desde el 1º de mayo de 1713 hasta el 1º de mayo de 1743. Con ese fin se declaró que la Compañía francesa ni otra persona alguna podrían introducir negros en Indias, so pena de confiscación en provecho de la Compañía inglesa que podría venderlos por su cuenta, pagando los reales derechos (art. 18). Además, S. M. C. se comprometía solemnemente, a perseguir todo fraude y a garantizar el monopolio otorgado, manteniendo “todas las condiciones deste Assiento de baxo de su fee, y palabra Real”, “por considerarle su Magestad como intereses proprio suyo” (art. 19).

Finalmente, obtuvo la Compañía inglesa otra arma para defender su comercio —tal vez la más eficaz—, contenida en el artículo 37, por el que S. M. C. prometía despachar cédula para que en todos los puertos de América se hiciera publicación de indulto para los negros de mala entrada. Se concedía libre facultad a los factores de indultarlos “por el tiempo, y en el precio que les pareciere”, siempre que hubieran sido introducidos después del comienzo del nuevo asiento. Contrariamente a lo que se practicaba de ordinario, la corona española se reservaba únicamente el importe de los derechos regulares de 33  $\frac{1}{3}$  pesos <sup>2</sup>.

Aparecía así el asiento como muy favorable a los ingleses. Sin embargo, como temieran habérseles escapado alguna cláusula favorable y para protegerse contra toda sorpresa, hicieron insertar en el tratado tres artículos que debían suministrarles toda clase de garantías: los artículos 39, 41 y 42. El primero determina que “todas las condiciones concedidas a los Assentistas precedentes, que no fueren contrarias à este, se han de entender como insertas en èl, y tambien el despacho de las Cédulas, que se les huvieren

<sup>1</sup> G. SCILLE, *op. cit.*, t. II, pág. 565, observa que: “Por poco que se llegara a falsear los registros que esos navíos debían presentar a su regreso, y a introducir bajo ese pretexto mercaderías inglesas, se encontraría allí el medio de recobrar, al menos en parte, la exención del 15 % a la importación, a la cual el gobierno inglés había consentido en desistir”.

<sup>2</sup> No se había fijado ninguna tarifa de indulto, quedando ésta librada a la voluntad de los asentistas.

expedido" (art. 39)<sup>1</sup>. Por el artículo 41, S. M. C. dispensaba en favor de la Compañía todas las "Leyes, Ordenanças, Cédulas, Privilegios, Establecimientos, vsos, y costumbres, que huviere en contrario en qualquiera parte de los puertos, Lugares, y Provincias de la America, pertenecientes à su Magestad, por el tiempo de treinta años, que ha de durar este Assiento, y los tres años mas que se conceden à los Asentistas para recoger sus efectos, y dar la quenta final". Finalmente ordenaba que todos los factores, agentes, oficiales, etc., de la Compañía gozarían de todas las gracias, franquicias y exenciones concedidas en los asientos anteriores, sin limitación alguna (art. 42).

Esa serie de privilegios le confería al comercio británico una posición de excepción en el Mar de las Antillas, a la par que le libraba el acceso a todas las colonias hispanas en América. Añadiendo a eso la duración prevista por el contrato, se puede afirmar que en realidad se le había acordado a la nación inglesa un estado permanente y no sólo una simple ventaja temporaria.

Sin embargo llama la atención que, mientras los británicos preveían grandes beneficios, el gobierno de Madrid no estaba tan seguro del éxito de la empresa. Más bien opinaba que ese comercio sólo podría realizarse a pérdida, pues así lo habían demostrado las precedentes explotaciones. No es pues aventurado atribuir parte del motivo de esas liberalidades al recuerdo de los fracasos anteriores<sup>2</sup>.

De todos modos, el tratado se caracteriza por una evidente falta de equilibrio, apareciendo claramente una nación sacrificada a los intereses de la otra. Por eso, para poder comprenderlo y apreciarlo en su justo valor, debe colocárselo en el cuadro de la política general, donde sirve de contrapeso a concesiones de carácter comercial por parte de Inglaterra. Las circunstancias especiales que llevaron a su conclusión, pronto cayeron en el olvido y sólo

<sup>1</sup> Era en realidad una cláusula de estilo. Sin embargo no estaba desprovista de cierto peligro, pues desde más de un siglo en que existían los asientos, se habían expedido tantas provisiones circunstanciales, que seguramente las habría muy fuera de lugar y aun contrarias a los intereses del Real Erario. Por otra parte, era abrir la puerta a una serie interminable de reclamaciones y discusiones confusas.

<sup>2</sup> G. SCHELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 551, dice: "Sin embargo era notable ver que por una parte se descontaran beneficios inmensos, mientras que por la otra se convenía en que el comercio de Asiento no podía hacerse sino a pérdida... Hay pues, entre estas dos previsiones oficiales, una de beneficio, la otra de pérdida, una contradicción evidente. ¿Cuál de las dos era la acertada? Ni una ni otra, probablemente; la trata en sí era demasiado aleatoria como para procurar con seguridad beneficios considerables, mas ella hubiera podido hacerse sin pérdida, si los asentistas no hubiesen tenido la costumbre de descuidar siempre esta rama de comercio, la única que les fuera permitida oficialmente, a cambio de otras, ocultas pero más lucrativas".

se vieron los inconvenientes de tal estado de cosas. En Madrid se sentirá su peso, y exagerándolo tal vez, se buscará el medio de reducir las ventajas acordadas y de derogar lo concedido.

La historia de este asiento fué la de una larga lucha entre la Compañía inglesa que quería extender la interpretación de su contrato fuera del alcance de sus términos, y la administración española que quería restringirla <sup>1</sup>.

## 2. CARÁCTER JURÍDICO DEL ASIENTO.

Planteado el caso, en presencia del análisis precedente no ofrece duda alguna el carácter jurídico del asiento: es un verdadero tratado. Estipula obligaciones recíprocas entre las dos coronas, las que se asocian, cada una por un cuarto, en las operaciones. Tal como había sucedido en 1707, el asiento se halla concluído, no con la Compañía de la Mar del Sur, futuro asentista, sino con la misma reina Ana, quien se obliga, en nombre de las personas que designaría más adelante, a cumplir los 43 artículos del tratado.

La personalidad de los asentistas desaparece por completo, de manera que, de producirse alguna dificultad, sería necesario resolverla directamente de corona a corona, en la misma forma que se negoció el convenio; por medio de plenipotenciarios provistos de instrucciones y poderes en regla.

El asiento fué aprobado y ratificado por S. M. C., refrendado por el secretario del Consejo de Indias, Bernardo Tinagero de la Escalera y aceptado en una entrevista oficial por Lord Lexington, en nombre de S. M. B., delante del escribano real, el 26 de marzo de 1713.

Corroborra el valor internacional de ese documento la mención que de él se hace en los Tratados de Londres, Madrid y Utrecht mediante la inserción de las cláusulas más importantes y remisión para los pormenores al detalle de los artículos. En resumen, se le considera como formando parte de esos mismos convenios.

Hemos llegado al final de la evolución: la institución del *asiento* ha adquirido su pleno desarrollo y salido enteramente del dominio del derecho público interno. No depende ya sino de la diplomacia. Con todo, conserva de su carácter inicial una marca distintiva, aunque sólo sea de forma: su característica de acto voluntario y unilateral de otorgamiento por S. M. C., de un monopolio de comercio para el abastecimiento de la mano de obra a las colonias.

<sup>1</sup> También Francia olvidará que renunció por su propia voluntad al asiento y, desde 1715, el conde de St. Aignan, embajador francés en Madrid, transmitirá a Versailles las quejas que oía, sin recordar que precisamente la presión del gobierno de Luis XIV había contribuído enormemente a que España consintiera a otorgar las ventajas concedidas a los ingleses.





## CAPÍTULO IX

# LA SOUTH SEA COMPANY Y LA EXPLOTACIÓN DEL ASIENTO

### FORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LA MAR DEL SUR.

Después de 1710 o 1711, el problema en Inglaterra no giraba alrededor de saber si el gobierno inglés obtendría el *asiento* o no, sino saber a quiénes podrían ser confiados los privilegios que comportaría el contrato.

Entre los posibles aspirantes figuraba en primer término la *Royal African Company*, muy necesitada en ese momento de un estimulante de esa índole. Pero el mismo estado precario de sus finanzas —estaba cerca de la quiebra—, hacía aparecer dudoso que podría reunir capital suficiente para emprender ese nuevo comercio. Además, se hallaba en medio de una encarnizada lucha para recuperar sus antiguos derechos de monopolio, contienda que, desde 1707, se había vuelto aguda y que le había creado muchos enemigos entre los comerciantes independientes, a menudo personas de dinero e influencia.

Es curioso que poco después de haberse llevado a cabo los enérgicos ataques al monopolio de la *East India Company* y en medio de la prolongada querrela contra el exclusivismo de la *Royal African Company*, en que las peticiones, los impresos y panfletos describían, en lenguaje vigoroso y no pocas veces injurioso, los males de ese tipo de comercio, surgiera precisamente una nueva sociedad monopolista, sin que se le opusiera casi ninguna resistencia por parte de los defensores de la sagrada libertad mercantil.

El autor de ese proyecto fué, ostensiblemente, el ministro Harley, conde de Oxford, aunque algunos autores modernos declaran que ése es un error y que el verdadero instigador de la compañía sería Daniel Defoe, autor del *Robinson Crusoe*<sup>1</sup>. Corres-

<sup>1</sup> ELIZABETH DONNAN, *The Early Days of the South Sea Company, 1711-1728*, en *Journal of Economic and Business History*, vol. II, pág. 423. En

ponda a uno u otro la dudosa gloria de ser el verdadero padre de la idea, lo cierto es que el conde de Oxford presentó el proyecto tanto en el gabinete como en el parlamento.

Se combinaron en ese proyecto dos prácticas habituales en esa época: la de emplear la deuda pública como fuente de capital y la de formar una compañía por acciones con un determinado monopolio de comercio.

En su concepción primitiva, tenía esta Compañía un triple alcance: primero, debía procurar al nuevo gabinete *tory* una gran popularidad, haciendo entrever a la nación inglesa el acceso a un dominio hacia el cual iban todas sus aspiraciones y en el que veía una fuente inagotable de riquezas. Además, podría saciar sus deseos de venganza contra los armadores franceses, especialmente contra los de St. Malo, quienes habían excluido todo comercio inglés y le habían creado una competencia ruinosa. El gobierno le prestaría para ello su concurso y sus fuerzas<sup>1</sup>. El segundo papel de la Compañía era el de procurar al Tesoro los medios financieros para liquidar los enormes compromisos contraídos durante la guerra. Se trataba de consolidar la deuda flotante del Estado y asociar sus acreedores en un negocio grandioso, en una Compañía de Comercio a la que se garantizaba, por un limitado espacio de tiempo, un determinado interés, pero que, para el resto, debía contar con los beneficios previstos para su actividad comercial. Por fin, el tercer designio de los ministros ingleses era el de intimidar a los gobiernos de Francia y España, en momentos de negociar con ellos, para hacerlos más accesibles respecto de las condiciones de la paz<sup>2</sup>.

El proyecto de la creación de la compañía conocida comúnmente como *South Sea Company*, fué presentado a la Cámara de los Comunes en mayo de 1711. La *East India Company*, previendo una empresa rival, peticionó en contra, pero sin éxito y, como

*The Encyclopaedia Britannica, a Dictionary of Arts, Sciences, Literature and general Information*, Eleventh Edition, vol. XXV, pág. 515, Cambridge, 1911, se lee: "La idea primitiva del esquema original era que el estado vendiera ciertos monopolios de comercio a una compañía a cambio de una suma de dinero que sería destinada a la reducción de la deuda nacional, y en la forma que tomó en 1711, posiblemente debe su existencia a Daniel Defoe, quien lo discutió frecuentemente con Edward Harley, hermano de Roberto Harley, conde de Oxford".

<sup>1</sup> En Inglaterra se llevaban adelante numerosos proyectos de conquista y establecimiento, en los que se incluía abiertamente la colaboración de la Marina Real.

<sup>2</sup> Dice G. SCELLE, *op. cit.*, t. II, pág. 503: "Vendôme había adivinado esa maniobra y aconsejaba no separarse de la firmeza necesaria, pues era problemática esa empresa y, aún más, sus resultados. Inglaterra practicaba la política de *si vis pacem para bellum* y debía imitársela en ese punto".

no se opusiera otra resistencia seria, la medida se convirtió en ley, recibiendo la nueva compañía su Carta Constitutiva el 8 de septiembre de 1711<sup>1</sup>.

En la Carta Real de Incorporación, la Compañía obtuvo el título oficial de *Royal Company of the Governor and Merchants of the Great Britain trading to the South Seas and other parts of America and for encouraging the fishery*.

El conde de Oxford fué su primer gobernador; Sir John Bateman, vicegobernador; Samuel Ongley, teniente de gobernador; Henry St. John (futuro Lord Bolingbroke) era uno de los directores, y Robert Benson, ministro de Real Hacienda, otro.

A esta nueva corporación fueron asignadas £10.000.000 de la deuda flotante, a un interés de 6 %, con un monopolio de comercio en los mares del Sur, hasta entonces prohibidos a los ingleses y a los cuales la creencia popular asociaba riquezas ilimitadas<sup>2</sup>.

Comenzaría a correr ese monopolio desde el 1º de agosto de 1711. A partir de entonces, la empresa podría emprender sus operaciones sobre la costa oriental de América, desde el Orinoco hasta el estrecho de Magallanes, y a lo largo de todo el Pacífico hasta una distancia de 300 leguas de las costas, o sea, en todas las colonias españolas.

No se excluía sino el Brasil, las otras posesiones portuguesas y el Surinam, perteneciente a las Provincias Unidas. La Compañía sería propietaria de las tierras e islas que descubriese y podría otorgar licencias si así lo deseara.

Una de las principales ramas de comercio previstas era el hierro de que carecían los americanos; sin embargo, la Compañía debería emplear parte de sus fondos (20 chelines por cada 100 libras) para el fomento y desarrollo de la pesca de la ballena en Groenlandia, poco practicada en ese momento.

Cuando el 27 de junio de 1711 la reina ordenó se abriera la suscripción, las acciones se vendieron fácilmente a pesar del carácter algo confuso de la concesión del monopolio. Flotaba en el aire la convicción de que España haría generosos favores al comercio inglés, y se daba por seguro que el asiento de negros sería adjudicado a la nueva empresa. La gente empezaba a admirar a

<sup>1</sup> Desde el primer momento se creyó firmemente en Inglaterra que una vez obtenido por esa nación el asiento, ese privilegio pasaría a la mencionada compañía. Su creación causó gran revuelo en España y Francia.

<sup>2</sup> "Sus promotores, la mayoría ricos mercaderes, asumieron casi £10.000.000 de la deuda nacional, sobre lo cual recibieron un interés de 6 % más £8.000 por año, para los gastos del arreglo. £600.000 estaban aseguradas mediante ciertos derechos aduaneros" (*The Encyclopaedia Britannica, etc., cit.*, t. XXV, pág. 515).

la *South Sea Company*, aunque hasta ese momento bien pocos la comprendían<sup>1</sup>.

Comenzó así un período de afiebrada especulación que adquirió una triste celebridad como *South Sea Bubble*<sup>2</sup>. Fué, en efecto, tan espectacular la historia financiera de la *South Sea Company*, tan escandalosas sus afinidades políticas e intrigas y su participación en los enredos diplomáticos a principios del siglo XVIII, que vale la pena dar una somera noticia de ese aspecto de sus actividades.

Hemos visto ya, a qué razones respondió su creación. Fué esta institución el orgullo de los *tories*, que la consideraban como la empresa rival de la de los *whigs*, el Banco de Inglaterra. Habiendo obtenido en 1713 el monopolio del tráfico de esclavos con América hispana, como prosperara, obtuvo aún otras concesiones y, en 1717, adelantó al gobierno una suma adicional de £2.000.000.

A pesar de declararse la guerra entre España e Inglaterra en 1718, su situación siguió floreciendo y a fines de 1719 los directores presentaron al gobierno un proyecto aún más ambicioso. A cambio de mayores concesiones, ofrecían hacerse cargo de toda la deuda nacional y de pagar por ese privilegio, la suma de £3.500.000. La Compañía recibiría un interés de 5 % hasta el año 1727, en que quedaría reducido a 4 %. La ventaja que el gobierno pensaba obtener del negocio era clara: librarse de ese compromiso tan oneroso e impopular<sup>3</sup>. Por su parte, los directores contaban con beneficios mucho mayores, aunque no tan obvios. Su fin era lograr que los poseedores de rentas vitalicias cambiaran sus anualidades por acciones de la *South Sea Company* y, al ser emitidas esas acciones con una prima elevada, quedaría comprada y extinguida una gran cantidad de *annuities* mediante la emisión de un número comparativamente bajo de acciones. Además calculaban que, llevada a cabo esa operación, la Compañía recibiría aún del gobierno una suma de aproximadamente £1.500.000 por año.

Seramente alarmados por las proposiciones de la *South Sea Company*, los directores del Banco de Londres ofrecieron al gobierno £5.000.000 por el mismo privilegio, propuesta que fué sobrepujada por los de aquella Compañía, que elevaron su oferta a £7.567.000. Este ofrecimiento fué aceptado por el Parlamento en abril de 1720.

<sup>1</sup> Aun desde Holanda se enviaba dinero para compra de acciones.

<sup>2</sup> Fué dado el nombre de *South Sea Bubble* a una serie de proyectos financieros que se originaron con la incorporación de la *South Sea Company* en 1711 y terminaron nueve años más tarde en un desastre general.

<sup>3</sup> En este tiempo, el importe de la deuda era de £51.300.000, de la cual la mayor parte la constituían *terminable annuities*, rentas anuales, dinero prestado al Estado a cambio de una retribución fija para toda la vida.

El año de 1719 había sido sumamente favorable para la preparación de una empresa de esa índole<sup>1</sup>. En pocas semanas los directores persuadieron a los poseedores de anualidades del Estado de convertirse en accionistas de la Compañía.

Entretanto sus acciones iban aumentando de precio constantemente y, cuando se reveló el nuevo proyecto, el público comenzó a comprarlas con más afán que antes. De 128½ a comienzos del año, el precio se elevó a 330 en marzo. En mayo alcanzó 550, en junio 890 y en julio 1.000, vendiéndose aun con esa tremenda prima cinco millones de acciones.

El extraordinario éxito de la *South Sea Company* había engendrado una gran cantidad de imitadores. El resultado fué una exagerada manía de especulación y su final inevitable: el derrumbe.

Se crearon centenares de compañías, y no pocas de ellas contaron con el apoyo activo de altos personajes, de la nobleza, gobierno o finanzas. Algunas de esas nuevas empresas eran serias y honorables, pero la mayoría llevó adelante proyectos quiméricos y audaces con el único fin de sacar dinero al público. Viendo la triste experiencia de Francia, el gobierno inglés trató de vigilar ese movimiento, llegando a suprimir, como ilegales, a 86 compañías. Pero en agosto de 1720 comenzó la baja de las acciones de la *South Sea Company* y, en septiembre, justo cuando los "iniciados" se habían desprendido de las suyas, la situación se volvió crítica. Los compradores se convirtieron todos en vendedores. En pocos días las acciones de la *South Sea Company* bajaron a 175, en tanto que las de las otras compañías fueron absolutamente invendibles. Miles de personas quedaron arruinadas y muchos de los que habían asumido grandes compromisos de pagos, huyeron del país. El clamor popular exigió una rápida y severa venganza contra los miembros del gobierno y contra los directores de la *South Sea Company*.

Después de esto, la entidad fué reorganizada sobre una base más firme y, con un capital de casi £40.000.000, continuó subsistiendo aunque nunca llegó a prosperar.

<sup>1</sup> Fué en ese año que John Law y su *Mississippi Company* causaron delirio en Francia, extendiéndose el contagio hasta Inglaterra.



ACTIVIDADES MERCANTILES DE LA SOUTH SEA  
COMPANY CONSIDERADAS EN GENERAL

## 1. INICIACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DE LA COMPAÑÍA.

A pesar de haber obtenido en 1713 su Carta Constitutiva, la Compañía no pudo dar comienzo inmediatamente a sus actividades como entidad mercantil y pasaron meses antes de que los diplomáticos arreglaran todos los detalles y resolvieran todos los obstáculos que se presentaron.

Sin embargo, cuando en junio de 1713 la reina Ana notificó a la empresa de que Inglaterra ya había conseguido el asiento de negros, los directores le expresaron su formal agradecimiento y, sin esperar otro estímulo, ni siquiera la asignación formal de ese comercio, emitieron bonos por valor de £ 200.000 y prepararon la iniciación del tráfico.

Hacia fines de septiembre, alarmados los directores por el retardo de dicho otorgamiento, señalaron al conde de Oxford la imposibilidad de ir más adelante hasta que no se le asignara, en definitiva, ese comercio a la Compañía. En octubre, su ansiedad llegó a tal punto que resolvieron insistir diariamente en la concesión formal.

Cuando por fin les llegó la asignación, quedaron consternados. La reina no sólo retenía su cuarta parte de los beneficios —los directores habían estado firmemente convencidos de que los cedería a la Compañía—, sino que les imponía otra carga de  $7\frac{1}{2}$  % a deducirse de la parte de ganancias asignada a la Compañía, para Manuel Manasses Gilligan, agente que prestara su ayuda en las delicadas negociaciones que culminaron con el traspaso del asiento

de Francia a Inglaterra<sup>1</sup>. En esas condiciones, la Compañía vaciló en aceptar el privilegio.

Por otra parte, estaba convencida de que tropezaría con grandes dificultades en su contabilidad, si debía emprender el comercio con la reina como socia. Fué transecurriendo así el tiempo sin que los directores encontraran una solución satisfactoria del problema. En febrero de 1714 Bolingbroke les comunicó que S. M. deseaba una contestación y, para obligarlos a actuar, les fijó un plazo de pocos días, al cabo de los cuales, si no se decidían, dispondría en otra forma de los privilegios españoles. A esto, los directores contestaron calmadamente que “estaban progresando en la consideración del asunto” y decidieron presentar toda la cuestión de la asignación del asiento a la asamblea general de la Compañía que, después de una tempestuosa sesión, decidió posponer la votación hasta el 24 de febrero de 1714. En esa nueva reunión, a la que asistió una concurrencia muy selecta —nobles, miembros de las Cámaras, así como los comerciantes y caballeros más pudientes y destacados de Inglaterra, Escocia e Irlanda—, la opinión general fué contraria a la aceptación del asiento. Pero como otra vez se suspendiera el sufragio, la influencia de la campaña organizada por los directores de la compañía, las maquinaciones de los corredores de títulos y la aprensión de la mayoría de los miembros que temían se interpretara el rechazo como una afrenta al Lord del Tesoro, conde de Oxford, produjeron como resultado la aceptación de la concesión, el 26 de marzo de 1714.

De lo expuesto se desprende que, contrariamente a lo que comúnmente se afirma, el asiento no fué recibido por los vasallos de la reina Ana con grandes aclamaciones y, sobre todo en las colonias inglesas de las Indias Occidentales, se hicieron oír voces

<sup>1</sup> RICHARD PARES, *War and Trade in the West Indies (1739-1763)*, pág. 11, Oxford, 1936, afirma que “Este aventurero estuvo muy interesado, como danés naturalizado, en el contrabando con las colonias hispanas durante la Guerra de Sucesión; su nave había sido condenada como presa y él mismo había escapado a duras penas de ser procesado de alta traición por la justicia de Barbados. Llevado su caso a Londres, consiguió se revocara la sentencia del Vicealmirantazgo y retornó a Barbados con fuerte apoyo del gobierno para organizar un comercio de esclavos con las costas españolas. Reapareció, en 1712, como nuestro principal negociador comercial ante la Corte de Madrid, donde se estaban poniendo los últimos toques importantes al Tratado de asiento. Éste fué el hombre que posiblemente concibió y que procuró a toda costa el privilegio del *navío anual* y, si hubiera alguna duda acerca de la tendencia del tratado para fomentar el contrabando, se anularía debido a los antecedentes de su negociador”.



Lámina VIII



FACSIMILE DE UN SELLO DE LACRE DE LA SOUTH SEA & FISHING COMPANY, USADO POR LOS FACTORES DEL ASIENTO INGLÉS DE BUENOS AIRES, EN SUS CERTIFICACIONES. EXISTENTE EN EL *Archivo General de la Nación. Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los ingleses, Documentos varios, 1718-1774.*



de oposición que sostenían que la transferencia del tráfico de negros a Inglaterra no le traería grandes ventajas, sino que más bien tendería a destruir el comercio existente<sup>1</sup>.

Pero no terminó allí el asunto, pues cuando en junio de 1714 la Cámara de los Comunes peticionó se empleara el cuarto del asiento correspondiente a la corona para aliviar las deudas de la nación, la reina ordenó a Bolingbroke comunicara a la Compañía que S. M. se complacía en cederle "graciosamente" su parte del asiento<sup>2</sup>. Luego informó a los Comunes —quizá también "graciosamente"— de esta cesión que había hecho "por ser el estímulo del comercio el medio que más acertadamente permitirá a sus vasallos cancelar las deudas de la nación". Sin embargo, de acuerdo con la real disposición, el cuarto de la reina no había sido asignado directamente a la Compañía, sino a un tal Mr. Lowndes y a Mr. Taylor, primer secretario del conde de Oxford. Éstos, al serles requerida su contribución a los gastos iniciales del tráfico, confesaron ser testaferros de terceros desconocidos. Se originó entonces un acalorado debate en la Cámara de los Lores, quienes sospecharon se tratara de algunos favoritos.

Después de la publicidad dada a ese debate, no le quedó otra alternativa a la reina, que la de ceder sin reticencias su parte a la Compañía que, el 19 de julio, le dirigió un obediente y respetuoso escrito agradeciendo esta merced y la cesión de cuatro navíos de guerra para dar comienzo a sus operaciones. A ello la reina respondió amargamente: "Os deseo mucho éxito en el manejo de vuestro tráfico y espero hagáis mejor uso de lo que os he otorgado, del que habéis hecho hasta ahora".

La acusación de la reina, de que la Compañía no había emprendido nada o casi nada hasta entonces, era injusta. Apenas les había llegado, en junio de 1713, la copia oficial del Tratado del asiento, los directores habían planeado el comercio activo y, en los meses transcurridos desde entonces, a pesar de las dificultades derivadas de la posición incierta de la Compañía con respecto a esa negociación, habían realizado un sorprendente progreso en el desarrollo de la organización necesaria para el tráfico.

<sup>1</sup> Véase: E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II, págs. 151 a 153.

<sup>2</sup> Ese favor fué discutido en asamblea general (*General Court*) de la Compañía el día 23 de junio de 1714, resolviéndose que debería acompañarse la expresión del agradecimiento con una solicitud por que se le cedieran también los  $7\frac{1}{2}$  % reservados a Gilligan. Pero parece que no les fué posible encontrar ningún ministro dispuesto a presentar a la reina semejante petición, por lo que ese designio forzosamente debió ser abandonado.

En Inglaterra, la Compañía se había organizado con un *governor*<sup>1</sup>, un *sub-governor*, que era en realidad el verdadero director de la empresa; un *deputy-governor*, algo así como teniente gobernador y un *secretario*. Además se creó una oficina de transferencia de acciones o *stock transfer office*, una *court of directors* o directorio que, aparentemente, decidía sobre todos los asuntos relacionados con la Compañía y que estaba integrado, en su mayoría, por miembros activos del Parlamento; un cuerpo mayor reunido en momentos de emergencia, *general court* y una serie de comités, como ser el de *correspondence* u oficina de coordinación, un *committee of accounts*, o sea la contaduría, y otras oficinas que se fueron formando a medida que las exigencias del tráfico hicieron sentir su necesidad<sup>2</sup>. Así un comité llamado *del asiento* se reunía dos veces por semana para determinar los lugares más convenientes para establecer las factorías, recibir las solicitudes de personas deseosas de ser enlistadas en el servicio de ultramar, fijar los salarios y ocuparse del transporte de los agentes<sup>3</sup>.

Fueron elegidos como puntos de distribución de las cargazones de esclavos, los puertos de Cartagena, Veracruz, Panamá, Buenos Aires, Portobelo, Habana y Caracas. Los establecimientos en los primeros cuatro puntos deberían contar con un presidente, un contador, un guardalmacén, un secretario y dos factores, de los cuales uno debería ser médico (*surgeon*)<sup>4</sup>. Para las demás factorías se preveía un personal menos numeroso. Además, la Compañía decidió enviar agentes a Barbados y a Jamaica<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Su primer gobernador fué Roberto Harley, conde de Oxford. Posteriormente ocupó el cargo el mismo rey Jorge I de Inglaterra.

<sup>2</sup> España estaba representada oficialmente, en todas las reuniones del directorio, por su embajador Thomas Geraldino, encargado según los términos del Tratado de asiento, de salvaguardar los intereses de su nación en Inglaterra. Por estos servicios recibía un sueldo de director —11.000 pesos anuales— pagados por la Compañía. Pero era el caso de que cuando Geraldino asistía a las reuniones sólo se presentaban asuntos de rutina. El verdadero centro de la dirección de la empresa donde eran revelados sus secretos, lo constituyó la oficina del *sub-governor*. Allí fueron leídos los despachos confidenciales de los agentes y se tomaron las decisiones importantes, sin intervención del embajador español.

<sup>3</sup> *British Museum*, Londres, *Additional Manuscripts*, 25.495, fº 133.

<sup>4</sup> En la reunión del 14 de octubre de 1713, el directorio de la *South Sea Company* consideró propuestas para un cirujano (*surgeon*) como “un medio de preservar mejor las vidas de los negros” (*Ibid.*, 25.495, fº 182; E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II, pág. 168). Más adelante, en la parte relativa al Río de la Plata, veremos que estos cirujanos no sólo atendían a los negros durante le travesía en las naves, sino que acompañaban a los que eran conducidos al interior del continente.

<sup>5</sup> *Ibid.*, t. II, pág. 183, afirma: “A fines de 1714 la Compañía parece no haber llegado a ninguna conclusión acerca de si su sede principal debía

Mientras el *comité del asiento* preparaba los establecimientos en el extranjero, elegía el personal y redactaba los reglamentos que debían guiar su conducta<sup>1</sup>, el *comité de compras* averiguaba la cantidad de vestimenta, medicinas, bastimentos y provisiones necesarias para las cargazonas de negros, suministraba los cargamentos apropiados para su compra o trueque, y determinaba el número de esclavos que debían ser adquiridos para cada embarcación. Debía, asimismo, inquirir qué suma de dinero sería necesaria para la compra de negros en el primer año de operaciones<sup>2</sup>, cuestión sumamente importante debido a que la Compañía, dada la naturaleza de su capitalización, carecía de capital circulante.

## 2. PROCEDENCIA DE LOS NEGROS DE LA COMPAÑÍA, MODALIDADES IMPUESTAS.

Dos fuentes estaban abiertas a la *South Sea Company* para proveerse de negros: la *Royal African Company* —Compañía Real Africana— y los comerciantes independientes. Se iniciaron una serie de conferencias con ambos grupos pidiéndoseles proposiciones “para entregar negros sanos y sin lesiones de todos tamaños en Cartagena, Portobelo, Vera Cruz o Jamaica. Y también 1.200 por año en Buenos Aires en condiciones apropiadas para soportar la travesía”<sup>3</sup>. Ningún contrato debía ser hecho por más de un año.

Fueron recibidas y consideradas las propuestas selladas. Sin embargo, las actas del comité no permiten establecer cuales fueron las proposiciones de los traficantes particulares, de modo que no se puede juzgar si éstas eran poco favorables o si la casi extinguida *Royal African Company* poseyó aun suficiente influencia para obtener el contrato. Lo cierto es que, después de la reunión

ser establecida en Jamaica o Barbados. En la reunión del directorio del 5 de octubre se resolvió que «para mejor dirección del comercio de Asiento debía ser establecida una factoría en Jamaica». Esto de ningún modo impidió que Barbados participara de los beneficios del asiento”.

<sup>1</sup> Son especialmente interesantes las “Instrucciones que debía llevar cada nave fletada por la Compañía con destino a África y América certificando que el mismo pertenece a ella y navega por cuenta del Asiento” (*British Museum*, Londres, *Additional Manuscripts*, 25.550; transcripto en E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc.*, cit., t. II, pág. 170).

<sup>2</sup> Basándose en la experiencia de la Real Compañía Africana, el comité pronto pudo dar los informes que se le pedían, y estimó el costo de 100 negros (correspondientes a una embarcación de 150 toneladas) en £ 105 — 6 s. — 8 d. (véase: *Ibid.*, t. II, págs. 155 y 156; E. DONNAN, *The Early Days of the South Sea Company, etc.*, cit., pág. 432).

<sup>3</sup> *British Museum*, Londres, *Additional Manuscripts*, 25.495; E. DON-

del 14 de julio de 1713 quedaron descartados los traficantes particulares y continuaron las negociaciones entre los respectivos comités de ambas compañías.

La *Royal African Company* presentó un presupuesto del costo de suministrar 4.800 negros *piezas de Indias*, que serían entregados antes del 25 de marzo de 1714: 1.200 en Buenos Aires y los 3.600 restantes en Portobelo, Vera Cruz y Jamaica. El ajuste de ese contrato en forma aceptable para ambos negociadores fué un proceso lento durante el cual se produjo una importante variación: la Compañía Africana debía entregar los negros en la costa africana en lugar de enviarlos ella misma a los puertos americanos. Al final ninguna de las dos partes estuvo completamente satisfecha. En 23 de septiembre la *South Sea Company* hizo saber a Oxford "que habían sido muy razonables en su contrato con la *Royal African Company*" y sostenía que ella misma hubiese podido proveerse de negros en mejores condiciones. Estaban realmente sorprendidos de que la *Royal African Company* considerara poco ventajosos los términos del acuerdo<sup>1</sup>.

Según el último ajuste, sujeto a la asignación definitiva del asiento, la Compañía Africana recibiría £ 10 por cada negro de 16 a 40 años, y £ 8 por los de 10 a 16 años. Nueve décimas partes de los cargamentos debían ser esclavos mayores de 16 años y dos tercios varones. Debían ser suministrados, todos, sobre la costa de Africa<sup>2</sup>. La *South Sea Company*, por su parte, debía suplir los navíos —propios o fletados—, fijar las instrucciones para los capitanes, proveer los cargamentos de mercaderías, pagar los aranceles y dar a la *Royal African Company* un preaviso de treinta días del despacho de las embarcaciones.

La *South Sea Company* preparó cargamentos de diferentes clases de tejidos de lana ingleses, de fácil venta en la costa occidental africana, y despachó los primeros navíos: el *St. Marks*, capitán Solgard, alistado para conducir 280 negros, en 5 de noviembre; el *Windsor*, capitán Marshall, para 450 negros, en 12 de noviembre y el *Canadá*, capitán Cleland, para llevar 500 negros, en noviembre 19. De modo que ya antes del 1º de diciembre de 1713, la Compañía hubo embarcado cargamentos para la compra de 1.230 negros, a pesar de que nada le aseguraba aún, en esa época, la posesión del asiento.

NAN. *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc.*, cit., t. II, pág. 154.

<sup>1</sup> Estudia ese asunto E. DONNAN, en *The Early Days of the South Sea Company, etc.*, cit., pág. 133.

<sup>2</sup> A fines de julio de 1713 estuvieron hechos los preparativos para el despacho de 2.000 negros en el mes de agosto, o tan pronto como pudiera ser realizado.

El 22 de febrero de 1714 zarpó el *Hope*, capitán Cronquer, equipado para conducir 360 esclavos; el 2 de marzo el *Smith*, capitán Taylor, con instrucciones de embarcar 280 negros, y el 10 de marzo el *Elizabeth*, capitán Owen, para llevar 500. Los nombrados seis navíos constituyen la primera tentativa de comercio de la Compañía.

Durante el verano de 1714 decayeron sus actividades, pero después de la aceptación del asiento, la empresa renovó sus esfuerzos. El comité de navegación —*committee on shipping*— recibió orden de proveer todo lo necesario, hasta zapatos y medias (!) para los negros que conducirían desde Angola y Costa de Oro los navíos *Europa* y *Wiltshire*. Les siguieron, al poco tiempo, el *Indian Queen* y el *Prince of Wales*<sup>1</sup>.

Afirma E. Donnan<sup>2</sup> que “una cuenta exacta y detallada de la suma total del negocio realizado por la Compañía desde este tiempo hasta el cese del comercio causado por las dificultades con la corona española, apenas es posible. Los navíos que debían ser expedidos, eran determinados por un sorteo o votación del directorio, realizado, habitualmente, algunos meses antes de que se iniciara efectivamente el viaje. Siguiendo el registro de la votación, aparecen diversos párrafos en las actas de las reuniones de directorio o de los diferentes comités, referentes al apresto del viaje, las instrucciones al capitán, o los tratos con los dueños de quienes se arrendaba el navío. De vez en cuando las cartas de los agentes de la Compañía en los puertos americanos se refieren a la llegada de un cargamento. Reuniendo todos esos fragmentos, se puede obtener alguna noción del importe del comercio durante los primeros cuatro o cinco años de la existencia de la Compañía, aunque el margen de error es probablemente muy grande”<sup>3</sup>.

En el año de 1715, se “votaron”, en total, 15 navíos, entre ellos cinco cuyo destino debía ser Buenos Aires<sup>4</sup>. Los navíos “votados” durante 1716 incluían 13 naves que debían conducir algo más de 3.000 negros al Nuevo Mundo, principalmente a Ja-

<sup>1</sup> Esos cuatro navíos: *Europa*, *Wiltshire*, *Indian Queen* y *Prince of Wales*, debían transportar 1.540 negros.

<sup>2</sup> E. DONNAN, *The Early Days of the South Sea Company, etc., cit.*, págs. 434 y 435.

<sup>3</sup> Veremos en la parte que corresponde, las noticias del tráfico emprendido con el Río de la Plata.

<sup>4</sup> En abril de 1715, el directorio ordenó al comité de navegación contratar dos navíos capaces de conducir 700 negros a Buenos Aires, de los cuales uno debía recibir la carga en Angola y el otro en la Costa de Oro. En mayo de 1715, el comité recibió orden de dirigir cuatro naves a Whydah (Ouidah) y América. Órdenes posteriores fueron en ese mismo año:

maica y a las Antillas españolas. Además, en febrero de ese año, se pasó una orden al comité de navegación de entrar en tratos con la *East India Company* (Compañía de las Indias Orientales) para la obtención de negros de la isla de Madagascar. En marzo de 1716, los directores ordenaron comprar 1.000 negros para la factoría de Buenos Aires y dispusieron que los navíos asignados para su transporte deberían tener capacidad para 500 a 600 esclavos cada uno, pero no cargar más de 300. En 1717, la Compañía expidió 20 embarcaciones con cargamentos suficientes para adquirir unos 6.500 negros. A comienzos del año siguiente, o sea 1718, varios de los navíos aprestados hacia fines del precedente año estaban listos para zarpar; además se expidieron o por lo menos se "votaron" otros 12 para conducir unos 4.000 esclavos.

La tarea de preparar los documentos y contratos con los capitanes correspondía al *comité de navegación*<sup>1</sup>, el cual frecuente-

Mayo 18, <i>Windsor</i> ,	Capn. Townsend,	380 negros,	Angola, Buenos Ayres (parece que sólo entregó 164 negros vivos y no en Buenos Aires).	
	<i>Liberty</i> ,	..... 420 negros,	Angola, Buenos Ayres.	
Junio 15, <i>Dunwich</i> ,				
	<i>Merchant</i> ,	Capn. Blake,	500 negros,	Whydah, Jamaica.
	<i>Resolution</i> ,	Capn. Trahern,	230 negros,	Costa de Oro, Jamaica.
Junio 29, <i>Hope</i> ,	Capn. Cronker,	360 negros,	Angola, Buenos Ayres (el cargamento del <i>Hope</i> soportó una pérdida muy considerable en la bodega).	
Agosto 24. <i>Pearl</i> ,	Capn. Tizard,	300 negros,	Costa de Oro, Jamaica, Cartagena, Portobelo (entregó los negros en Panamá).	
	<i>King Solomon</i> ,	Capn. Edward,	349 negros,	Costa de Oro y Windward, Jamaica, Cartagena, Portobelo (entregó los negros en Panamá).
(?)	<i>Dragon y James</i> ,		(Entregaron los negros en Panamá).	

<sup>1</sup> La mayoría de las embarcaciones empleadas por la *South Sea Company* no eran de su propiedad, sino fletadas.



mente tuvo que deliberar sobre la cuestión de los privilegios de comercio otorgados a la oficialidad<sup>1</sup>. En efecto, uno de los primeros escándalos que acompañó al establecimiento de la Compañía derivó del comercio particular realizado en sus barcos y, también en años posteriores, gran parte del contrabando se realizó por esa vía.

No pocas dificultades produjo a la empresa la circunstancia de que los cargamentos de negros eran reembarcados, en su mayoría, desde Barbados o Jamaica, a los dominios españoles<sup>2</sup>. Además, su comercio centroamericano se vió entorpecido por el contrabando holandés, cuya sede era Curaçao y que se extendía por toda la costa venezolana. Los franceses, por su parte, abastecían tan perfectamente a La Española, que esta isla no ofrecía mercado alguno para los negros de la Compañía en la época que nos ocupa.

Pero hubo otro asunto que causó gran inquietud a los asentistas: la oposición que Jamaica hacía abiertamente a la empresa<sup>3</sup>. En efecto, en abril de 1715 llegó a conocimiento del directorio el rumor de que se impondría en dicha isla un derecho de 20 chelines sobre todos los negros reexportados de ella. Hasta ese instante, cuando los cargamentos directos desde África no llegaban a cubrir la cuota anual establecida, la Compañía la había completado adquiriendo negros en Jamaica. Además, la práctica de los navíos del asiento, de dejar los negros enfermos en Barbados o en Jamaica y reemplazarlos por sanos antes de pasar a los puertos españoles, si bien ofrecía ganancias a los comerciantes jamaicanos, contrariaba a los colonos quienes se veían privados de los esclavos de mejor calidad y le atribuyeron a ella el alza de precio de los

<sup>1</sup> A los primeros capitanes empleados se les permitió llevar mercaderías para comerciar personalmente. Así, el capitán Solgard obtuvo permiso para mercaderías por valor de £ 145, el capitán Marshall por valor de £ 225 y el capitán Owen por £ 250. En 1716 se convino que no se permitiría más el comercio particular de los capitanes, y que en cambio se considerarían como de su propiedad 5 negros de cada 105. Esta medida significaba un aumento sobre el privilegio que la *Royal African Company* otorgaba a sus capitanes, y posteriormente fué reducido a 4 en cada 104 negros, o sea la asignación habitual de la compañía más antigua. Otros capitanes recibieron comisiones. E. DONNAN, en *The Early Days of the South Sea Company, etc., cit.*, pág. 437, estudia detalladamente el asunto.

<sup>2</sup> En los primeros tiempos esos reembarques fracasaron. Los negros despachados desde Jamaica a Panamá fueron devueltos por no haberse proclamado aún la paz entre ambas coronas, pero algunos meses después se entabló el comercio y, desde 1715, las remesas a los dominios españoles fueron bastante constantes, aunque no exentas de fricción.

<sup>3</sup> En tiempos del asiento francés, Jamaica había organizado un tráfico clandestino sumamente lucrativo, del cual se vió desposeída cuando el asiento pasó a manos de la *South Sea Company*.

que quedaban. En consecuencia, para detener esa exportación, el gobierno de Jamaica aprobó el citado derecho de 20 chelines sobre cada negro reexportado, que se sumaba así al impuesto existente de importación (10 %). Esa nueva imposición disminuía apreciablemente las ganancias de la Compañía y le resultaba especialmente onerosa por el hecho de que ella pagaba ya una comisión a sus factores sobre todas las operaciones realizadas en la isla. Desde enero de 1716, en que los asentistas presentaron su protesta contra esa resolución, se sucedieron abundantes peticiones y representaciones de una parte y de la otra y, si bien en 1718 el Consejo Privado desaprobó la ley y ordenó al gobernador derogar cualquier medida que impusiera derechos sobre esclavos desembarcados para "refresco", tal prohibición tuvo bien poco efecto y fué ignorada en Jamaica la mayoría de las veces.

Esa imposición —tenazmente mantenida por Jamaica a pesar de la desaprobación del gobierno metropolitano—, ilustra con claridad la actitud de esa isla frente a los privilegios otorgados a la *South Sea Company*, que se extendían a un comercio que aquella isla consideraba de su exclusiva pertenencia<sup>1</sup>. Semejante animosidad, unida a las persuasivas representaciones de su agente en Barbados, Dudley Woodridge<sup>2</sup>, indujo a la Compañía a traspasar gran parte de su comercio a esa isla.

Sin embargo, los comerciantes de Jamaica estaban poco dispuestos a renunciar a su considerable giro con las colonias españolas. El hecho de que ese comercio tan apreciado fuera ilícito, no evitó un amargo resentimiento por su pérdida y la opinión pública en la isla siguió considerando al asiento como una usurpación, una intrusión en un intercambio ya tradicional, haciendo difícil, sino imposible el castigo de los transgresores.

Otro ataque al monopolio de la Compañía provino de los franceses, quienes continuaron su comercio aún después de su exclusión legal de él<sup>3</sup>. En febrero de 1717 los ingleses seguían quejándose de que aquéllos les estaban arruinando sus mercados al introducir negros de contrabando en los puertos españoles. Los fran-

<sup>1</sup> Véase: *Importance of the British Plantations in America to this Kingdom*, pág. 43, London, 1731; transcripto en E. DONNAN, *The Early Days of the South Sea Company, etc., cit.*, pág. 442.

<sup>2</sup> Dudley Woodridge era el activísimo agente de la *South Sea Company* en Barbados, en donde posteriormente ocupó el puesto de director general.

<sup>3</sup> R. PARES, *op. cit.*, pág. 13, afirma que por los tratados concluidos en Utrecht, "Francia consintió prohibir el comercio directo desde sus puertos a los Mares del Sur. Esta prohibición no fué siempre voluntariamente acatada y menos aún, lealmente observada".

ceses a su vez defendían sus actividades alegando que sólo estaban completando la cuota permitida en su anterior asiento<sup>1</sup>. Pero aunque de todo esto resultaron cuestiones bien enojosas para la Compañía, no fueron, en realidad, sino dificultades menores, comparadas con los constantes rozamientos con España, que, puede afirmarse, comenzaron ya antes de que se secara la tinta de las firmas estampadas en el Tratado del asiento y continuaron, sin amenguar, durante todo el tiempo que la *South Sea Company* retuvo esa concesión.

### 3. LA PRÁCTICA DEL ASIENTO EN LAS RELACIONES CON ESPAÑA.

Las disputas sobre la interpretación del asiento son largas, intrincadas y no pocas veces muy confusas. Así, por ejemplo, los términos del tratado disponían pagos regulares de derechos a España a partir del 1º de mayo de 1713. Como en esa fecha la Compañía no había estado aun ni siquiera en posesión del texto oficial del contrato<sup>2</sup>, les pareció razonable a los directores solicitar fueran relevados de esa obligación y que se les permitiera comenzar con los pagos en 1º de mayo de 1714, o mejor aún, pagar en 1714 sólo los derechos correspondientes a los negros efectivamente importados<sup>3</sup>. La actitud española fué inflexible. Como se le había prohibido a la Compañía de Guinea la introducción de negros a las colonias hispanas después del 1º de mayo de 1713, estimaba justo que la compañía inglesa iniciara sus pagos a partir de esa fecha. De lo contrario, la corona sufriría una pérdida por esa falta de ingresos. Sin dejarse impresionar por el tono de la res-

<sup>1</sup> E. W. DAHLGREN, *Voyages français à destination de la Mer du Sud, avant Bougainville (1695-1749)*, en *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, t. XIV, París, 1907, da una lista de 62 navas francesas que partieron con destino al Pacífico entre los años 1713 y 1724. En Buenos Aires, sólo a fines del año 1715, se levantó el asiento francés (véase: cuadro II).

<sup>2</sup> Se agregaba a ello la circunstancia, ya mencionada, de que los primeros capitanes que llegaron a las Indias Occidentales con negros por cuenta de la Compañía, se encontraron con que aún no había sido proclamada la iniciación del tráfico con Inglaterra y debieron vender sus cargamentos con grandes pérdidas en Jamaica y Barbados.

<sup>3</sup> Desde el mes de agosto de 1714 se suceden las solicitudes y representaciones del directorio para obtener condiciones más favorables (*British Museum*, Londres, *Additional Manuscripts*, 25.562 y 25.555. Las más importantes están publicadas en E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II).

puesta, los asentistas continuaron presentando ese pedido durante los siguientes tres o cuatro años, aunque no fueron más afortunados que la primera vez<sup>1</sup>.

Pero las cuestiones financieras no constituyeron, de ningún modo, las únicas causas de diferencias entre la corona española y la Compañía inglesa. Apenas iniciado el tráfico, se comprobó que muchos puntos exigían una consideración mucho más cuidadosa de la que habían sido objeto. Para evitar la introducción ilícita a los mercados españoles, se había establecido en el Tratado del asiento la prohibición de conducir a los puertos sudamericanos otros efectos más que negros, a excepción de los transportados en el navío anual de permiso. Esa circunstancia privó a la Compañía de toda posibilidad de vender las mercaderías sobrantes de los cargamentos destinados al trueque de negros en África. Por eso solicitó, en enero de 1715, se le concediera el privilegio de poder depositar esos efectos en los almacenes reales a la llegada de las embarcaciones a los puertos hispanoamericanos y de poder reembarcarlos a la salida del bajel. Como no recibiera contestación, repitió el pedido en 1º de febrero de 1716. En su apoyo afirmó la reina Ana que en el momento de las negociaciones había pensado asignar el asiento a la *Royal African Company*<sup>2</sup> y, como esa compañía poseía depósitos sobre la costa africana, había parecido innecesario proveerlos. Pero en vista de que la *South Sea Company* carecía de tales facilidades, debía obtener, en Hispanoamérica, algún privilegio que compensara esa falta<sup>3</sup>.

Se fueron presentando, además, un sinnúmero de cuestiones

<sup>1</sup> "Por su parte, los españoles se quejaban, en diciembre de 1715, que la Compañía inglesa tenía ya una deuda acumulada de 200.000 pesos de a ocho reales" (E. DONNAN, *The Early Days of the South Sea Company, etc.*, cit., pág. 444).

<sup>2</sup> Llama la atención esa afirmación, pues como se ha visto por los párrafos anteriores en que se estudia la cuestión de la asignación del asiento, no hay ningún indicio de que ésa hubiese sido la Real intención.

<sup>3</sup> R. PARES, *op. cit.*, pág. 12, dice: "La South Sea Company (a la que la reina había asignado el asiento), trató de obtener por un tratado de 1716 ulteriores facilidades para introducir clandestinamente mercaderías en las colonias españolas. Arguyó con alguna justificación que no se podía calcular exactamente cuanta mercadería se necesitaría para comprar un cargamento de esclavos en la costa de África, y que por ésta y otras razones los buques negreros debían cruzar el Atlántico con algunas mercaderías sin vender. Por lo tanto pidió permiso de llevar esas mercaderías a los puertos españoles. Ofreció de almacenarlas, pero dada la idiosincracia de los funcionarios españoles, no constituyó eso realmente una restricción para su venta. El rey de España por lo tanto se negó a permitirlo, excepto en Buenos Aires. Insistió que las naves de la Compañía con destino a los puertos del Caribe debían hacer escala en las colonias inglesas y descargar esos efectos superfluos".

menores en la correspondencia de la oficina de Londres con sus agentes en América y España. Así por ejemplo, el hecho de que las cláusulas del asiento no especificaran el número de esclavos, sino de *piezas de Indias*, abrió el camino a interminables disputas. También opinaba la Compañía que, puesto que se les había concedido a los franceses el derecho de construir naves en Panamá, ella debía gozar del mismo favor<sup>1</sup>. Algunas de esas diferencias fueron resueltas por la convención entre Inglaterra y España en 1716<sup>2</sup>, mediante el tratado subsidiario concluido en Madrid el 26 de mayo de ese mismo año<sup>3</sup>, pero la mayoría de las cuestiones siguió pendiente hasta que se declaró la guerra en 1718.

Como Inglaterra, a la vez que invadía las regiones americanas con su comercio, obstaculizaba el intercambio español en el Mediterráneo y se oponía a sus miras de expansión, las relaciones diplomáticas entre ambas naciones se volvieron cada vez más tirantes. El tratado de 1716 fracasó en su intento de restablecer relaciones amistosas y en septiembre de 1718, al producirse un choque naval en la costa de Sicilia entre españoles e ingleses, sobrevino la guerra. Por R. C. de 25 de octubre de 1718 se mandó confiscar los bienes ingleses del asiento y embarcar los súbditos de la Gran Bretaña residentes en América<sup>4</sup>. La pérdida ocasio-

1 Era tal el recelo de la Compañía de que fuera privada de privilegios otorgados a los asentistas anteriores, que requirió copias de los contratos precedentes.

2 ARTHUR S. AITON, en *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne*, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. VIII, May 1928, núm. 2, pág. 167, North Carolina, U. S. A., cita un Tratado subsidiario concluido el 14 de diciembre de 1715. Ese mismo tratado es citado por P. BONNASSIEUX, *op. cit.*, pág. 155 (nota): "El 14 de diciembre de 1715, un primer tratado había sido firmado entre los soberanos" (S. M. B. y S. M. C.).

3 Dice J. A. SACO, en su *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, pág. 196: "Por una enmienda que se hizo a este asiento, según el tratado concluido en Madrid el 26 de Mayo de 1716 y ratificado en el Buen Retiro en 17 de junio de aquel año, obtuvo la Compañía que desde 1717 a 1727 el buque fuese de seiscientos cincuenta toneladas y que el término de treinta años que había de durar el asiento se computase como si hubiese empezado a correr desde el 1º de mayo de 1714". P. BONNASSIEUX, *op. cit.*, pág. 155, afirma que: "Un nuevo acto fué redactado el 26 de mayo de 1716 y firmado por el marqués de Bedmar por el rey de España y por Jorge Bubbayant por el rey de Inglaterra. Sólo en este año de 1716 la compañía inglesa entró completamente en posesión del Asiento".

4 La Real cédula citada está publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. V, *Comercio de Indias, Antecedentes legales (1713-1778) con Introducción de RICARDO LEVENE*, pág. 17, Buenos Aires, 1915; además, existe una copia en la *Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, *Sección Manuscritos*, núm. 1019.

nada por esa primera *represalia* fué estimada posteriormente por la Compañía, en £ 200.000<sup>1</sup>.

El período inicial de su comercio tuvo, pues, un final desastroso, dejando a la Compañía con sus deudas impagas y con la mayor parte de su capital confiscado, circunstancia que añade particular interés a la vertiginosa alza del precio de las acciones de la empresa, pocos meses después.

#### 4. REINICIACIÓN DEL ASIEN TO INGLÉS.

Al firmarse, el 13 de junio de 1721, el Tratado de Madrid entre Inglaterra, España y Francia, se estipuló por un artículo separado<sup>2</sup> que las cuestiones pertinentes al *asiento* deberían ser resueltas de acuerdo con los tratados entre ambas coronas. Obtuvieron los asentistas entonces la ventaja de que por cada cargamento de 1.200 negros destinados al Río de la Plata, se le permitiera dejar 800 en Buenos Aires y conducir los 400 restantes al interior, o sea al Alto Perú o a Chile<sup>3</sup>.

De inmediato la Compañía se preparó a reanudar su comercio. Estudió las propuestas que le presentaran los comerciantes independientes y entabló negociaciones con la *Royal African Company* y la *Guinea Company*. Con la guerra de 1718 había llegado a su término el primer contrato entre la *South Sea Company* y la *Royal African Company*, pero por un memorial que la Compañía del asiento dirigió a Lord Carteret el 20 de febrero de 1723, se sabe que en esa fecha ambas empresas habían concluído varios convenios, obligándose la *Royal African Company* a suministrar en la costa africana, especialmente en Cabinda, los negros necesarios a los asentistas<sup>4</sup>. Exponía la Compañía de la Mar del Sur que, habiendo enviado navíos a las costas africanas para el transporte de las cargaciones a las Indias Occidentales, éstos habían tropezado con serios obstáculos, como ser ataques de naves de

<sup>1</sup> E. DONNAN, *The Early Days of the South Sea Company, etc., cit.*, pág. 450.

<sup>2</sup> *British Museum, Londres, Additional Manuscripts*, 33.032, fs. 5 y sigs.

<sup>3</sup> J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, págs. 186 y 187, afirma que se estipuló por el Tratado de Madrid de 13 de junio de 1721, "entre otras cosas, que el asiento de negros continuaría como antes, y que serían restituidos los bienes de los súbditos ingleses y españoles cogidos por ambos gobiernos".

<sup>4</sup> E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II, pág. XXXVI.

guerra portuguesas<sup>1</sup>, debido a lo cual solicitaba se protegiera debidamente a los súbditos británicos que comerciaban o residían en esas costas.

Al renacer el comercio de la Compañía del asiento, volvió a manifestarse la oposición que le hacían los jamaicanos quienes exigieron de sus factores el pago de elevados impuestos. Tampoco faltaron las querellas entre las autoridades españolas y los asentistas<sup>2</sup>. La situación se agravó por las constantes quejas de Inglaterra a causa de las depredaciones que cometían los guardacostas españoles<sup>3</sup> y por las contra-protestas del gobierno español censurando los actos de piratería de los británicos.

Sin declarar la guerra, el gobierno inglés envió, en abril de 1726, siete buques de guerra al mando del vicealmirante Hosier, con instrucciones de bloquear los puertos hispanoamericanos en que se hallaran los galeones, o de apresarlos si emprendían la navegación. Advertidas las autoridades españolas, tomaron represalias poniendo sitio a Gibraltar y ordenaron nuevamente el embargo de los bienes de la Compañía del asiento. Tuvo esto como consecuencia nuevas hostilidades por parte de Hosier y condujo, finalmente, a la formal declaración de guerra en 1727. Pero al

<sup>1</sup> En una carta fechada en Londres, de 30 de abril 1720, se lee que, "el navío *Europe*, Capitán Bound, cargado con esclavos para el Río de la Plata en las Indias Occidentales, fué tomado por los piratas en la Costa de Guinea". Una nueva constancia de esos atropellos se halla al final del mencionado memorial del directorio de la *South Sea Company* a Lord Carteret, principal secretario de estado de S. M. B. en que le comunica que "el navío de guerra portugués atacó de una manera hostil y casi logró apresar o destruir la nave *Carteret*, Capitán Opie, mantenida en el servicio de la *South Sea Company* para transportar algunos esclavos desde Cabinda a Buenos Ayres, en cuya acción injusta e irrazonable la mencionada nave sufrió considerables averías, por las cuales los dueños del mencionado navío exigirán reparaciones de esta Compañía a su regreso" (publicado en *Ibid.*, t. II, págs. 243 y 296, Nos. 118 y 143).

<sup>2</sup> Entre tanto, España había añadido a las dificultades que experimentaba la *South Sea Company* la prohibición de admitir todos los negros que no fueran "bozales", es decir, traídos directamente desde África, fundando esa medida en que si se los desembarcaba primero en las colonias inglesas, se contaminaban con ideas heréticas. Ante las protestas de la empresa, el gobierno español consintió en suspender esa medida hasta el 20 de octubre de 1724; sin embargo no hemos encontrado ninguna prueba de que efectivamente llegara a aplicarse.

<sup>3</sup> Para defender su "exclusivismo" mercantil y, al mismo tiempo, el comercio de las flotas y galeones y combatir el contrabando, España había establecido desde años atrás los *guardacostas*, que eran buques armados en guerra con funciones de policía. Estudia a fondo la cuestión R. PARES, en la segunda parte del capítulo I de su ya citada obra: *War and Trade in the West Indies*, titulado "*The Guarda-Costas, the South Sea Company, and the Private Smugglers*".

poco tiempo se ajustaron los preliminares de paz, firmados en el Pardo el 6 de marzo de 1728, y el 9 de noviembre de 1729 se concluyó el Tratado de paz de Sevilla<sup>1</sup>. Por éste se dispuso la continuación del asiento y se obligó el gobierno español a pagar a la Compañía todos los perjuicios que hubiera sufrido durante dicha guerra.

Mientras tanto, la *South Sea Company* había obtenido autorización de la Compañía de las Indias Orientales para exportar negros de la isla de Madagascar, con el fin de introducirlos en Buenos Aires, y el parlamento le había acordado, en 1727, el permiso necesario para que durante siete años consecutivos pudiese destinar a ese tráfico seis embarcaciones anuales. Esa previsión le resultó de gran utilidad a la Compañía al serle restituidos sus derechos después de restablecida la paz.

Durante el período que comprende los años desde 1727 hasta la revocación del asiento en 1739, la Compañía de la Mar del Sur contó con factorías regulares en Santiago de Cuba, Habana, Veracruz, Campeche, Portobelo<sup>2</sup>, Panamá<sup>3</sup>, Caracas y Buenos Aires, y proyectó establecimientos en Guatemala y Río de la Hacha, donde un lucrativo comercio estaba en vías de progreso. Contó, también, con sus bases en Jamaica y Barbados y tuvo eficientemente organizado su comercio trascontinental.

Pero los comerciantes particulares que no habían logrado formalizar ningún contrato con la *South Sea Company*, veían con muy poca simpatía las actividades de aquella empresa y, en 1729.

<sup>1</sup> Observa muy acertadamente E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II, pág. XXXVI: "Durante los treinta años en que el comercio de negros a América fué objeto de negociaciones entre España y la Compañía inglesa, hubo muchas tentativas de interpretar el asiento en términos ventajosos para uno u otro partido. Una modificación del contrato original, firmado en 1716, no logró prevenir una interrupción violenta del comercio y confiscación de la propiedad inglesa en los puertos españoles en 1718. De la misma manera, después de un segundo, prolongado intercambio de protestas y contra-protestas, los bienes de la *South Sea Company* fueron embargados en 1727, y la firma del tratado de Sevilla en 1729 tampoco trajo aparejado un intercambio pacífico".

<sup>2</sup> J. A. SACO, en su *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, pág. 197, afirma que "Fué Portobelo la factoría más importante de todas. De allí se surtía Panamá, en donde había otra factoría dependiente de aquélla, y de donde se llevaban muchos negros a Tierra Firme y al Perú. La mayor parte de los introducidos en Chile eran procedentes de Buenos Aires, porque los que el Perú recibía de Panamá, además de que se empleaban en sus haciendas, minas y otros servicios, vendíanse muy caros, ya por los grandes gastos del transporte, ya porque morían algunos en el camino con la variedad de temperamentos".

<sup>3</sup> En 1730, los agentes de Panamá recibieron órdenes de retirarse y de abandonar el comercio por ese puerto (*Ibid.*, t. II, pág. XXXVI).



la Corporación de Bristol envió a Londres sus delegados para que reunidos con los de esa ciudad y los de Liverpool elevaran formal protesta contra la extensión del comercio de la Compañía a las costas africanas. La resistencia que los comerciantes independientes opusieron a la *South Sea Company*, fué mucho más encarnizada que la opuesta a la *Royal African Company*. Una serie de violentos panfletos resumió los argumentos que se esgrimían contra los asentistas y demostraron, con gran satisfacción de los opositores, que dicha empresa no reportaba ningún beneficio a la nación.

Por su parte Jamaica, en vez de suprimir los impuestos que tantas discusiones habían motivado en 1731, los aumentó, elevando a 15 chelines los de importación y a 30 chelines los de exportación de cada esclavo. A ello se sumaron, además, las eternas dificultades con la corona española, que en aquel momento se referían especialmente a obtener la restitución de lo represaliado<sup>1</sup>.

Existían cuatro intereses en pugna: 1º, la corona de España que deseaba impedir todo intercambio extranjero con sus colonias, aún el que había debido permitir por los tratados internacionales; 2º, la *South Sea Company* que quería ser la única empresa inglesa realizadora del comercio hispanoamericano basándose en la cesión que se le hiciera del asiento; 3º, los comerciantes de Jamaica que exigían libertad de continuar su comercio ilícito de mercaderías y de palo de Campeche y ser protegidos contra los guardacostas; y 4º, los comerciantes de Bristol y de Liverpool que oponían reparos al monopolio de la *South Sea Company* y bregaban por el libre comercio, sin restricciones ni impuestos coloniales. Cada uno de estos cuatro partidos se oponía al otro<sup>2</sup>. Se causaron así enormes dificultades al gobierno inglés que no pudo presentar un frente unido a las pretensiones españolas<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> En el *British Museum*, Londres, *Additional Manuscripts*, 33.032, existen copias de las pretensiones de uno y otro bando, contenidas en los memoriales presentados por los comisionados en las conferencias que se sucedieron, constantemente, desde la concertación de la paz. Por datos del *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1732*, Londres 1939, se sabe que en 1732 las interminables negociaciones con España aún se continuaban en Madrid por Benjamín Keene y los demás delegados, y que las depredaciones de los guardacostas españoles sobre la navegación británica habían disminuído con respecto a los años anteriores.

<sup>2</sup> Como la *South Sea Company* alegara sufrir importantes pérdidas a causa del contrato de asiento, Jamaica le ofreció, en 1732, hacerse cargo del mismo, cediéndole a su vez el comercio relacionado con el navío anual de permiso. Sin embargo, esa oferta no fué tomada en serio y no prosperó.

<sup>3</sup> "Todo este asunto ilustra la íntima complejidad de las cuestiones comerciales que constituían la mayor parte de nuestras relaciones con España en el ámbito colonial. Tantos intereses de diferentes especies estaban en-

En 1733 se admitió que el comercio de asiento arrojaba pérdidas y que sería ventajoso a la Compañía renunciar a él, pero se opuso el fiscal sosteniendo que la empresa no tenía derecho alguno de disponer de las concesiones y privilegios que se le habían otorgado.

Mientras tanto, una nueva serie de dificultades se había presentado a los asentistas con la alteración del valor de la moneda española en 1725. El directorio resolvió elevar un memorial al duque de Newcastle<sup>1</sup> para que interviniera en la Corte de Madrid a fin de lograr el ajuste del cambio según el cual deberían satisfacerse las deudas a S. M. C. Como también esta cuestión cobrara extensión sin que se llegara a términos satisfactorios, en noviembre de 1733 la Compañía decidió suspender los pagos hasta tanto no se fijara el discutido valor del peso. Todo esto minaba el entendimiento entre las dos coronas, llegando a proponer los españoles a la empresa, un plazo de 18 meses para retirarse de sus factorías. A pesar de la situación nada floreciente de la concesionaria en 1734, la propuesta fué desestimada, pues en el ínterin se habían enviado a la Cámara de los Lores los documentos referentes a la disputa entre ambas naciones y se esperaba lograr un arreglo satisfactorio.

5. NUEVA GUERRA ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA (1739). — LAS NEGOCIACIONES DE PAZ Y EL ASIENTO. — EL TRATADO DE 1750.

En los años siguientes la Compañía no dejó de ser el blanco de los ataques de los colonos jamaicanos y de los comerciantes independientes, interesados en el comercio de las Indias Occidentales. Estos últimos se quejaron al rey Jorge II por las molestias que causaban al comercio inglés los guardacostas españoles. El duque de Newcastle, secretario de Estado *for the Southern Department*, ordenó a Keene presentar enérgicas protestas en Madrid.

Se iniciaron complicadas negociaciones diplomáticas, al cabo de las cuales se firmó la Convención del Pardo de 14 de enero de 1739. Por sus artículos se fijó que los plenipotenciarios de ambas naciones se reunirían en Madrid, en breve plazo, para arreglar todos los puntos relativos a la navegación y el comercio

vueltos de ambos lados y eran afectados tan constantemente, que era imposible esperar otra cosa sino una fricción incesante entre los súbditos de las dos potencias en el Caribe. Disputa seguía a disputa con tediosa monotonía y no podía haber duda que el beneficio que Inglaterra pensó haber ganado en Utrecht, era en realidad ilusorio y perjudicó la estabilidad de nuestra posición en las Indias Occidentales'' (*Calendar of State Papers, Colonial Series, etc., cit., 1732, Introduction*, pág. X).

<sup>1</sup> *British Museum, Londres, Additional Manuscripts, 33.032.*

# Asiento Trade General Account

To Cash advanced by the Govt. to 1 <sup>st</sup> May 1722.....	£ 546,709. 19	
To Bills..... to 30 Apr. 1727.....	611,767. 18. 5 $\frac{1}{2}$	
To Bills..... to 31 Dec. 1730.....	205,903. 8. 5	
To Bills..... to 30 Apr. 1730.....	389,435. 1. 7 $\frac{1}{2}$	
To Bills..... to 31 Dec. 1732 inclusive.....	183,820. 15. 11 $\frac{1}{2}$	1928,320. 3. 5 $\frac{1}{2}$

To the undermentioned Voyages by the *Navio y Provisional Armas* for each year of the period of the several Campaigns as have been applied to the service of the Asiento & also in many other cases to that Asiento in Order to clear the Debt of some several Voyages which were not otherwise paid for, & which was agreed to by the *Comisarios de Indias*.

Voyage to Havana by the <i>Navio y Armas</i> 1715.....	£ 12,754. 12. 6
Order to Cartagena by <i>Navio y Armas</i> 1715.....	18,315. 14. 4

101,203. 5. 1

24,824. 11. 5

13,934. 16. 9

..... 10. ....

150,288. 17. 7

Voyage 1 <sup>st</sup> to Vera Cruz by the <i>Royal Armas</i> .....	29,737. 16. 4
<i>Provisión</i> .....	128. 7. 5

29,737. 16. 4

29,737. 16. 4

Voyage 1 <sup>st</sup> to Cadix & Cork by the <i>Royal Armas</i> .....	4,815. 5. -
<i>Provisión</i> .....	125,999. 10. -

100. ....

173,214. 13. -

*Deduct*..... 999. 17. 11

171,214. 17. 1

Voyage 2 <sup>nd</sup> to Vera Cruz by the <i>Royal Armas</i> .....	6,651. 13. 10
<i>Provisión</i> .....	6,271. 1. 9

7,582. 15. 7

*Deduct*..... 5,218. 7. 1

70604. 8. 6

Voyage 2 <sup>nd</sup> to Cadix & Feriz by the <i>Royal Armas</i> .....	1,676. 5. -
<i>Provisión</i> .....	4,431. 7. 11

7,746. 10. 6

13,854. 3. 5

*Deduct*..... 3,279. 6. 8

10,574. 16. 9

Voyage to Vera Cruz by the <i>Force Frederick</i> .....	30,545. 14. 3
<i>Provisión</i> .....	42,527. 17. 6

45,583. 11. 9

*Deduct*..... 12,999. 11. 11

8,584. 9. 8

9,732. 1. 7

35,851. 10. 2

Voyage to Cadix & Feriz of the <i>Force William</i> .....	8149. 12. 6
Voyage to Vera Cruz by the <i>Royal Armas</i> .....	3,500. -

*Deduct*..... 12. 3

34,999. 19. 11

761,178. 3. 1

Carried over

268,190. 7. 5

An Account of the Dependence of the Royal Asiento Company before the House of Commons in a Committee to be decided on the first opportunity, was offered Madrid 10<sup>th</sup> August 1739  
see No 1387.

de América y Europa, las cuestiones pendientes sobre los límites de la Carolina y Florida, y otras mencionadas en los tratados anteriores; que se devolvería a los comerciantes ingleses los buques injustamente apresados por los cruceros españoles; que el gobierno español pagaría a Inglaterra £ 95.000 para liquidar los créditos de los traficantes ingleses contra España, después de deducidas las cantidades que ésta reclamaba, y que estas mutuas compensaciones no incluirían las cuentas entre España y la *South Sea Company*, las que se arreglarían por un tratado particular. Pero las famosas £ 95.000 no fueron pagadas y la guerra se tornó inevitable.

Aparentemente, la explicación se encuentra en el método concertado para el pago de esa suma, pero las causas reales del nuevo conflicto eran más profundas: la propaganda de una oposición revoltosa en Inglaterra, la ambición de las clases comerciales y la fundamental incompatibilidad de las políticas económicas inglesa y española.

Desde la iniciación de sus actividades, la *South Sea Company* había tenido relaciones financieras con el monarca español. Le había prestado una suma al principio y, como no suscribiera su parte del capital, se la adelantó y le cargó los intereses. La empresa, por su parte, le debía un cuarto de las ganancias del comercio negrero y de los navíos anuales, pero como raras veces esas operaciones arrojaban ganancias, no figuraba mucho bajo esa rúbrica<sup>1</sup>. Estaban además los derechos adeudados por los negros introducidos en Hispanoamérica y las reclamaciones de carácter imprevisto, provenientes de la alteración del valor de la moneda española. Por esta última razón la Corte española sostenía que se le debía una considerable suma. La Compañía oponía a esto pretensiones más grandes aún y argüía que, dado que el rey de España hubiese compartido las ganancias, justo era cargara con su parte de las pérdidas<sup>2</sup>. Además le exigía, con razón o sin ella, una cuarta parte de los gastos y cargaba un interés muy elevado por todas estas deudas impagas durante tantos años.

Como se recordará, en 1718 y 1727, estalladas las hostilidades entre Inglaterra y España, los bienes y efectos de la Compañía habían sido confiscados por vía de represalia. Felipe V había accedido posteriormente a compensar las pérdidas ocasionadas a

<sup>1</sup> "El único Navío Anual, cuyas cuentas fueron examinadas para su satisfacción, probó haber hecho una enorme ganancia. La Compañía no quiso dejarle revisar las cuentas de ningún otro, quizás porque deseaba defraudarle su participación convirtiendo una ganancia en pérdida" (R. PARES, *op. cit.*, pág. 53).

<sup>2</sup> "En el comercio negrero la pérdida declarada ascendía a £ 222.000, aparte de pérdidas mucho mayores en el Navío Anual" (*Ibid.*, pág. 53).

la Compañía, pero las cuentas jamás habían sido ajustadas a entera satisfacción de ambas partes y menos aún pagadas<sup>1</sup>. Finalmente se había convenido que si no llegaban a pagar las represalias en alguna otra forma —cosa muy poco probable—, el rey de España permitiría a la concesionaria recobrar esa suma deduciéndola de los impuestos que debería abonarle en el futuro por las introducciones de negros.

Había, además, otra disputa concerniente al período de validez del contrato. El asiento había sido otorgado por treinta años y expiraba por lo tanto en 1744, pero como se habían producido varias interrupciones en su ejercicio, en vez de llegar a un número de 24 o 25 navíos anuales de permiso, la Compañía sólo había despachado siete. Es verdad que las dificultades que habían impedido la salida de los demás se debieron en parte a la misma Compañía; pero ese detalle era pasado por alto por los directores quienes sostenían que por esos “treinta años” se entendían *thirty trading years*: treinta años de operaciones comerciales. Además pretendían que, como los derechos negreros no llegarían a cubrir hasta 1744 el importe de la deuda, se prolongara el contrato por el tiempo necesario para completar el pago mediante ese método y se negaban a aceptar otro arreglo.

Mientras se prolongaban todas estas discusiones, los derechos correspondientes a los negros introducidos en los dominios españoles, que la Compañía debía liquidar cada cinco años, se fueron acumulando y los directores de la *South Sea Company* se vieron obligados a reconocer que la empresa tenía en su poder £ 68.000 adeudados al rey de España en uno u otro concepto. Geraldino propuso se transfiriera esa suma al gobierno inglés en pago de una parte de las £ 95.000. El gabinete dió su consentimiento, pero de pronto surgieron dificultades en el seno de la Compañía. Los accionistas opinaron que era exorbitante obligarlos a desembolsar lo que adeudaban a la corona española sin recibir lo que ella, por su parte, les debía y que, por lo menos, tendría que dárseles la seguridad de la prolongación del asiento. Sin embargo, el monarca español se negó a complacer a la empresa en tanto no aceptara sus condiciones y presentara el balance tal como le había sido solicitado.

Cuando se reunieron en el verano de 1739 los plenipotenciarios, se había ya perdido la esperanza de evitar el conflicto armado, pues los ministros españoles insistían en renovar la antigua

<sup>1</sup> *British Museum, Londres, Additional Manuscripts, 33.032, fs. 256 y 257.*

pretensión de soberanía universal en América<sup>1</sup>. Las cuestiones relativas al derecho de visita y a la libre navegación se fueron complicando con disputas sobre otros asuntos y al estallar la guerra, había pendientes al menos tres asuntos graves —el asiento, los cortadores del palo de tinte y Georgia—, respecto de los cuales no había ningún compromiso en vista<sup>2</sup>.

Aunque la Compañía tenía reclamos y resentimientos contra España, no deseó la guerra. Mas, notando la creciente severidad de la actitud española, la captura de numerosos contrabandistas y el ruidoso clamor en Inglaterra contra España, se preparó para el caso de beligerancia y redujo al mínimo los efectos que podrían ser confiscados. Sin embargo, ni aún el conflicto armado logró

<sup>1</sup> La disputa giró alrededor de una regla y una excepción. España afirmaba que la soberanía hispánica en Indias constituía la regla y que el derecho inglés de navegar, era la excepción. Inglaterra replicaba que la natural libertad de navegación constituía la regla y que el derecho español de impedir el contrabando era una excepción que sólo podía ser legal dentro de los límites ordinarios de los dominios hispanos, puesto que Inglaterra no le reconocía a España ninguna soberanía extraordinaria en América ni en ninguna otra parte del globo; que era lamentable que el rey de España se encontrara con tantas dificultades para aniquilar el comercio intérlope, pero que nada lo facultaba para traspasar los límites de sus posesiones ni dictar órdenes relativas a los mares abiertos, comunes a todos, y menos aún, de molestar a los comerciantes ingleses. Los ministros británicos no sólo se oponían a la práctica de registrar o visitar las naves, sino también a la doctrina española del contrabando conforme a la cual España reclamaba el derecho de poder interrumpir la comunicación mercantil entre los diferentes dominios británicos, pretensión que hería el honor nacional inglés.

<sup>2</sup> Afirma Pares que “un país como Inglaterra, que estaba en los comienzos de la industrialización, y un sistema colonial como el de España, difícilmente podían coexistir sin conflicto. Grandes ganancias, elevados precios, lentos retornos y pequeño consumo no podían dejar de resultar del monopolio colonial español, y éstos concordaban muy mal con el espíritu activo y expansivo del comercio inglés. Quizás los ingleses no creían en el libre comercio; aprobaron ellos rígidas leyes contra la exportación de lanas, desalentaron las manufacturas coloniales y restringieron el intercambio colonial mediante Actas de Navegación y Comercio. Sin embargo, podían ver la paja en el ojo ajeno, puesto que su propio sistema económico era con todo más progresista que el de España. El éxito de los contrabandistas ingleses en Hispanoamérica se debía a su disposición de aceptar ganancias menores que los comerciantes regulares, cosa que bien podían hacer desde que ellos no pagaban los impuestos regulares. Agréguese a esto la admirable situación de Jamaica como cuartel general de los contrabandistas y la inactividad de un gobierno que no se atrevió a suprimir esas exportaciones ilegales; había allí abundancia de material para un conflicto, con tal que cada parte se atuviera a sus principios con sólo un poco de esa obstinación legalista que la inexperiencia de la guerra inspira a los hombres de estado y de la prensa” (R. PARES, *op. cit.*, págs. 59 y 60).

paralizar completamente su tráfico, pues según refiere Aiton<sup>1</sup>, el agente de la Compañía en Kingston informaba, el 4 de octubre de 1748, que durante la contienda había suministrado negros a Portobelo, Cartagena y La Habana, y que el último lugar citado había absorbido en unos 18 meses, 3.700 esclavos.

La guerra de 1739 fué indiscutiblemente una guerra mercantil, en la que se manifestaron las eternas rivalidades entre Gran Bretaña, Francia y España<sup>2</sup>. Puede decirse que si bien el comercio inglés hizo su primera entrada importante en el campo hispanoamericano a la sombra del asiento, ese proceso se continuó después del estallido de las hostilidades mediante un floreciente comercio ilícito que trajo consigo el debilitamiento del sistema mercantil exclusivista impuesto por España a sus colonias.

La *South Sea Company* supuso que el gabinete inglés obtendría la renovación del asiento al concertarse la paz, pero la actitud del gobierno de Madrid a ese respecto fué firme y definida: no tenía ninguna intención de sufrir la prolongación de ese comercio si podía evitarlo, pero tampoco deseaba otorgar un monopolio de esa índole a los naturales de cualquier otra potencia. En cambio permitió que su representante a las *Conferencias de Breda* (1746-1747), Macanaz, propusiera el establecimiento de un puerto libre para el comercio de esclavos, al cual podrían acudir todas las naciones. Siendo Inglaterra la más poderosa sobre la costa africana, opinaba Macanaz que esa propuesta le sería sumamente favorable.

La corte francesa que había asumido la dirección y representación de la política exterior española en las conferencias con Inglaterra, no deseaba, esta vez, reservar el asiento a sus propios súbditos. Procuraba en cambio poder inducir a aquella nación a que aceptara una compensación a cambio de los privilegios estipulados en el asiento, especialmente en lo referente al navío de permiso. Por su parte la *South Sea Company* esperaba que por lo menos se le permitiría seguir con el comercio del asiento durante el número de años que estaban sin cumplirse al estallar la guerra en 1739. Insistía en su pretensión de que los 30 años

<sup>1</sup> A. S. AITON, *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne, etc., cit.*, pág. 177 (Edward Manning to the Court of Directors, 4 October 1748, *Shelburne MSS.*, XLIV, 683-685).

<sup>2</sup> En tanto que los intereses holandeses eran casi semejantes a los de los ingleses —Curaçao era para ellos lo que Jamaica para los británicos—, el gobierno y los comerciantes franceses se identificaban más bien con el comercio de las flotas y galeones. En realidad deseaban la guerra anglo-española para suplantarlo con sus mercaderías la de las otras dos potencias marítimas. R. Pares, en su ya mencionada obra estudia la guerra de 1739, la intervención francesa (1739-1741) y las guerras contra Francia en las Indias, etc.

debían ser interpretados como 30 años de actividades mercantiles, alegando que sólo mediante esa prolongación podría resarcir convenientemente las sumas que debería la corona española y que si el asiento no se renovaba por más de los cuatro años que faltaban de acuerdo con la interpretación española, no valía la pena restablecer las factorías y poner en marcha todo el engranaje de la organización.

De todos modos, los directores impusieron al gabinete inglés, en la medida en que éste apoyaba las reclamaciones de los asentistas, un problema mucho más complicado que el mero renuevo del convenio, pues se hacía necesario fijar no sólo su duración, sino también el monto de las respectivas deudas entre la corona española y la Compañía.

Los reclamos de la empresa eran de tres órdenes:

- 1) los que se referían a los privilegios del asiento y del navío anual de permiso;
- 2) las deudas del rey de España, de *carácter público o nacional*, o sea originadas por las relaciones diplomáticas entre ambas naciones; y
- 3) las deudas *privadas* del rey de España.

En cuanto al valor del primer grupo de reclamaciones, puede decirse que era bastante dudoso. Los adversarios de la Compañía renovaron su campaña sosteniendo que el asiento y el navío anual de permiso perjudicaban el comercio general de la nación y que la *South Sea Company*, por conveniencia propia, les había atribuído menos de su valor efectivo. Afirmaban que en caso de ser verdaderas las pérdidas que le infligía ese comercio, la concesionaria debería estar muy conforme de poder deshacerse, gratuitamente, de privilegios tan onerosos, dado que mientras los retenía, causaban importantes pérdidas de impuestos al monarca español. Contrariamente a lo esperado, la Compañía no hizo estas deducciones sino que solicitó con entusiasmo el renuevo de su privilegio, como de algo muy valioso, posiblemente con el fin de aumentar el precio por el cual lo habría de abandonar.

Las deudas *públicas* ya habían sido objeto de acerbos discusiones antes de que estallara la guerra; fueron en realidad las que ocasionaron el estallido. La empresa había exigido elevadas sumas a cuenta de las represalias, sin considerar el hecho de que una parte de estas deudas había sido pagada o restituídos los efectos embargados. Había agregado, en cambio, con poca justificación, cargos secundarios —como ser el mantenimiento de sus factorías durante los períodos de suspensión de actividades—, e incluía un nuevo reclamo por lo confiscado en la tercera represalia de 1739.



Las deudas *privadas o particulares* del rey de España constituían otro punto de litigio. Si bien el Tratado del asiento era un convenio público entre las dos coronas, algunas de las transacciones que se fundaban en él, eran completamente similares a las transacciones entre socios en el comercio, o entre banquero y cliente. La Compañía había pagado letras extendidas por el rey y le había adelantado dinero, con su consentimiento, para participar en las operaciones. Estas reclamaciones tenían indiscutible valor, pero faltaba fijar el verdadero importe. La Compañía, cuya posición financiera era considerada universalmente como "sospechosa" después del *South Sea Bubble*, jamás había presentado una rendición de cuentas, como para convencer al monarca español de que se le acreditaban todas las verdaderas ganancias y que el capital, del cual se le cargaba un cuarto, era empleado realmente para el comercio previsto en el contrato.

Los ministros españoles insinuaban que, analizadas bien las cuentas de ambos lados, el balance seguramente arrojaría un saldo a favor de la corona española. Por su parte los ministros ingleses estaban convencidos de que la *South Sea Company* esgrimía, a este respecto, un legítimo y no despreciable derecho contra España, y que el monarca inglés no podría consentir en el abandono de los derechos y propiedades privadas de sus vasallos, sin que éstos estuvieran de acuerdo con ello.

Pero el duque de Newcastle no consideraba la cuestión desde un ángulo puramente comercial, y menos aún, como un asunto que le concernía únicamente a la Compañía. Para él, el valor de un convenio comercial satisfactorio con España, era principalmente político. Quería completar el proceso de separación que había comenzado en Aix-la-Chapelle, introduciendo una cuña entre Francia y su aliada España<sup>1</sup>, y atraer a esta última hacia una alianza o algo que se le pareciese. Por eso permanecía indiferente ante los intereses de la empresa y dispuesto a sacrificarla por "razones de estado".

Mientras tanto el gobierno español había comenzado a mirar las cuestiones comerciales bajo otra faz. Se iba insinuando la era de las grandes reformas, los economistas como Uztáriz y B. de

<sup>1</sup> "Encontró ayuda en la misma Corte de España. A pesar de que los ministros Carvajal y Ensenada se habían diferenciado ellos mismos hacia 1754 en anglófilo y francófilo, hasta 1748-1750 estuvieron más o menos de acuerdo en su política exterior. Ambos eran ministros «nacionales» de un rey nacional (puesto que Fernando VI al contrario de Felipe V había nacido en España) y su política era: España para los españoles e independencia en los asuntos extranjeros. Esta independencia sólo podía ser llevada a cabo mediante un ligero relajamiento de los lazos que unían España a Francia" (R. PARES, *op. cit.*, pág. 523).

Ulloa advirtieron las fallas del sistema imperante y proyectaron el aumento de las industrias, protegiéndolas mediante aranceles sobre las mercaderías extranjeras, etc.

Poco preparado estaba Newcastle para enfrentar la obstinación con que los ministros españoles adherían a estas nuevas ideas. Aparentaba creer que el tratado de 1715 (Dodington Treaty), por el cual España garantizaba a Inglaterra que sus súbditos no serían obligados jamás a pagar mayores derechos que los fijados durante el reinado de Carlos II o los pagados entonces por los súbditos de la corona, había quedado renovado virtualmente en Aix-la-Chapelle, o que su renuevo era innecesario porque no concedía más derechos que otros tratados que estaban en vigor. Pensaba sortear las dificultades que le presentaba esa omisión, restándole importancia, pero cuando los ministros de S. M. C. pretendieron aplicar las nuevas ideas mercantiles, se hizo necesario la solución de ese problema. Parecía que no podía encontrarse salida en esta encrucijada por la firme oposición española a toda renovación del citado tratado, hasta que el general Wall<sup>1</sup> presentó su propuesta en 1749.

Como Carvajal se negaba a otorgar a Inglaterra cualquier nuevo privilegio que debería ser comunicado a las demás naciones, y como los dos gobiernos no habían comenzado aún a discutir lo que equivalía a los cuatro años que restaban del asiento, Wall propuso combinar las dos negociaciones: Inglaterra debía *comprar* el renuevo del Tratado de Dodington mediante el abandono de las demandas de la *South Sea Company*. De ese modo Carvajal podría justificar la exclusividad de los privilegios que se concederían. Además, sería un medio excelente para deshacerse de las viejas exigencias de la *South Sea Company*, cuya solución era muy poco probable si Keene y Carvajal debían emprender el examen minucioso de toda esa avalancha de apuntes y artículos casi imposibles de verificar.

En Inglaterra se debatía, entretanto, la cuestión de vida o muerte de la *South Sea Company*, manifestándose las opiniones encontradas de sus amigos y enemigos en apasionados debates en el Parlamento<sup>2</sup>. Algunos ministros ingleses estaban muy preocu-

1 "Don Ricardo Wall, un español de origen irlandés, comenzó por primera vez en 1748 a tratar de arreglar la paz entre Inglaterra y España sin la intervención de Francia. No tuvo éxito en su misión, pero consiguió el favor de Newcastle y permaneció como representante oficial de su Corte" (*Ibíd.*, pág. 528).

2 "Estos debates apasionados en el Parlamento, las desavenencias que se suscitaban entre los ingleses y las autoridades de América, los fraudes notorios de los agentes de la Compañía a pesar de todos los reglamentos y restricciones, las reclamaciones de los ingleses que comerciaban con Cádiz,

pados por la dificultad legal que ocasionaría el abandono de todas las demandas de la Compañía, sin su consentimiento. Otros estaban realmente intimidados por peligros de orden político. ¿Qué actitud asumiría el país frente a un abandono total de la *South Sea Company*? El gabinete veía la necesidad de obtener alguna compensación, por lo cual trató de conseguir, a toda costa, el pago de una suma de dinero por parte de España.

Esa pretensión tropezó con grandes dificultades, pues Carvajal opinaba que si Gran Bretaña deseaba se le concedieran favores especiales, sería ella la que debería pagarlos. Sólo así España podría justificar ante el resto del mundo, su otorgamiento. No habiendo tenido éxito la anterior tentativa, el gabinete inglés trató de revalidar el Tratado de Dodington de 1715, sin mencionar para nada a la *South Sea Company*. Constituía, en realidad, el abandono de los asentistas, pero le evitaba al gobierno el peligro político de tener que hacerlo abiertamente. Mas como eso no le daba ninguna garantía a España de que la Compañía no renovaría en el futuro sus pretensiones y causaría una nueva crisis, Carvajal rechazó el proyecto de pasar a la Compañía *sub silentio*, a menos que el rey Jorge hiciera promesas secretas de no autorizar ninguna reclamación posterior de la empresa. Como esto último era aún más grave que abandonarla, fué el gabinete inglés el que, esta vez, se opuso a la conclusión del convenio.

Sólo restaba, en consecuencia, estudiar la tercera propuesta: la Compañía abandonaría públicamente todas sus reclamaciones de índole privada contra el monarca español, pero esto dependería, a su vez, de la concesión por España a Inglaterra de nuevos privilegios de carácter exclusivo. Como Newcastle no se atrevía a enfrentar por tercera vez al Parlamento sin ningún resultado, pasó por alto esa última cláusula y presionó a Keene para que ofreciera una entrega casi incondicional. Pero éste mantuvo su presencia de espíritu y logró retrotraer a Carvajal a la consideración de la primera alternativa.

Finalmente, el 5 de octubre de 1750, según los términos del tratado angloespañol celebrado en esa fecha en Madrid, en el palacio del Buen Retiro, el monarca británico cedió al español el derecho al goce del asiento de negros. Renunciaba a los cuatro

acaso la crítica situación del gobierno británico respecto de sus relaciones políticas con Francia y Alemania, y el temor de que surgieren nuevos conflictos con España, convencieron a los reyes de ésta y de la Gran Bretaña que era conforme a los intereses de ambas naciones poner término a sus controversias. Entabláronse pues, serias negociaciones entre los dos gobiernos y de ellas resultó el convenio ajustado en Madrid, el 5 de octubre de 1750'' (J. A. SACO, *Historia de la esclavitud, etc., cit., t. II, pág. 207*).

King of Spain — D<sup>r</sup>

To Indulgences Money	42,500	-
To Vessels the 1 <sup>st</sup> of the Royal Navy	4,573	2 6
To Mills the 2 <sup>d</sup>	10,779	3 9
To Vessels of the Prince's Fleet	3,695	14 10
To Balance of the acc <sup>t</sup> of Jan <sup>y</sup> on 1 <sup>st</sup> June of the Receipts and Expenses Account of the 1 <sup>st</sup> State	42,687	11 8
To Accounts Trade for the following Loans Credited that Bal <sup>ce</sup> 1764		
Amount of the Money & Effects of the French Prisoners embarked in the Royal Fleets	14,857	9 8
Amount of Money Additional Charges at the Company's overall Receipts	20,850	13 3
Completed Amount of the Charges of the several Fleets during the 1 <sup>st</sup> September	43,000	...
Advance of the Money deposited in the Royal Excheq <sup>r</sup> at 6 <sup>th</sup> December 1766 Dr 100,000		
Interest Accrued after 1 <sup>st</sup> September	379	7 12
Amount of what remains due on Bal <sup>ce</sup> of the 1 <sup>st</sup> 2 <sup>d</sup> September	46,698	14 8
Dr 100,000 on Account of the 1 <sup>st</sup> December	33,290	10 3
Amount of the Interest due for the Money & Office exp <sup>d</sup> by 2 <sup>d</sup> September	612	8 4
	15,358	6 9 1/2
	167,281	16 4

The King of Spain being interested in the General Account of the Accounts Trade, it is  
his Majesty's Order to have accounts on Account from whence the Account is formed with the Office  
of the Receiver General, which is not done, and it is his Majesty's Order that the Receiver  
General and Corporation of his Office shall be obliged to attend the Charges being drawn  
up by us to a few particulars arising from the Accounts on the Account of the same  
to be forthwith duly settled.

P<sup>r</sup> Comra — C<sup>r</sup> 255

By Treasurer's Exp <sup>d</sup> Subject to the Order of the Board	3,005	16 4
By Vessels by Royal Com <sup>d</sup> 1 <sup>st</sup> June 1766	8,678	4 1/2
By Vessels by Royal Com <sup>d</sup> 2 <sup>d</sup> June 1766	3,498	10 11
By Vessels by Royal Com <sup>d</sup> 3 <sup>d</sup> June 1766	16,653	13 1/2
By Vessels by Royal Com <sup>d</sup> 4 <sup>th</sup> June 1766	27,896	12 1/2
By Accounts Trade for the bal <sup>ce</sup> of 1 <sup>st</sup> September 1766 on Account of the 1 <sup>st</sup> State	123,562	8 8
By Dr for 1 <sup>st</sup> of 1,651,111 1/2 the Balance of the General Account of said Trade	113,795	8 1/2
Balance due to the Company	136,728	7 1/2
	167,281	16 4

años que aún le correspondían mediante una pequeña indemnización de £ 100.000 a favor de la Compañía, la cual, a su vez, abandonaba todas sus reclamaciones, aún las de carácter privado.

Ningún privilegio exclusivo quedó mencionado en el tratado, pero en cambio se aseguraban todos los beneficios de 1715. Además, Keene había logrado deslizar una frase que podía interpretarse como una renuncia de España a todas sus pretensiones respecto de Gibraltar.

Si bien el arreglo final de las cuestiones entre Inglaterra y España, así como la liquidación de las operaciones de la *South Sea Company*, estuvieron sembradas de dificultades y se prolongaron aún por espacio de años, puede afirmarse que el Tratado de 1750 puso término formal a la carrera mercantil de la empresa, "que jamás llegó a ser tan importante y beneficiosa como habían esperado sus fundadores"<sup>1</sup>. Lo que quedaba, en realidad de la Compañía, era una pésima reputación y un capital muy importante prestado al gobierno o incorporado a los fondos públicos. Sin embargo, los comerciantes ingleses continuaron abasteciendo de negros a las colonias españolas mediante el contrabando o en virtud de licencias especiales otorgadas a comerciantes españoles quienes a su vez se asociaban o concluían sub-contratos con traficantes de aquella nacionalidad<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> R. PARES, *op. cit.*, pág. 533. Una opinión contraria es expresada por ARTHUR S. AITON, *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne, etc., cit.*, donde sostiene la tesis de que los beneficios del comercio de asiento fueron *enormes*, tanto los procedentes del comercio lícito como los del ilícito. Basa sus afirmaciones en los documentos de la Colección *Shelburne Papers* que se conservan en la Biblioteca "William L. Clements" de la Universidad de Michigan, Estados Unidos. *Ibid.*, pág. 175, dice: "La Compañía interpretó las señales y previó que la legítima irritación de España conduciría a la guerra y pondría término a su lucrativo comercio. La prueba de la magnitud del comercio que corría el riesgo de perderse, está contenida en los balances anuales (*annual financial statements*) que muestran como promedio un balance de £ 600.000 en el período que precedió inmediatamente a 1739. Hacen ver, asimismo, que una buena parte de esto estaba pendiente por sumas debidas a la Compañía bajo su sistema de ventas a crédito. Al final, es verdad, la Compañía mostró pérdidas en sus operaciones, pero una porción considerable de esas pérdidas puede atribuirse a declaraciones excesivas de dividendos, así como a las reclamaciones impagas procedentes de las confiscaciones hechas por los españoles".

<sup>2</sup> Al estallar la guerra de 1739, se produjo un cambio en la conducción del comercio negrero con las colonias españolas: se volvió al sistema de los asientos *parciales*, pequeñas concesiones restringidas a ciertas áreas y otorgadas generalmente por cortos períodos de tiempo, cuyos titulares fueron casi siempre particulares y no grandes compañías.

## 6. LA ACCIÓN DEL COMERCIO INTERLOPE INGLÉS EN LOS DOMINIOS ESPAÑOLES.

A partir de 1713 hasta estallar la guerra en 1739, el contrabando inglés penetraba las colonias españolas de América tanto por el comercio legítimo de la *South Sea Company*, como mediante las actividades de los comerciantes particulares y de todos sus tributarios. Desde Inglaterra, desde Jamaica, desde las posesiones continentales y las Antillas menores, un crecido número de comerciantes particulares invadió las costas hispanoamericanas. Los cayos de Cuba constituyeron sus guardidas favoritas y sus actividades llegaron a ser tan audaces que el gobierno español debió intervenir<sup>1</sup> y combatirlos multiplicando los guardacostas y encargando a corsarios españoles la captura de los contrabandistas.

La Compañía no opuso mayores reparos al comercio particular, pero le irritó el hecho de que los españoles se vieran forzados a tomar medidas enérgicas contra aquél, pues por esa causa peligraba su propio interés, en razón del clamor popular que ocasionaba en Inglaterra.

En el *Archivo General de Simancas*<sup>2</sup> existe un documento del año 1719 que reviste considerable interés demostrativo, pues presenta un cuadro del comercio de Jamaica durante el período de suspensión del asiento, cuando las relaciones comerciales con la costa española eran, naturalmente, sólo de contrabando. Se trata del *Diario* de D. Antonio de Cortayre, capitán del navío *La Candelaria*, y más tarde gobernador de Yucatán, persona de conocimientos náuticos y experiencia local, que naufragara sobre la costa de Jamaica en diciembre de 1718, en viaje desde La Guayra a Veracruz con un cargamento de cacao. A pesar de que la guerra entre ambas naciones no se declarara sino en marzo del año siguiente, las hostilidades ya habían comenzado y a los pocos días de su llegada a Port Royal, Cortayre se encontró en la prisión. Quedó detenido, aunque no incomunicado, hasta septiembre, en que fué llevado al sur de Cuba y allí puesto en libertad.

Durante su estadía en Port Royal, Cortayre fué anotando en su *Diario* el número, destino y hasta en algunos casos la carga

<sup>1</sup> Participaban también navíos de guerra británicos, llevando mercaderías prohibidas y escoltando las embarcaciones pequeñas de los comerciantes particulares. Pero no sólo se introducían ilícitamente manufacturas diversas: el contrabando de negros fué por lo menos tan importante como el de mercaderías.

<sup>2</sup> *Archivo General de Simancas*, Simancas, Estado, 7607, "Diario del Viaje de la fragata nombrada «la Candelaria» su capitán D. Antonio de Cortayre, para el puerto de la Vera-Cruz desde el de Guayra de donde dió vela en 24 de Noviembre de 1718".

de los navíos que entraban y salían del puerto. Registró así el movimiento de 393 naves. Señala como destino de 201 buques, lugares especificados de la costa hispanoamericana y de otras 13, Curaçao. Además indica la entrada y salida, sin detalles, de 58 embarcaciones. "Posiblemente todos los navíos de Curaçao y un gran porcentaje de los no especificados deben ser acreditados al comercio español"<sup>1</sup>. Lamentablemente, Cortayre no se esfuerza en llegar a ninguna conclusión general relativa al valor total de las mercaderías inglesas y de los negros introducidos ante sus ojos a las colonias españolas, ni hace ninguna indicación respecto de los beneficios realizados por los contrabandistas. Pero esa omisión es frecuente en los documentos de esa época. Pocos observadores poseían suficiente atrevimiento como para mencionar datos concretos relativos a un comercio cuya existencia dependía del secreto y disimulo.

El comercio de contrabando constituyó parte integrante de cada una de las operaciones de la *South Sea Company* y podemos afirmar con Aiton<sup>2</sup>, que ese comercio ilegal le suministraba otra importante fuente de ingresos. A cubierto de su derecho de importar víveres y efectos para abastecimiento de sus factorías, tanto la empresa como sus empleados introducían mercaderías en Hispanoamérica. "Nunca se les negó a los factores lo que escribían necesitar para su propio uso o para hacer un favor a algunos españoles encumbrados..."<sup>3</sup>. El único pecado, según la Compañía, era el de dejarse sorprender, puesto que ella no podía interceder por los infractores. Pero observa significativamente el factor de la empresa en Kingston que "Los judíos que están con nosotros, saben muy bien cómo desembarcar mercaderías en los muelles durante la noche, sin que se tenga noticia

1 VERA LEE BROWN, *Contraband Trade, A factor in the Decline of Spain's Empire in America*, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. VIII, May 1928, núm. 2, pág. 182, North Carolina, U.S.A.

2 ARTHUR S. AITON, en *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne, etc., cit.*, basa su afirmación de que fueron muy importantes los beneficios obtenidos por la *South Sea Company* en sus operaciones mercantiles, en: 1) que podía comprar en Jamaica los negros a muy bajos precios (alrededor de 100 pesos cada uno); 2) que a los beneficios del tráfico negrero se agregaban las ganancias realizadas sobre las mercaderías aceptadas en pago en vez de metálico; 3) que era considerado ruinoso un beneficio de 25 % sobre la venta de las mercaderías del navío anual de permiso y de los navíos permitidos para abastecimiento de las factorías; y 4) que su comercio clandestino le suministraba de importantes ingresos.

3 John Merewether (factor en Kingston) a Peter Burrell (vicedirector de la Compañía), Jamaica, 25 de enero de 1736, *Shelburne MSS.*, XLIV, 861-865 (A. S. AITON, *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne, etc., cit.*, pág. 173).

alguna de ello”<sup>1</sup>. La Compañía, los factores, los agentes, los maestros y miembros de la tripulación, todos tenían su interés en cada viaje. Además, ese comercio ilícito no se limitaba a la importación de mercaderías y de negros, sino se dedicaba también a la exportación clandestina, en grandes cantidades, de frutos, plata y toda clase de productos de las colonias españolas<sup>2</sup>.

Los archivos españoles naturalmente son mucho más ricos en material para el estudio del contrabando inglés, que los repositorios británicos, pues mientras el gobierno inglés simulaba ignorar oficialmente las actividades ilícitas de sus súbditos, el gobierno hispano estaba dispuesto a pagar caro los informes circunstanciales que sabía reforzarían su posición en las eternas divergencias entre ambas naciones y le ayudarían a fundamentar su negativa de otorgar mayores facilidades. En el *Archivo General de Simancas* existe una colección de papeles que permite una completa apreciación de los métodos empleados por la *South Sea Company*. El gran interés de esos documentos está en la riqueza de detalles, explicados por personas cuyas posiciones les permitían hablar con especial autoridad. Evidencian, además, la perfecta información que los españoles poseían de los procedimientos ingleses.

A fines de agosto de 1728 el marqués de Barreñechea, plenipotenciario español en Soissons, informaba a su gobierno que mediante promesas de protección y jubilación, había logrado asegurar los servicios confidenciales de las dos personas más capaces que habían sido enviadas desde Londres en calidad de consejeros de los representantes ingleses. Uno de ellos era Matthew Plowes, “secretario y contador principal que corre con los libros y asientos de la Compañía”, y el otro el Dr. John Burnett, que había sido factor de la Compañía en Portobelo y en Cartagena.

Entre los documentos entregados por Plowes al marqués de Barreñechea, interesaron especialmente a los ministros españoles los balances —*Financial statements of the Company's affairs*— que la empresa siempre se negara a presentar a las autoridades hispanas, y unos escritos conteniendo la nómina de los oficiales reales en América que habían sido sobornados en una u otra forma y que habían prestado asistencia o habían simulado ignorancia del contrabando inglés en sus jurisdicciones. Suministró, además, detalles de un contrato concluído entre Francisco de

<sup>1</sup> *Shelburne MSS.* XLIV, 813-817; A. S. AITON, *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne, etc., cit.*, pág. 173.

<sup>2</sup> Un ejemplo patente lo suministra el comercio de cueros de Buenos Aires, así como la extracción, por ese mismo puerto, de la plata del Perú.



Alzaibar —que figura como Alcibar—, un oficial español de Buenos Aires y el capitán Opie, al servicio de la Compañía, en que se establecía que Opie debía transportar al Río de la Plata un cargamento de mercaderías so color de provisiones para el asiento<sup>1</sup>.

En otro documento se reveló que el agente español en Londres, don Guillermo Eon, especialmente encargado de la protección de los intereses españoles en el comercio asentista, había recibido £ 1.000, más una renta anual de £ 800, por patrocinar falsos arqueos de navíos de permiso y otros fraudes cometidos por la Compañía. Plowes inicia su declaración<sup>2</sup>, afirmando que la Real Compañía de Inglaterra había abusado cabalmente de los privilegios garantizados por el rey de España mediante el Tratado del asiento. Sostenía que en los navíos de permiso se aplicaban todos los recursos imaginables respecto de falso arqueo, excesivo amontonamiento y embarcaciones suplementarias, con el fin de aumentar el espacio de carga. Juraba el secretario que ningún navío de esa clase había navegado a Indias sin conducir, aparte de su carga legítima, cuantiosos efectos de contrabando, y que los navíos negreros también se habían dedicado, permanentemente, a esa clase de negocios. Había hecho posible ese activo contrabando el soborno en gran escala de las autoridades hispanoamericanas<sup>3</sup>. Plowes destacaba que las pérdidas que S. M. C. sufría por el contrabando de la Compañía se agravaban mucho debido a la práctica —ya mencionada— de permitir la empresa a todos sus oficiales la realización de transacciones comerciales por su propia cuenta<sup>4</sup>.

Pasando a la consideración de los viajes de regreso, Plowes declara que las naves conducían importantes cargamentos de plata, mitad de la cual pasaba sin ser registrada, gracias a la complicidad de los empleados de la Compañía en la declaración<sup>5</sup>. Esos mismos navíos transportaban también, a menudo, contraria-

1 VERA LEE BROWN, *The South Sea Company and Contraband Trade*, en *The American Historical Review*, vol. XXX, October 1925 to July 1926, pág. 666, New York, 1926. "El texto evidenciaba que ciertos padres jesuitas del Paraguay ocupados también en la exportación ilícita de plata, estaban implicados en este arreglo con Opie."

2 *Plowes's Statement*, firmado en París, a 28 de marzo de 1729, en *Archivo General de Simancas*, Simancas, *Estado*, 2.370.

3 Plowes refiere una serie de casos precisos, entre ellos el del navío *Kingston*, cuyo cargamento, —así como los de otros navíos llegados a Buenos Aires entre 1716 y 1718—, habían sido vendidos por los empleados de la Compañía, recibiendo el gobernador de esa plaza el 25 % de las ganancias.

4 Hasta donde alcanzaban sus recursos o el crédito obtenido. También realizaban negocios para terceros, en calidad de comisionistas.

5 Defraudaban así a S. M. C. el quinto real.

mente a lo establecido en el Tratado del asiento, pasajeros españoles quienes a su vez extraían grandes cantidades de metal precioso<sup>1</sup>. Cerrando el documento, Plowes jura que la declaración hecha es completamente verídica y basada íntegramente en los informes y correspondencia que tuvo en sus manos como secretario de la empresa.

En lo que concierne a John Burnett, por haber estado al servicio de la Compañía durante 15 años, había adquirido un conocimiento personal tan completo del estado de los asuntos de la empresa en los diferentes puertos americanos, que sólo pocas personas podían comparársele<sup>2</sup>. En base a su informe Barrenechea hizo preparar seis declaraciones que fueron firmadas por Burnett el 3 de febrero de 1729<sup>3</sup>. Sus títulos fueron: a) sobre comercio ilícito; b) sobre extracciones y sobre pasajeros; c) sobre navíos de permiso; d) hostilidades; e) contravenciones; f) los jamaicanos. El informe más extenso, así como el más importante, es el referente al comercio ilícito. En términos generales Burnett expone que la *South Sea Company* mantuvo a las colonias españolas inundadas de mercaderías inglesas mediante prácticas, como ser falso arqueo y excesivo amontonamiento en los navíos de permiso, envío de efectos sobre navíos que sólo estaban autorizados a conducir esclavatura y concesión de licencias a individuos quienes a su vez contrabandeaban intensamente<sup>4</sup>.

A semejanza de Plowes, Burnett acentúa la importancia del contrabando que se efectuaba a raíz del comercio particular de los empleados de la concesionaria. Afirma que ese giro privado

<sup>1</sup> Menciona, especialmente, a dos padres jesuitas del Paraguay, a quienes el capitán Opie condujo a Londres, y que llevaban consigo más de 400.000 pesos de a 8 reales en oro y plata.

<sup>2</sup> Graduado como médico en la Universidad de Edimburgo, Burnett hizo su viaje inicial a América en el *Wiltshire*, uno de los primeros navíos negreiros que condujo esclavos desde Guinea a Buenos Aires. Después de permanecer cuatro meses en esa ciudad, pasó a Londres donde informó a los directores acerca de la situación comercial en esa parte del continente. Desempeñó luego puestos en Portobelo y Cartagena.

<sup>3</sup> *Archivo General de Simancas*, Simancas, *Estado*, 2,370; véase también: V. LEE BROWN, *Contraband Trade, A factor, etc., cit.*, pág. 180; V. LEE BROWN, *The South Sea Company, etc., cit.*, págs. 670 a 676.

<sup>4</sup> "La misma compañía indirectamente abre un camino admirable para el comercio ilícito concediendo licencia ó arrendando la costa donde no tiene factorías à particulares, à razon de ochenta pesos de indulto por cada pieza de indias que introducen en la costa de Barlovento, Sta. Martha, Cumaná y Maracaibo, y no les pudiera tener cuenta de ninguna manera si no fuera con este pretexto la introduccion de ropa, porque no llevan arriba de cinquenta negros en un viaje, y muchas veces menos, todo lo demas son mercaderias como consta de dos exemplares descubiertos el uno en Sta. Martha y el otro en Guatimala" (*Archivo General de Simancas*, Simancas, *Estado*, 2,370).

había llegado a tal extremo que los tripulantes se negaban a navegar con capitanes que se atrevían a restringir sus actividades mercantiles, y que no había marinero que no llevara una consignación por valor de 2.000 a 3.000 pesos de algún judío jamaicano en cada uno de los 4 ó 5 viajes hechos anualmente por esas embarcaciones. Señala también las desastrosas consecuencias de esta continua introducción clandestina sobre el comercio de flotas y galeones y cómo las mercancías compradas a los extranjeros en tiempo de la *Feria* eran enviadas a toda América hispana bajo la apariencia de mercaderías procedentes de embarcaciones españolas o del navío anual inglés.

En cuanto a los *pasajeros* transportados ilegalmente, Burnett afirma que su número fué bastante elevado y que tanto en Jamaica como en Londres estuvo en contacto con muchos de ellos. En su informe sobre los *navíos de permiso* jura que aún cuando éstos no excedían en mucho el tamaño autorizado, la costumbre de colocar mercaderías entre puentes y de acompañarlos de navíos suplementarios, duplicaba siempre el cargamento y las utilidades previstas en el contrato. La parte sobre *hostilidades* es prácticamente una transcripción de lo relativo a la visita del almirante Hosier a Cartagena y a Portobelo y sus maniobras para obstruir todo el comercio español. En las *contravenciones* enumera Burnett toda una serie de infracciones de menor importancia mediante las cuales la empresa constantemente violaba los términos del tratado, como por ejemplo, la práctica de incluir entre los esclavos importados, algunos procedentes de Jamaica<sup>1</sup>, y el hecho de no introducir el número completo de 4.800 *piezas de Indias* anuales a que se había comprometido<sup>2</sup>. Finalmente, en el apartado de los *jamaicanos* delata el comercio interlope que éstos y los holandeses estaban realizando, no sólo en las costas, sino a lo largo de los ríos Magdalena, Hacha y otros.

<sup>1</sup> Esta cuestión constituyó durante mucho tiempo un objeto de disputas entre la Compañía y el gobierno español. Los ingleses alegaban que todos los asentistas anteriores habían utilizado siempre a Jamaica como lugar de descanso, en camino desde Guinea a las costas americanas, pues de otro modo no era posible cumplir con las cláusulas del tratado —que exigían la entrega de negros sanos únicamente—, dado que casi todas las embarcaciones procedentes del África estaban infectadas de viruela.

<sup>2</sup> Pretendió la Compañía que eso se debió a los grandes obstáculos interpuestos por las autoridades coloniales hispanoamericanas; al hecho de que se introducían ilícitamente gran número de negros sin que el gobierno español tomara medidas para evitar ese fraude, y por las ordenanzas que confinaban la venta de los negros importados por la Compañía a ciertos lugares especificados.

De ese modo, los dos empleados de la Compañía suministraron a las autoridades hispanas un conocimiento tan íntimo y perfecto de las actividades de la *South Sea Company*, que España tuvo una base eficaz para sus reclamaciones durante las interminables discusiones diplomáticas que al no ser atendidas, llevaron a la guerra.



## ACTIVIDADES DEL ASIENTO INGLÉS EN EL RÍO DE LA PLATA

### 1. IMPLANTACIÓN DEL ASIENTO EN LAS REGIONES RIOPLATENSES. — SU PRIMERA SUSPENSIÓN.

Dispuesta la iniciación del tráfico por la *South Sea Company*, el 11 de julio de 1715 entraba en el puerto del Riachuelo un bote del navío de guerra inglés *Warwick* con dos directores del asiento —Thistlethwayte y Helps—, y, a los pocos días, otro bote del mismo navío trajo a los directores restantes: Dover, Martin, Mount y Lannoy. A su petición fué despachado un práctico que condujo al puerto al *Warwick* y a una pequeña embarcación de la misma bandera, despachada desde Londres por la Compañía con los tratados de paz que olvidaran los directores.

Admitido Thomas Dover en calidad de presidente de la *Real Compañía de la Gran Bretaña* (o Real Asiento de la Gran Bretaña)<sup>1</sup>, y los señores Ricardo Martin, Benito Thistlethwayte, Joseph de Lannoy, Guillermo Helps y Jeremías Mount, como directores de la misma empresa, sin pérdida de tiempo pusieron manos a la obra. Por de pronto procedieron a la compra de los bienes raíces del asiento francés<sup>2</sup>, así como de los cueros sobrantes y los 22 negros del establecimiento<sup>3</sup>.

Aparte de lo relacionado con la atención y venta de las carga-

<sup>1</sup> Nombre que tomó la *South Sea Company* en el Río de la Plata.

<sup>2</sup> Según D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, pág. 48, “Cuando el tráfico quedó a cargo de la compañía inglesa, trasladó ésta su cede a un terreno comprado a don Silvestre Antonio de Sarria, capitán, en el barrio de la iglesia mayor”.

<sup>3</sup> En el *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los ingleses, 1727*, leg. n.º 1, “Quaderno segundo en que se hallan diferentes escrituras hechas a favor de dha. Real Comp.ª y la Razon de los Despachos hechos para su Recaudazion”, están las escrituras de compraventa aludidas.

zones de negros que iban llegando<sup>1</sup>, la mayor preocupación de los directores fué la de asegurarse los cargamentos de retorno. Los productos que se exportaron a raíz del trueque fueron sebo, metales (oro y plata), lana y cueros<sup>2</sup>.

Apenas instalados, los directores de la Compañía solicitaron se les permitiera comprar 45.000 cueros de toro para que no se dilatará la estadía en el puerto de los navíos que llegarían con esclavatura. Accedió el gobernador interino García Ros por auto de 7 de septiembre de 1715 y, pasando la cuestión al Cabildo, designó a Thomas de Arroyo y Joseph de Arellano como diputados para el ajuste de la corambre y su repartimiento entre los accioneros.

El 22 de octubre de 1715 concluyeron los diputados una "Escritura y contrato por la Zuidad a fauor del r<sup>l</sup> asiento", en que ajustaban con la Compañía las condiciones del suministro de 50.000 cueros o pieles de toro, de los cuales 30.000 deberían ser entregados "en la otra vanda de este Río en los Parages... donde pudieren llegar las embarcaciones..." y todos, en el término de ocho meses al precio de 12 reales y medio "cada cuero de dar y receuir y de la medida regular"<sup>3</sup>.

Pero paralelamente con la iniciación de dicho tráfico comenzaron también los desórdenes en la campaña, pues los habitantes faenaban sin licencia, en perjuicio de los accioneros, vendiendo los cueros a los directores a menor precio que aquéllos<sup>4</sup>. Ésa fué, seguramente, la causa de la falta de animales en esta banda, que

<sup>1</sup> En 8 de noviembre de 1715 los oficiales reales dan cuenta haber entrado ya tres navíos con cargaciones de esclavos por cuenta de la Compañía: el *Wiltshire*, el *Europa* y el *Indian Queen* probablemente. El último de los nombrados trae esclavatura enferma de viruelas —más de 100 enfermos—, por lo cual el Cabildo resuelve pedir al gobernador provea se incomunique la nave y disponga la cuarentena en San Gabriel.

<sup>2</sup> Según los contratos de cueros que hemos encontrado, el precio era de aproximadamente 12½ rs. por cuero, entregados en las barracas de la Compañía del Asiento; los fletes por conducirlos a las embarcaciones eran de 1 real por cuero, o según pretendían los directores del asiento, de 20 ps. el millar. En cuanto al tamaño de los navíos negreros, sólo se ha encontrado el dato correspondiente al *Carteret*: 300 toneladas (Véanse además los cuadros estadísticos).

<sup>3</sup> Para hacer resaltar la importancia de estas operaciones extractamos los datos que nos suministra el procurador general de la Ciudad de Buenos Aires en sus "Cargos que hace el Procurador General de Bs. As. al Real Asiento de la Gran Bretaña". Además, en el *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Cabildo de Buenos Aires*, se encuentra una importante documentación de la compra y extracción de cueros por el Asiento inglés.

<sup>4</sup> Véase: *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*, Cabildos del 21 de marzo, 7 y 8 de agosto de 1716.

obligó a los faeneros a dirigirse a la otra. Por lo mismo, García Ros se vió obligado a permitir que el asiento inglés levantara en el puerto de Las Vacas unas barracas para conservación de la corambre que se le iba entregando<sup>1</sup>.

Por su parte los ingleses, a medida que fueron llegando las embarcaciones de la Compañía, empezaron a invadir con su comercio las regiones del Plata. Mathias Solana, procurador general de Buenos Aires, presentó en 2 de marzo de 1716 un escrito al Cabildo "haciendo representacion Que dhos. Directores havian recebido Porcion de ropa de Castilla y de la tierra. Exsediendo en lo estipulado en el Capitulo Veinte y sinco de los tratados de el Real haziento despendiendo dhos. Jeneros entre los Vezinos â trueque de Cueros siendo lo referido Contra el bien Comun desta Republica y sus Avitadores"<sup>2</sup>.

Los oficiales del navío de guerra *Warwick* habían tenido a bordo fardos de mercaderías que fueron vendiendo en el mismo navío o durante la noche en la costa, sin pensar siquiera en pagar los reales derechos adeudados por la extracción de lo que les producían. Igual conducta habían observado los capitanes, oficiales y tripulantes de los primeros navíos negreros arribados al Río de la Plata: *Wiltshire*, *Indian Queen*, *Prince of Wales* y *Rey Guillermo*. Según el testimonio del cirujano del *Wiltshire*, John Burnett, era imposible calcular con exactitud la cantidad de mercaderías comerciadas y el monto de las sumas obtenidas en retorno, porque los oficiales de los navíos temían más que se enteraran de la extensión de sus operaciones los representantes de la Compañía que las autoridades españolas<sup>3</sup>.

En 1717 llegaba a bordo de la fragata *Kingston*, con mercaderías y pertrechos para la empresa, el sucesor de Thomas Dover, Juan Thruppe, siendo reconocido por García Ros en su cargo. Encontró el nuevo presidente un establecimiento de bastante importancia, pues de acuerdo con la Real cédula de 9 de octubre de 1716 se le habían asignado a la Compañía las tierras imprescindibles "para que pueda sembrar y fabricar casas para la conservación de los factores y demas dependientes de su asiento". Dover, después de haber entrado en tratos con Miguel de Riblos

1 Las barracas eran en realidad cobertizos formados por una docena de palos y otra de cueros y que servían para reparo. Véase: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno. Tribunales*, leg. V, n° 1, exp. 13.

2 ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*, serie II, t. III, libros XVI y XVII, Años 1714 a 1718, págs. 282 y 283, Buenos Aires, 1926.

3 Véase: págs. 198 y 199.



para alquilar la casa del Retiro a objeto de desembarcar y retener allí los esclavos hasta el momento de la venta, resolvió comprarla. Pero se demoró la firma de la escritura definitiva hasta el 19 de enero de 1718, en cuya oportunidad Pedro de Saavedra, como síndico del concurso de Riblos, y Thruppe otorgaron escritura de venta de la mencionada casa y de las tres chacras colindantes que Riblos había adquirido <sup>1</sup>.

Utilizaban además, como lugares de depósito de los negros, diferentes chacras en las inmediaciones de la ciudad, que alquilaban con tal fin, como por ejemplo "la chacra del Señor Obispo", y contaban con una chacarilla sobre el Riachuelo, "a una legua mas o menos de la ciudad" que suministraba los alimentos necesarios al establecimiento <sup>2</sup>.

En cuanto al tráfico negrero, los primeros años fueron muy poco beneficiosos a la Compañía, pues los cargamentos llegaron en general en muy malas condiciones. El *Wiltshire* había perdido 51 negros en la travesía. El navío *Reina de la India* había llegado con más de cien enfermos y muchos otros convalescientes de viruelas, por lo que se ordenó su cuarentena en la isla de San Gabriel. Sufrió también importantes pérdidas de negros durante la travesía el *Hope* y revistió contornos trágicos el viaje del *George* que habiendo salido de Loango con 594 negros, sólo arribó al Río de la Plata con 243, y éstos tan atacados de viruela, que las autoridades ordenaron su cuarentena en la banda oriental del Río, a distancia de cualquier población. En su declaración de 4 de enero de 1718 el cirujano del asiento, Juan Milam (o Mylam), refería que "en el tránsito del dho. nauío hasta cumplido el término limitado de Pasarlos y desembarcarlos en esta Vanda murieron 145" y atribuía la mortandad "a la Diferencia del temperam<sup>to</sup>,

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. R, n° 3, exp. 5; M. SORONDO, *Procedencia del nombre de "El Retiro"*, etc. cit., págs. 223 y 224; E. RAVIGNANI, *op. cit.*, pág. 12: "Apenas celebrado el compromiso, en lo que se refiere al Río de la Plata, piden los ingleses se les permita instalarse en la región. Al efecto, recaban se les asigne un lugar para levantar el depósito de los negros y una superficie de tierra para cultivo y cría de ganado con destino al sustento de los que no se vendiesen de inmediato. Múltiples razones influyeron para que se les limitase la ocupación. En primer término, el Cabildo consideró si el establecimiento se haría por el norte o al sur de la ciudad, aconsejándose la parte sur, por razones de higiene, porque el viento norte traería las emanaciones sobre la ciudad si se asentaba el establecimiento en el primero de los puntos y, como los ingleses pedían mucha extensión, el rey de España resolvió, por Real Cédula de 9 de octubre de 1716, que se les asignase el lugar que antes habían tenido los franceses, cerca de lo que hoy es el Parque Lezama".

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1727*, leg. n° 1.

de esta Vanda a la otra adonde haze mucho más frío y asimismo falta de todo lo necesario para su acomodacion lo qual es bien notorio pues de 294 esclavos q<sup>e</sup> se desembarcaron en esta Vanda de abordo del Nauío San Quintin su Cap<sup>n</sup>. Thomas Hunt en los días 18 y 19 de Noviembre pasado que vinieron del mismo puerto de la Costa de Guinea y con el mismo achaque de las Biruelas en la misma condiz<sup>on</sup>. de los del nauío el Jorge, hasta oy día no se han muerto más que siete...''<sup>1</sup>.

Entretanto se había oscurecido el horizonte político en Europa y, después de varias advertencias para que se vigilaran las embarcaciones inglesas y se tomaran las medidas necesarias para la defensa de la plaza, finalmente, por Real cédula expedida en San Lorenzo el Real el 25 de octubre de 1718, se mandaron confiscar los bienes del asiento y embarcar los súbditos de la Gran Bretaña distribuídos en varias naves. Sin embargo, se les permitió permanecer en tierra si aceptaban ser llevados al interior.

El día 18 de marzo de 1719 o sea al día siguiente de haberle llegado la noticia, el gobernador Zavala ordenó a los alcaldes proceder a la represalia, pasando él personalmente a la casa de la factoría para solicitar los libros al presidente. Pero éste se negó a entregarlos declarando que los había enviado a Inglaterra. Zavala hizo registrar la casa, pero nada encontró, aparte de una corta cantidad de dinero y plata, lo que, en su opinión, evidenciaba ocultación tanto de documentos como de valores. El día 20 hizo pues publicar un bando con pena de vida y traidor al Rey al que ocultase libros, papeles, plata, oro, joyas, negros, bienes, etcétera, pertenecientes al asiento o a cualquier inglés, ofreciendo la cuarta parte a los delatores. Ordenó, asimismo, que ese bando se publicase en las ciudades de Santa Fe y Corrientes<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Ibíd.*

<sup>2</sup> Carta de Zavala al Virrey del Perú, de 24 de abril de 1719, en *Ibíd.*, *Virreinato del Perú, 1653-1753*. En *Ibíd.*, *Tribunales*, leg. G, n<sup>o</sup> 3, exp. 15, están las "Providencias de embargo y otras medidas de seguridad expedidas por el Gobernador y Capitán General D<sup>n</sup>. Bruno Mauricio de Zavala contra el Real Asiento y otros Ingleses" donde figuran las diligencias obradas a raíz de la confiscación de las *Casas del Real Asiento* (lienzos, alquitrán, balanzas, cueros, algunos negros, trastes de cocina, etc.); de "*la casa que llaman del Retiro*" (negros, alimentos, vestimentas, medicinas, etc.); embargo hecho en la "*Chacra arrendada a D<sup>n</sup>. Jph. de Roxa* (500 a 600 ovejas, 360 vacas, 10 caballos y negros); embargo de las *Barracas del Riachuelo* (cajones con efectos varios, cueros y negros); de los *Almacenes del Asiento* (mercaderías varias); embargo del *bergantín* que usaban para transporte de cargas y comunicación con la otra banda del Río, y su carga de 890 cueros; embargo de los *hornos de San Pedro* (35 a 36 mil adobes, 800 a 900 baldosas) y del navío *La Arabela*. Es interesante el expediente "Año

CUADRO VI

ESCLAVOS INTRODUCIDOS POR LA COMPAÑIA DE LA GRAN  
BRETAÑA A BUENOS AIRES DURANTE EL SEGUNDO PERÍODO  
DE OPERACIONES

Año	Navío	Negros llegados	Negros restantes	Piezas de Indias
1722	El Asiento	379	?	?
1723	Rey Guillermo	557	538	390
	San Quintin	296 y 3 crías	288	255
		853 y 3 c.	826	645
1724	Carteret	?	327	259
	Sea Horse	?	304	259 $\frac{11}{12}$
	Essex	375	367	266 $\frac{1}{2}$
	El Levantín	366	365	285 $\frac{1}{6}$
	La Siria	437 y 8 crías	431	321
			1.794	1.391 $\frac{7}{12}$
1725	El Asiento	278	257	193
	Erith	380	352	286
	La Bonita	445	444	394
	Duke of Cambridge	458 y 5 crías	442	352
	Wootle	425	403	306 $\frac{1}{2}$
		1.986 y 5 c.	1.898	1.531 $\frac{1}{2}$
1726	Essex	200	194	156
	Rey Guillermo	239	234	201
		439	428	357
1727	Saint Michael	282	281	233 $\frac{3}{4}$
	San Quintin	?	?	?
1728	Sea Horse	135 ó 138	121	98 $\frac{1}{2}$

## 2. RESTABLECIMIENTO DEL ASIEN TO. — SEGUNDO PERÍODO DE OPERACIONES COMERCIALES. — NUEVA INTERRUPCIÓN.

Quedaron así paralizadas las actividades de la Compañía por el período de la guerra. Firmada la paz por el tratado de Madrid, el 13 de junio de 1721, se restableció el asiento y se expidieron las órdenes relativas a la restitución de los bienes represaliados<sup>1</sup>. El 23 de septiembre de 1722 recibió Zavala por medio de un chasqui enviado desde Potosí, la Real cédula de 16 de agosto de 1721. Inmediatamente ordenó su cumplimiento.

Entretanto la Compañía había reanudado el comercio y antes de finalizar el año entraban en el Río de la Plata dos navíos de permiso con “ropas y demás géneros” para la factoría y *El Asiento* con carga de negros. Pero a la llegada de estas primeras naves ya se produjeron otra vez irregularidades y se elevaron quejas por parte de los directores y de las autoridades españolas. Protestaron los ingleses por demoras y negligencia de los oficiales reales en concurrir inmediatamente a efectuar la visita de entrada “por estar en vn Sarao que se hizo en el Colegio de la Comp<sup>a</sup> de JhS por lo qual toda essa tarde y noche se quedaron dhos

1719. — Autos obrados en la Represalia de un Nauío Ingles del Real aziento de La gran bretaña pr. el cap<sup>n</sup>. D<sup>n</sup>. Joseph Narriondo, Alcalde hordinario de seg<sup>do</sup>. botto ante si y Tgós...” (*Ibid.*, *Tribunales*, leg. G, n<sup>o</sup> 3, exp. 15). A pesar de la ruptura entre España e Inglaterra, y de haberse declarado el embargo de toda propiedad inglesa, se reciben los negros que condujo *La Arabela* —que fueron vendidos por cuenta de la represalia—, pero se confisca la nave. Se encuentra a bordo un importante cargamento de toda suerte de mercaderías: pertrechos, armas, telas, cerveza, aguardiente, brea, pólvora, marfil, cera, lienzo de algodón, loza de la China, arroz, cuchillos, espejos, tabaco, medicamentos, prendas de vestir, etc. Cuando, para evitar su deterioro, se ordena la tasación y remate de los efectos, los directores expresan que nada tienen que ver con aquéllos, pues pertenecen al capitán de la embarcación, y no a la Compañía. Sea como fuere, la presencia de las mercaderías evidenciaba la intención de realizar un importante comercio de contrabando.

<sup>1</sup> R. C. de 12 de julio de 1720, “concediendo continuación en la misma forma del Asiento de Negros”; R. C. de 26 de mayo de 1721, “para que se restituya a los ingleses los barcos y efectos apresados después de la suspensión de armas”; R. C. de 6 de agosto de 1721, “a los Virreyes y oficiales reales del Perú, Nueva España y nuevo Reino de Granada sobre que se restituiran a Ingleses los vienes y efectos que se expresan”; R. C. de 16 de agosto de 1721, “para que se restituyan á ingleses los efectos apresados”. Los factores habían quedado en Buenos Aires durante la suspensión del asiento, figurando como presidente al reanudarse el comercio, Juan Thruppe, y como directores Benito Thistlethwayte, Jeremías Mount, Joseph de Lanoy y Juan Mylam.

Esclavos del dho Bergantín con grande incomodidad Expuestos a accidentes en graue Perjuicio de la Real comp.<sup>a</sup>”<sup>1</sup>.

El comercio lícito e ilícito que se realizaba en estas regiones no tardó en hacer sentir sus consecuencias y el 15 de octubre de 1723 el virrey avisaba desde Lima que las mercaderías conducidas en los navíos de permiso “o en otro qualquiera nose propasen de las tres prouincias y Gou<sup>no</sup>. de Buenos Ay<sup>s</sup>. Paraguay, y Tucuman, ni se permita q se conduzcan alas deel distrito de la R<sup>l</sup>. Aud<sup>a</sup>. dela Plata y Villa de Potosi sin embargo de que para ello se muestren, o presenten lizencias, ô despachos que lo conzedan”... so pena de secuestro de ellas<sup>2</sup>. Pero a pesar de estas medidas el comercio clandestino continuaba, pudiendo afirmarse, sin incurrir en exageración, que no hubo un solo navío negrero que no condujera aparte de su carga lícita de esclavos, efectos y aun negros de contrabando.

En aplicación del artículo 9º del Tratado del asiento que facultaba a la Compañía a internar 400 *piezas de Indias* por año, los oficiales reales llevaron exacto registro de las piezas conducidas al Interior. Los interesados debían presentar una solicitud de “Despacho” junto con un documento en que los directores del asiento certificaban la procedencia de los negros. Comprobada la lícita entrada de los mismos, el contador y el tesorero de R<sup>l</sup>. Hacienda ordenaban por auto se concediera el despacho pedido, previa regulación de los esclavos a *piezas de Indias*. El examen de toda esa documentación<sup>3</sup> nos ha suministrado el material necesario para poder establecer exactamente el área de dispersión de los negros introducidos por Buenos Aires, así como las modalidades de ese comercio<sup>4</sup>.

Cuando fueron llegando con mayor frecuencia y regularidad las naves negreras<sup>5</sup>, los factores se vieron en grandes dificultades. Lo expresa el presidente Cross al solicitar se diera permiso para

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. G, nº 3, exp. 15.


<sup>2</sup> *Ibid.*, *Criminales*, leg. nº 4, exp. 6.

<sup>3</sup> En realidad el primer “Despacho” se expidió conforme al auto de 30 de abril de 1717, pero sólo a partir de 1723, es decir al restablecerse por primera vez el asiento, se comenzó a incluir las “Regulaciones”. En muchas de ellas están insertos dibujos de las marcas con que se habían señalado los negros, que no sólo quedaba como constancia del pago de los Reales derechos, sino que les facilitaba a los directores el reconocimiento de los distintos cargamentos, en años de mucha afluencia de barcos.

<sup>4</sup> Véase: cuadro XII y lámina XIV.

<sup>5</sup> Sabemos que se introdujeron más de 826 negros en 1723 y que en 1724 el número aumentó considerablemente, pues la Compañía pagó los Reales derechos de 1794 negros conducidos en 4 barcos (Véase estadística aparte).

Dn Roberto Cross Presidente de los Directores del  
 nº 85 Real Asiento de Inglaterra Establecido en este  
 Puerto para la Introduccion de Esclavos Negros en  
 estas Provincias las del Peru y Chile &c.


 Certifico que he Vendido ad Guillermo Duques vecino  
 de esta Ciudad seis negros varones de diferentes edades  
 de los que de cuenta de la Real Comp<sup>a</sup> Trajeron los Navios  
 nombrados La Siciena y el Essex marcados con la m<sup>a</sup>  
 del Margen, y para que dho Comprador queda  
 disponer de ellos asu Voluntad y embiarlos donde le  
 combenga ay esta Certificazion firmada de mi mano  
 y sellada con el Sello de las Armas de la Real Comp<sup>a</sup>.  
 En Buenos ayres a primero de Junio de Mil Setec<sup>ta</sup>  
 y Ochoenta años =

Roberto Cross Pres<sup>te</sup>



FACSIMILE DE UNA CERTIFICACION DE VENTA DE ESCLAVOS HECHA POR EL REAL  
 ASIEN TO DE INGLATERRA A UN VECINO DE BUENOS AIRES, EXISTENTE EN EL Archi-  
 vo General de la Nacion, Buenos Aires, Division Colonia, Seccion Gobierno.  
 Asiento de los ingleses, Documentos varios, 1718-1774. ADVIERTASE LA MARCA  
 ASSENTADA EN EL MARGEN QUE CON LA CARIMBA SE APLICABA A LOS ESCLAVOS.

D<sup>n</sup> Juan Brown Presidente de los Directores del Asiento de Ingenieros Establecido en este Puerto para la introducción de los Negros Negros Esclavos de las Provincias &c

Certifico que he vendido a D<sup>n</sup> Mathias de Siquero vecino de Santiago de Chile, Cientos veinte y siete Cauzas de Esclavos negros a saber nueve Varones y dos hembras Carta de Madagascar con la primera marca a el margen de los que trajeron a este Puerto los Nauos Nombrados S<sup>n</sup> Miguel y el Ruzge = diez Varones y siete hembras marcados en el pecho derecho con la segunda m. del Margen de los que trajo el Nauio Nombrado la Bonita = Catorce Varones y siete hembras con dha segunda marca en el pecho y izquierdo de los que trajo el Nauio Nombrado S<sup>n</sup> Lorenzo = treinta y tres Varones y diez y ocho hembras con dha segunda marca en la espalga derecha de los que trajo el Nombrado la Ciudad de Londres = Quince Varones y ocho hembras con dha segunda marca en la espalga y izquierda de los que trajo el Nauio el Caton y quatro Varones sin marca de los que seruián en este Asiento todos de varias edades y Carta de Mongolia para que dicho Comprador pueda disponer de dhos Esclavos a su Voluntad y llevarlos donde le combenga aoy esta Certificacion firmada de mi Mano y sellada con el Sello de las Armas de la Real Comp<sup>a</sup> en Buenos ayres a veinte y tres de octubre de mil setecientos y treinta y un años.

Juan Brown p<sup>ro</sup>.



~~En~~  
 En la Casa que llaman del Securo a trece y tres de  
 Octubre de mill setecientos y treinta y uno. Los señores D<sup>os</sup> señores  
 D<sup>o</sup> Buena Mauricio de Tausa Cav. del orden de Calatrava ehen.  
 Gral de los Reales Ejercitos de Su Mage. y su Governador y Capitan Gral  
 de estas Provincias del Rio de la plata. Contador D<sup>o</sup> Diego de Sotomayor  
 y thesoro D<sup>o</sup> Alonso de Acevedo y Arco Jueces oficiales Reales de la  
 Justicia y Regulacion de los crinos y terraz y por de los negros  
 que llaman P<sup>o</sup> Mathias Tausa al Reyno de Chile segun sus C<sup>o</sup>ndiciones  
 y hedades de la forma siguiente

Cauotas.	P <sup>o</sup> de unam <sup>te</sup> se regulan en cinquena y ocho	P <sup>o</sup> de unam <sup>te</sup>
Do 58-	claus negros En otras tantas piezas de Indias.	Do 58-
Do 05	Ta cinco dhas En otras tantas piezas - - - - -	Do 05-
	En veinte dhas a dos tercias partes de pieza	
Do 20-	danno, - - - - -	Do 12 1/2
	Ta veinte y una de claus negros En otras tan	
Do 21	tas piezas, - - - - -	Do 21-
	Ta veinte y tres dhas a dos tercias partes de	
Do 23	pieza cada una que hacen - - - - -	Do 11 1/2
<u>Do 27-</u>	<u>Los dhas crinos y veinte y siete de claus</u>	<u>Do 10 1/2</u>

negros de ambos sexos y de diferentes hedades hacen ciento y  
 diez piezas de Indias y once y agregadas a estas C<sup>o</sup>nto  
 y cinco piezas por ciento y veinte y ocho de claus permitidos  
 segun decia C<sup>o</sup>l. a D<sup>o</sup> Joseph Navarro de Peñuñ. D<sup>o</sup> Carro  
 de Lima. D<sup>o</sup> Ignacio Sotomayor. Perro de Pava. D<sup>o</sup> Meli  
 uera. Bieente Rodriguez, Miguel de Molina. y Don Gregorio  
 Cebalosa, por Despachos dados desde el mes de Noviembre  
 precedente hasta aora hacen Docietas y quinze piezas



121  
D<sup>no</sup> Juan Spachman y D<sup>no</sup> Enrique Faure Directores del  
Real as<sup>to</sup> de Indolaterza establecido en este Puerto para la  
introducción de esclavos negros en estas Is<sup>las</sup>



Certificamos que hemos vendido a D<sup>no</sup> Gregorio  
Bachiller doscientas Cauzas de esclavos negros  
de diferentes edades los ciento y treinta y tres varones  
y sesenta y siete hembras marcados la mayor  
parte con la primera marca del Margen y algunos  
pocos con la segunda. de los q<sup>e</sup> de quenta de la  
Real Compañía han traído los navos. El Real  
Asiento y para que dho Comprador pueda  
disponer a su voluntad de dhos esclavos damos  
esta Certificación firmada de nuestros nombres  
y sellada con el Sello de las armas de dha Real  
Compañía en Buenos ayres a veintey quatro  
de Octubre de mil Setecientos y treinta y tres



Juan Spachman, Enrique Faure

Señas. de el 3.º Año 1892.

Para Comisar Don Domingo de Souza y Themia Sr.  
 Titulo de Rio y sus aguas oficiales. Estas aguas  
 se manaron en Buenos Aires con el fin de dar  
 de todo. Sección de Buenos Aires.



*Favaly*  
 [Large handwritten signature and scribbles]

M.º. Alando toda Casa que tienen del vino anexo y es  
 de octubre de mil ochocientos y noventa y tres años  
 y las que y sus oficiales. Estas aguas  
 manaron se. Regulación de Buenos Aires que se  
 refieren en el año antes. Esta forma siguiente.

<u>Cavitas</u>	Sumariamente regulacion en quince galones	<u>Aguas</u>
0.51	Agua con otras tantas galas	0.51
	En quince dichos aguas quince galones de	
0.15	para cada uno que ha en diez galas	0.12
0.66		0.63

0.66.	Se cuenta ocho de los comedidos para casa oro	0.63
0.68.	que haun treinta y quatro vueltas — —	0.32 —
0.32.	Se cuenta y dos silabas Negras por otras tantas vueltas — — — —	0.32
0.20.	Se cuenta diez y quatro onzas partes de pica para una que haun quince vueltas — — —	0.15.
0.14.	Se cuenta diez y quatro onzas partes de pica para una que haun ocho vueltas y tres vueltas —	0.08- $\frac{2}{3}$
<u>0.00.</u>	Se cuenta diez y quatro onzas partes de pica para una que haun siete y diez y quatro vueltas y tres vueltas y tres vueltas de otra y se fumaron en el —	<u>0.152-<math>\frac{2}{3}</math></u>

*[Handwritten signatures and scribbles]*

Antonio del Mar  
y otros



Dice el Rey?

internar otro lote de negros, a más de los 400 permitidos, “porque es constante que cuando se formaron los capítulos de dho Real Asiento fué en la inteligencia que se pudiesen consumir las ochocientas Piezas de Esclavos Negros En Estas Provincias del Rio de la Plata En cada vn año y porque Es evidente y notorio que assi por su pobreza y poca Vezindad ni aun la Mitad se puede consumir En todas Ellas cada año de dhas ocho Cientas Piezas”... “que su Mag<sup>d</sup>. Catolica esta interesado Vna quarta parte En dho Asiento” que sus ministros deben favorecer sus intereses y permitir “la saca para las Provincias de arriba de las Piezas de Esclavos que aqui no tuvieren por la suma pobreza salida, y que En las Provincias de arriba los compraran por hauerlos menester; sin que de Su Saca a los Vecinos de Estas se les siga daño ni atraso alguno...”<sup>1</sup>.

Finalmente se le concedió a la Compañía, por R. C. de 5 de agosto de 1725, la autorización de conducir a las Provincias del Perú y Reino de Chile, a más de las 400 piezas permitidas, a todos los esclavos que le quedaren, después de haberlos tenido de manifiesto en el citado puerto por el término de seis meses<sup>2</sup>.

Resultaba pequeño el establecimiento y, al llegar en diciembre de 1725 el *Duke of Cambridge*, Cross debió solicitar permiso para dejar a los negros por algunos días en la nave hasta finalizarse la construcción de nuevos galpones, porque el Retiro estaba con más de 400 negros y se temía que el calor y el amontonamiento causarían alguna enfermedad o contagio.

Los años de 1724 y 1725 fueron de gran movimiento para la empresa, no sólo por el vuelo que cobró el comercio negrero con la llegada de tantos navíos<sup>3</sup>, sino también por las operaciones ajenas a la trata que emprendió. Un caso típico fué el del navío “Cambrie”<sup>4</sup> [*sic: Duke of Cambridge*]. Habiendo recibido el gobernador Zavala la denuncia de que ese navío conducía efectos de contrabando por valor de 30 a 40 mil pesos, y observando “Su Señoría desde este Castillo que vna lancha que se hauia mantenido algunas horas dada fondo en las balizas se lebaua para entrar en dho Riachuelo, y que otra que venia delos navios con Vandera

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, Documentos varios, 1718-1774*, nº 77.

<sup>2</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. V, etc., cit., pág. 96; *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *Reales Cédulas, Provisiones y Decretos*, t. XIV, f. 107.

<sup>3</sup> Véanse los cuadros estadísticos.

<sup>4</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, Documentos varios, 1718-1774*, “Autos formados por denuncia de que en el navío Cambrie... havia porcion de efectos de lícito comercio” (1726).

Inglesa la seguía a corta distancia” ordenó se tratara de apresarlas. Una llevaba carga de cueros para el asiento; la otra huyó y sus tripulantes lograron echar al agua los fardos que conducían, antes de ser apresada. Se ordenó entonces el cambio del oficial de guardia en el Riachuelo. Pasó la noche sin novedad, pero a la mañana siguiente, entró en ese puerto una lancha del *Cambric* cargada de mercaderías, contando probablemente con la connivencia de los guardias. Enterado Zavala, resolvió hacer registrar y fondear dicho navío, mas el oficial que pasó a bordo fué recibido con las armas en la mano. Al saberlo el gobernador, hizo comparecer inmediatamente al presidente de la Compañía y a los capitanes de los navíos *La Bonita*, *Rudge*, *La Siria*, *El Asiento*, *Erith* y *Wootle* — todos navíos ingleses que por cuenta de la Compañía se hallaban en el surgidero del puerto—, y les solicitó su ayuda.

Pero los capitanes se negaron a emplear la fuerza, ni aún ante la amenaza de cerrarles el puerto. Zavala reconvinó entonces al comandante del *Cambric*, quien le respondió que antes de dejar sacar nada, quemaría la nave. Ante esta actitud de rebeldía Zavala mandó órdenes a Montevideo de que no se les diesen víveres y se mantuviera alerta la caballería para vigilar sus movimientos. Además condenó a los capitanes a pagar 2.000 pesos de multa por no haber prestado su auxilio. El *Cambric* se dirigió a la Colonia del Sacramento, donde su capitán pidió al gobernador que intercediese ante Zavala para que lo dejase regresar<sup>1</sup>.

Las órdenes que desde mediados de 1726 se fueron enviando al gobernador de Buenos Aires, señalan directamente la tirantez de las relaciones entre la corona española y la inglesa<sup>2</sup>, de modo que no causó sorpresa la Real cédula de 27 de marzo de 1727 por

<sup>1</sup> Otro contrabando importante fué confiscado a bordo de las lanchas del navío *Wootle*. Es interesante constatar qué variedad de artículos comprendió el comiso: cuchillas, cucharas, limpiadientes, anteojos largavista, peines de asta, marfil, cuchillas de tajar plumas, tijeras de acero, navajas, tornillos, botones de metal, de vidrio, cajitas para polvillo, medias de hombre y de mujer, de seda, etc., vasos, saleros, sombreros finos, baúles, toda clase de telas: lienzos, creas, *olandas*, *breña*, *Yndiana con flores de oro*, encajes, prendas de vestir con encajes, zapatos, chinelas, espadines, cintas, pañuelos de seda, galones de plata, vidrios para prender fuego al sol, hojalata para hacer faroles, relojes de plata, hachas, palilleros de acero, etc. *Ibid.*, “Autos formados por denuncia de que en el navío el *Cambric*... havia porcion de efectos de ilícito comercio” (1726).

<sup>2</sup> En 29 de marzo de 1726 se expedían, por vía reservada, instrucciones de que se confiscaran los bienes de los ingleses “en caso de que ejecuten... en Indias algun insulto”. El 12 de abril de 1726 se prevenía al gobernador de Buenos Aires acerca del método y forma que debería observar en caso de rompimiento con la corona inglesa.

la que se ordenaba la supresión del asiento de los ingleses<sup>1</sup>. Mientras tanto Zavala ya había ido tomando medidas para la protección de los intereses hispanos y había hecho publicar el bando de 1º de junio de 1727, en que prohibía “la Traída de ningun dinero plata y oro de las Prov<sup>cias</sup>. del Perú y Chile”, por lo que los directores de la Compañía protestaron enérgicamente<sup>2</sup>. Poco tiempo después el gobierno de Buenos Aires tuvo conocimiento de que había llegado a la Colonia del Sacramento un navío portugués, y despachó una lancha que a su vuelta trajo varias gacetas con noticias del rompimiento entre España e Inglaterra. Zavala ordenó sin pérdida de tiempo se tomaran las providencias más convenientes para asegurar todos los “caudales, joyas, alajas y vienes de cualquier especie que sean y se hallaren”<sup>3</sup>. El 11 de septiembre comenzó pues la segunda represalia, pasando “el Señor Gobernador y los sres. Oficiales Reales” al embargo de los bienes del asiento<sup>4</sup>.

Se cerraba así el segundo período de operaciones de la Compañía, del cual hemos podido reunir numerosos datos respecto de la venta de negros en el mismo puerto de Buenos Aires, los envíos a Chile y Perú, así como las remesas de particulares<sup>5</sup>.

### 3. SEGUNDA REPRESENTALIA. — TERCER PERÍODO DE OPERACIONES.

Desde el 11 de septiembre de 1727 hasta el 12 de noviembre del mismo año, los oficiales reales procedieron al embargo e inventario de los caudales, papeles y bienes represaliados al asiento de la Gran Bretaña en las casas de la factoría, el Retiro, las

1 FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. V, etc., cit., pág. 105.

2 Memorial de los Directores del Real Asiento (julio de 1727), en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. nº 2, cuaderno 3º.

3 Auto de Zavala de 11 de septiembre de 1727, en *Ibíd.*, leg. nº 2, cuaderno 1º.

4 En los despachos de fecha 12 de septiembre de 1727, Zavala comunicaba al oidor de la Plata, al gobernador de Tucumán y al capitán de guerra de Córdoba, la noticia del rompimiento entre España e Inglaterra (*Ibíd.*, leg. nº 2, cuaderno 1º).

5 El cuadro del segundo período de actividad de la Compañía se ha podido completar gracias al hallazgo de una carta-cuenta de 3 de septiembre de 1727 en que figuran las ventas de esclavos de cuenta del asiento, desde diciembre de 1722 hasta septiembre de 1727. Llama la atención la cantidad de negros internados: 7.829 cabezas frente a 1.381 que, aparentemente, quedaron en Buenos Aires y sus alrededores. En cuanto a los precios, puede afirmarse que generalmente los varones se vendieron a 200 o 225 pesos cada uno, en tanto que las esclavas obtenían mayores precios, de 225 a 250 pesos cada una. Pero, naturalmente, hubo muchas variantes, según la edad, estado de salud y condiciones físicas y mentales (Véanse los cuadros estadísticos).

barracas, almacenes, depósitos, la estanzuela o tambo “de la otra banda del Riachuelo”, y el establecimiento del arroyo de las Vacas<sup>1</sup>.

En realidad la segunda represalia fué mucho más severa que la primera, viéndose los factores y dependientes de la Compañía privados hasta de su libertad personal<sup>2</sup>.

Por auto del 14 de septiembre las autoridades de Buenos Aires ordenaron se rinda por la fuerza a los navíos ingleses *Wootle* y *Rey Guillermo* estacionados frente a Buenos Aires. A éstos se había unido en agosto de 1727, el *San Miguel*, con una importante carga de negros a bordo. Realizaron los militares españoles varias tentativas de aprehender las naves, despachando lanchas con gente armada, pero nada podían contra la superior fuerza de las naves inglesas<sup>3</sup>. Éstas se retiraron, finalmente, a la Colonia del Sacramento. Desde allí, el capitán del *San Miguel* se comunicó con el gobernador de Buenos Aires, expresándole que, a pesar de traer comisión del monarca inglés para atacar, apresar, o destruir piratas como también para repulsar por fuerza de armas todo atentado que se le hiciera en forma contraria a la paz, había evitado cuidadosamente todo acto de hostilidad, pero que de ser acometido como enemigo, “la comun lei natural y la comission que tengo me seruiran de justificacion si yo me defiendio”<sup>4</sup>. Pedía además le fuera otorgada licencia para entregar su carga de esclavos a la Compañía o a quien designase S. E.<sup>5</sup>.

Zavala accedió y por auto de 20 de septiembre dispuso que,

<sup>1</sup> Es interesante el inventario del establecimiento del arroyo de las Vacas donde fueron embargados 55.360 cueros apilados y otros 609 cargados sobre carretas (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. n° 2, cuaderno 1°).

<sup>2</sup> En Buenos Aires, 10 de diciembre de 1727, Narváez da cuenta de la fuga de los capitanes Webb y Winter, de los navíos *Wootle* y *Rey Guillermo* que habían estado presos en las factorías del Real Asiento (*Ibid.*, leg. n° 2, cuaderno 1°).

<sup>3</sup> El navío *San Miguel* tenía 30 cañones montados y 50 hombres de tripulación (Auto del gobernador Zavala, de 19 de septiembre de 1727, en *Ibid.*, leg. n° 2, cuaderno 1°).

<sup>4</sup> Carta de Burnham al gobernador de Buenos Aires, Colonia del Sacramento, 19 de septiembre de 1727 (*Ibid.*, *Asiento de los Ingleses, 1727*, leg. n° 1, cuaderno 8°).

<sup>5</sup> Le expresaba en esa misma carta que había partido de Londres el 24 de junio de 1726, con órdenes de cargar 600 negros en la isla de San Lorenzo o en Madagascar, pero que debido a la poca abundancia no había conseguido sino 400, de los cuales ya había perdido 100 cabezas. Y que, habiéndose decretado en el ínterin la suspensión del asiento, se hallaba con órdenes de entregarlos a la Compañía o si no era posible, a la persona que designase S.E., contra recibo en regla, a fin de ajustar cuentas en el momento de la paz (*Ibid.*, leg. n° 1, cuaderno 8°).

CUADRO VII

FRUTOS DEL PAÍS EXPORTADOS DEL RIO DE LA PLATA DIRECTAMENTE A GRAN BRETAÑA POR CUENTA DEL ASIEN TO INGLÉS

AÑOS 1725-1726

Fecha de Pago del Dro. de Amojazifazgo	Nombre de la Embarcación	Cueros de Toro		Sebo	Yerba del Paro gmsy		Lana	Varios	Importe del Derecho de Amojazifazgo (2 1/2 %)
		Número embarcado	Precio de 1 cuero		tercios de 6 @	Precio de 1 @			
1715 Diebre. 16	Guillermo y Sarat	2.745	12 1/2 r.						107 p.
1716 Enero 10	Wiltshire	2.832	12 1/2 r.						110 p.
1716 Marzo 9	La Europa	8.012	12 1/2 r.						312 p.
1716 Abril 2	Reina de la India	5.387	12 1/2 r.						210 p.
1716 Abril 4	Príncipe de Gales	4.385	12 1/2 r.						171 p.
1716 Junio 9	Reina de la India	1.507	12 1/2 r.						86 p.
1716 Junio 10	Príncipe de Gales	712	12 1/2 r.						53 p.
1716 Junio 10	Warwick	11.215	12 1/2 r.						438 p.
1717 Febrero 8	Windsor	6.610	12 1/2 r.						258 p.
1717 Sepbre. 15	La Sura Galera	6.197							242 p.
1718 Enero 10	Kingston	4.404	12 1/2 r.	670 qq. s. colado a 3 1/2 r. la @	20	12 r.	4 @ a 12 r. la @		205 p.
1718 Abril 4	El Jorge	14.760	12 1/2 r.		23	12 r.	4 @		381 p.
1718 Mayo 5	San Quintín	13.196	12 1/2 r.		20	12 r.			320 p.
1718 Junio 30	La Europa	10.000	12 1/2 r.	122 qq. 3 @ 11 lb s. colado a 3 1/2 r. la @	20	12 r.			404 p.
1718 Sepbre. 15	Thomas y Debora	8.508	12 1/2 r.	288 qq. 3 @ s. derretido a 14 r. el q. 1/2.	25	15 r.			350 p.
1718 Octubre 31	La Corona	7.160	12 1/2 r.		20	12 r.			284 p.
1723 Marzo 9	El Asiento	8.000	12 1/2 r.		21	12 r.			317 p.
1723 Julio 24	Fendrin (Fenderin)	7.100	12 1/2 r.						277 p.
1723 Novbre. 5	Rey Guillermo	15.422	12 1/2 r.		20	12 r.			606 p.
1724 Junio 30	San Quintín	15.036	12 1/2 r.		20	12 r.			592 p.
1724 Agosto 31	El Juan	10.840	12 1/2 r.		20	12 r.			423 p.
1725 Febrero 3	Carteret	20.264	12 1/2 r.		20	12 r.		17 zurrones cascarrilla de 5 @ a 5 r. la lb.	841 p.
1725 Mayo 18	Caboillo Marino	12.500	12 1/2 r.		20	12 r.			492 p.
1725 Mayo 18	Essex	5.090	12 1/2 r.		20	12 r.			199 p.
1725 Octubre 24	El Levantín	8.430	12 1/2 r.		20	12 r.			334 p.
1726 Marzo 13	El Asiento	8.000	12 1/2 r.		20	12 r.			317 p.
		218.242		1.081 qq. 2 @ 11 lb	289		S @		8.687 p.

Nota: El 9 de julio de 1716 el presidente del Real asiento de la Gran Bretaña pagó los derechos correspondientes a 2.219 cueros "q", se hallaron demas al tiempo q", se hizo la visita " de los navios Reina de la India y Principe de Gales, (Tentativa de extracción clandestina.)

ABREVIATURAS: lb = libra; @ = arroba (s); q., qq., = quintal(es); p. = pesos; r. = reales



al llegar el *San Miguel* al surgidero, debía visitársele y poner gente en él; que el producto de los esclavos debía pasarse a las Reales Cajas por parte de represalia y que a cuenta de las £ 15 más o menos que debía recibir Burnham por cada esclavo, según el contrato que éste había concertado con la Compañía del asiento, se le dejaría embarcar la corambre que necesitase para la carga del navío y los bastimentos precisos <sup>1</sup>.

Después de haber reconocido el cirujano mayor del Presidio, Antonio de Inda, el estado sanitario satisfactorio de la esclavatura, se procedió a su desembarco, pero sin entrar la nave al puerto: trasbordaron los negros y negras a un bergantín de la Compañía de servicio en el Río, y a otra lancha, y los condujeron al puerto del Riachuelo, desde donde pasaron al Retiro. Allí se efectuó la "regulación" de los esclavos a *piezas de Indias* y se los puso en observación por el término de quince días, antes de pasarse a su expendio <sup>2</sup>.

El *San Miguel* permaneció anclado cerca de la isla de San Gabriel a la espera de su carga de retorno, pero como las autoridades de Buenos Aires continuaran teniendo noticias de las actividades de las lanchas inglesas que se acercaban a la costa durante la noche y huían al amanecer, le negaron la corambre.

Habiéndose concluído mientras tanto las diligencias de embargo del asiento y temiéndose una prolongada represalia, se procedió a la venta de todos los efectos susceptibles de perderse, así como de los esclavos no necesarios para el servicio de la empresa. El hecho de que el presidente de la Compañía inglesa estimara

<sup>1</sup> Pero, a su vez, imponía condiciones: que el embarque debía efectuarse dentro de los 40 días, que debía admitir un destacamento a bordo, no dar aviso a otras naves, etc., y que en caso de faltar a ellas, decretaría el comiso de los negros. Pocos días después, Zavala impuso nuevas condiciones más severas, al declarar que de intentar hacer alguna introducción o extracción ilícita los navíos *Wootle* y *Rey Guillermo*, u otros que en adelante llegaren, también "aian de caer en comiso los esclavos negros que conduce el Navío *San Miguel*", pues estimaba que de conducir alguna carga ilícita el *San Miguel*, seguramente la depositaría a bordo de las otras naves para el momento de la visita de entrada y fondeo, y que después intentaría el contrabando de ella (Autos de Zavala de 23 de septiembre de 1727, en *Ibid.*, leg. n.º 1, cuaderno 8º).

<sup>2</sup> La venta de los negros sanos del *San Miguel* estuvo ligada a serias discusiones, pues habiéndolos comprado en la almoneda pública Gabriel de Gayoso y Parga, quiso enviarlos al Perú. Protestó el procurador de la ciudad por ese remate alegando que se violaba las disposiciones del asiento que establecía debían permanecer seis meses en Buenos Aires antes de poder internarse. También el público se quejó. Finalmente se obligó a Gayoso a revender en Buenos Aires a quienes quisieren comprarle esclavos, fijándose el precio (*Ibid.*, leg. n.º 1; *Tribunales*, leg. n.º 2, exp. 9, fs. 74 a 79 vta.).

imprescindibles para la atención del establecimiento 99 negros y negras, señala claramente el desarrollo alcanzado por la factoría en estas regiones <sup>1</sup>.

Al comenzar el año de 1728 llegaba al Río de la Plata el segundo navío esperado desde Madagascar, el *Sea Horse*, después de veinte meses de navegación desde su salida de Inglaterra. Tanto el capitán de la nave como la carga de esclavos que conducía, sufrían las consecuencias de tan dilatado viaje, —los negros estuvieron 12 meses a bordo—, por lo que el comandante del Presidio de Montevideo accedió a socorrerlos con alimentos y atención médica.

Zavala permitió al capitán White la entrega de los negros, pero ordenó que antes “pase el Zirujano de este Presidio con el del R<sup>l</sup>. Ass<sup>o</sup>. a reconocer los negros esclaus... por ser la primera zircunstancia que se deue atender, la sanidad de ellos como se practica siempre”... <sup>2</sup>. Habiéndose comprobado que los males que aquejaban a los esclavos eran la hidropesía y el escorbuto, —mal de Loanda—, así como extrema debilidad, “destemplanza y flaqueza”, el presidente Cross solicitó se permitiera enviar a bordo pan fresco, frutas y hortalizas, reses y carneros y se los depositara en alguna chacra “de esta banda para que logren reponerse”. Pidió además se permitiera el desembarco de 203 barriles de arroz “por ser el alimento usual del Pais de dhos escl<sup>s</sup>.” así como de un barril de aguardiente de arroz “que también les puede ser talvez provechoso” <sup>3</sup>.

Al enterarse los directores del asiento, por una gaceta impresa

<sup>1</sup> Resulta interesante la lectura de la “Razon de los esclavos negros necesarios para el Servicio del Asiento” porque en ella se describen las ocupaciones de los esclavos. Llama la atención el elevado número de negros empleados en el establecimiento del arroyo de las Vacas, así como la mención de “cuatro Negras con cuatro crías, que son casadas con cuatro de los sirbientes” (*Ibid.*, *Asiento de los Ingleses*, 1727, leg. n<sup>o</sup> 1, Cuaderno 10<sup>o</sup>). Asimismo da una idea de la importancia de su giro mercantil, el pleito entablado por el capitán Pedro Gronardo. En las actuaciones se halla la nómina de los viajes realizados con sus embarcaciones a efecto de cargar los navíos ingleses, habiendo transportado desde principios de 1725 hasta decretarse la represalia en 1727, la cantidad de 8.366 cueros, u 8.011, según los directores de la empresa (*Ibid.*, leg. n<sup>o</sup> 1, “Cuaderno sexto que contiene los autos de litigios seguidos por partes de Pedro Gronardo...” 1727 y 1728).

<sup>2</sup> Carta del Gobernador Zavala al Capn. Moor Blanco, Buenos Aires, 24 de enero de 1728 en *Ibid.*, leg. n<sup>o</sup> 1, “Cuaderno Nobeno en que estan los autos hechos sobre la Arriuada del Nauío nombrado el Cauallo Marino”.

<sup>3</sup> Solicitud presentada por Roberto Cross, presidente de los directores del Asiento, s. f. (enero 1728), en *Ibid.*, leg. n<sup>o</sup> 1, cuaderno 9<sup>o</sup>. En el transcurso de nuestra investigación, repetidas veces hemos hallado estos indicios de la preocupación de los factores por el bienestar de la esclavatura,

en Lisboa, de la firma de los artículos preliminares de la paz<sup>1</sup>, presentaron, en el mes de marzo de 1728, una solicitud suplicando se proceda al desembargo de la empresa y se admitan los navíos *San Miguel* y *Sea Horse* "para descargar, bastimentarse y ser despachados regularmente"...<sup>2</sup>. García Ros, quien interinamente reemplazaba a Zavala en el cargo de gobernador, no accedió a ese pedido, sino que por el contrario ordenó la salida, sin pérdida de tiempo, de ambas naves, advirtiéndoles que de lo contrario se las trataría como enemigos de la corona, "y aunque suceda el restablecim<sup>to</sup>. deel Real Asiento no se les admitirá en este Puerto... ni se les dará carga"<sup>3</sup>.

A pesar de esa orden tan enérgica, las lanchas de los navíos *San Miguel* y *Sea Horse* siguieron acudiendo a las costas cercanas a Buenos Aires, por lo que las autoridades resolvieron imponer como medida preventiva para todos los navíos que llegaren de cuenta de la Real Compañía "que en el puerto de Montevideo recivan Cada uno al oficial y tres soldados que S. Ex<sup>a</sup> tendrá prevenidos en el para cada navío y vengan en derechura devajo de su guardia al surgidero sin arribar a parte alguna hasta que S. Ex<sup>a</sup> y mrds. aian passado a dhos navíos. Con apercevim<sup>to</sup>. que de excusarse a receuir abordo a dho ofizial y soldados no se les admitirá en este puerto a dhos nauíos ni su carga"<sup>4</sup>.

A los reiterados informes que tenía el gobierno acerca de las contravenciones en que incurrían los ingleses, se sumó una denuncia de que en el paraje llamado Maldonado éstos habían resuelto hacer faena de cueros por intermedio de diferentes españoles fugitivos quienes trabajaban sostenidos por los indios infieles de aquellas partes y, "por el rezelo de que las partidas de Caallería de Montevideo no los inquietasen hauian dispuesto transportar los cueros a vna Isla en el citado parage de Maldonado donde pusieron gente armada que la defendiese con algunos cañones de Artillería"<sup>5</sup>. La corambre así preparada debía servir de carga al navío

contrariamente a lo que muchos autores sostienen. Y no es difícil adivinar el móvil de todos los cuidados que les prodigaban, si se considera el valor que representaban para la Compañía.

1 Artículos preliminares firmados en Viena el 14 de junio de 1727 y en París el 28 del mismo.

2 Solicitud de los directores del Real Asiento de la Gran Bretaña, s. f. (marzo 1728), en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. n° 2, cuaderno 1º.

3 Auto fechado en Buenos Aires, el 13 de marzo de 1728 (*Ibíd.*, *Asiento de los Ingleses, 1727*, leg. n° 1, cuaderno 8º).

4 Auto fechado en Buenos Aires, de 9 de junio de 1728 (*Ibíd.*, leg. n° 1, cuaderno 11º).

5 Auto fechado en Buenos Aires, de 10 de julio de 1728 (*Ibíd.*, leg. n° 1, cuaderno 8º).

*San Miguel*. Ante esas noticias, Zavala dispuso que los directores enviasen por mano de uno de ellos, una carta con orden al capitán de alejarse definitivamente de estas costas. Hizo acompañar al director Lanoy (Lannoy) por el ayudante Matheo de Goxenola (Gogenola) y un destacamento de gente armada con el fin de indagar el carácter de las actividades de los ingleses en Maldonado.

Al cabo de un accidentado viaje llegaron hasta la nave, que había quedado allí para componer su timón. No encontraron en su bodega sino piedras y hierros para su uso. Al registrar luego la isla hallaron, efectivamente, vestigios de tres pilas de cueros y de tres piezas de artillería montadas, pero en ese momento sólo pacían tranquilamente algunas vacas, terneros y carneros que llevaría la embarcación para su abastecimiento<sup>1</sup>. Finalmente, el 14 de agosto de 1728, después de haber permanecido en el Río de la Plata por espacio de un año, el *San Miguel* emprendió su viaje de regreso.

Mientras tanto, el *Sea Horse* seguía frente a la Colonia del Sacramento, dedicándose su tripulación al comercio clandestino con los habitantes de Buenos Aires. Informado Zavala debió ordenar una vez más a los directores del asiento, tomaran las medidas necesarias para la salida del mencionado navío<sup>2</sup>. Al pasar el capitán Joseph de Esparza a efectuar la visita de la nave, su capitán le manifestó que saldría dentro de contados días, terminada la carga del lastre de piedras. Tampoco en este caso el oficial español pudo comprobar extracción clandestina de corambre<sup>3</sup>. Pero la desgracia acompañó la partida del *Sea Horse*, pues no llegó más allá de Maldonado, en cuyas inmediaciones sufrió naufragio. Zavala, habiendo tenido noticias de que la mencionada nave llevaba a bordo una importante cantidad de plata, hizo bucear el lugar de su hundimiento y, como se encontrara una talega con 1.649 pesos 6 reales, resolvió proseguir con la operación. En febrero de 1729 dió cuenta al virrey del éxito obtenido en el buceo, y que en él habían estado presentes los ingleses nombrados por los directores del asiento "para que en todo se practique la mayor lega-

<sup>1</sup> "Diario del Viaxe executado de orden del exmo Sr. Gouvor. al Nauío Nombrado San Miguel, surto en la ensenada de Maldonado" (*Ibid.*, leg. nº 1, cuaderno 8º).

<sup>2</sup> Auto de 2 de setiembre de 1728, en Buenos Aires (Firman: Zavala, Arce, Sorarte y el escribano Alquizalcete) (*Ibid.*, leg. nº 1, cuaderno 9º).

<sup>3</sup> El Marqués de Castelfuerte, al Gobernador de Buenos Aires, Lima, enero 26 de 1729, dándole las gracias por haber impedido que los navíos *San Miguel* y *Caballo Marino* extrajeran cueros (*Ibid.*, *Virreinato del Perú*, 1653-1753).



lidad”<sup>1</sup>. Se continuaron los trabajos hasta que en abril de 1730, siendo ya infructuosa la búsqueda y el mar muy alborotado, el gobernador ordenó su suspensión. Los resultados del buceo merecen ser mencionados: oro y plata por valor de más de 75.000 pesos<sup>2</sup>, que señalan directamente la importancia del trato ilícito realizado<sup>3</sup>.

Mientras tanto, habiendo concluido los plenipotenciarios de ambas coronas los preliminares de la paz en el Pardo, Patiño expidió, en 31 de agosto de 1729, dos cartas-orden para que se le restituyeran a la Compañía del asiento todos los bienes y efectos que en cualquier forma se hubiesen embargado, “vien que fueran bajeles, dinero, mercaderías, créditos o negros, en la misma especie o bien el justo y verdadero valor que tenían al tpo que se executaron los embargos... y que no se embarace el restablecimiento del Asiento Inglés”<sup>4</sup>. Les siguieron al poco tiempo dos Reales cédulas confirmando las órdenes dadas<sup>5</sup>.

En Buenos Aires, por auto de 23 de marzo de 1730, el gobernador Zavala declaraba establecido “el asiento y comercio de negros que tiene en este puerto la nazione inglesa” y ordenaba a los oficiales reales proveyeran lo necesario para su restitución, pero agregaba: “Y se entienda que la referida Probidencia del

1 El Marqués de Castelfuerte al Gobernador de Buenos Ayres, Dn. B. de Zavala, Lima, 14 de junio de 1729, en *Ibid.*

2 Antes del 30 de noviembre de 1729 se habían entregado en las Reales Cajas de Buenos Aires 75.204 ps. 5½ reales procedentes del buceo del *Sea Horse*. En abril de 1730 el gobernador, al notificar al virrey las razones que le impulsaron a suspender esos trabajos, le expresa que habían hallado apenas otros 1.000 pesos y un poco de hierro. En *Ibid.*, *División Colonia, Sección Contaduría*, libro de *Factoría, Manual particular, 1755*, nº 131, f. 18 vta., figura como “Data de R. Hazda.” la entrega al capitán de la fragata de S. M. el *Jason* de “3 piñones y pedazo de oro, 3 planchas de plata y 277 ps. y 6 rs. sellada en distintas monedas con peso todo de 53 marcos y 1 onza cuías especies años pasados se sacaron pr. Buzeo en la ensenada de la Isla de Maldonado donde naufragó el navío Inglés nomdo. el Cavallo Marino y se remiten a españa de cuenta y riesgo de la R. Hazda. a entregar al Presidte. de la Casa de Contratacion de Indias”.

3 Posiblemente explica la aparente contradicción entre la importancia del hallazgo y la pobreza de la población en esa época, el envío clandestino de mercaderías a Chile y, sobre todo, al Alto Perú.

4 *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. nº 2, cuaderno 1º.

5 Reales cédulas dadas en Sevilla, a 14 de diciembre de 1729, publicadas en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. V, etc., cit., págs. 108 y 110. Se pasa orden especial al gobernador y Oficiales Reales de Buenos Aires en 12 de febrero de 1730 (*Ibid.*, pág. 111; *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. nº 2, cuaderno 1º).

restablecimiento del asto y comercio referido... es quedando en su vigor y fuerza la represalia executada de orden de S.M."¹. Por lo tanto, los directores no obtuvieron inmediatamente la completa libertad que anhelaban y se vieron obligados a solicitar toda clase de facilidades para poder despachar los navíos *Sirena* y *Essex* que habían llegado con carga de negros².

Cuando el 22 de abril de 1730 el gobernador informó al virrey del Perú acerca de las diligencias obradas con la llegada de las mencionadas embarcaciones, le expresó que habiéndole conmovido "la perdida de tanto Infeliz Negro" que traían, les había dado por escrito a los capitanes de los navíos que estaban fondeados en la Colonia, las seguridades que pedían para franquear su carga por medio de los directores, notificándole a su vez al gobernador de dicha plaza no los admitiese en su puerto, por ser su destino el de Buenos Aires³.

Las precauciones no estaban demás, pues durante todo el tiempo que las naves inglesas permanecían en el río, sus tripulaciones se dedicaban a un activo comercio intérlope, como lo demuestran las comunicaciones a los oficiales reales de Buenos Aires en que se aprueban los comisos de mercaderías aprehendidas a diferentes individuos, procedentes de "lanchas Inglesas" pertenecientes a los navíos *La Siria*, *Bristow* [sic: *Bristol*], *Rey Guillermo*, *San Quintín*, *El Asiento* y otros.

Sin embargo, a pesar de la interrupción sufrida por la trata de negros, la demanda de ellos no debió ser muy grande en el Río de la Plata, pues en abril de 1730 los directores de la Compañía se quejaban de que "hauiendo llegado en los meses de henero y marzo proximos pasados dos nauios nombrados La Sirena y el Essex con cargazon de esclauos negros... se han vendido muy pocos y de ellos la mayor parte al fiado" [por] "la mucha falta de dinero que comunmente se padece, en esta Prouincia...". Solicitaban por lo tanto, licencia para poder enviar al Perú y al Reino de Chile dos importantes partidas de negros⁴.

Como no se había levantado el embargo que pesaba sobre todos sus efectos y como los directores necesitaban urgentemente

¹ *Ibíd.*, *Asiento de los Ingleses*, 1727, leg. nº 1, cuaderno 5º.

² En la liquidación de gastos causados por los negros introducidos por *La Sirena* figura el costo de 300 vestidos grandes, medianos y pequeños, confeccionados en "bayeta de la tierra". Esto, junto con la solicitud de los directores del asiento de que se provean vestimentas para los negros embarcados por vía de represalia, por estar próximo el invierno, demuestra una vez más la preocupación de los factores por el bienestar de la esclavatura.

³ *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia*, *Sección Gobierno*, *Virreinato del Perú*, 1653-1753.

⁴ *Ibíd.*, *Asiento de los Ingleses*, *Documentos varios*, 1718-1774.

se les permitiera disponer de los cueros de toro “único fruto que producen estas provincias”, para cargar en su tornaviaje a los navíos negreros que esperaban, solicitaron se encargara a personas responsables la preparación de 60.000 cueros y se pagaran los anticipos de la Caja de Represalia, por carecer ellos de numerario, a causa de no haber podido vender los negros al contado y haber tenido que internar la mayor parte de ellos al Perú “de donde seran muy remotas las resultas...”<sup>1</sup>.

Las autoridades estimaron que no debía concederse el adelanto solicitado por los factores, porque se había otorgado a la Compañía de la Gran Bretaña únicamente la continuación del comercio de esclavos<sup>2</sup>.

Más tarde, habiendo llegado el navío *El Asiento* —o *Real Asiento*— con las comunicaciones reales correspondientes<sup>3</sup>, las autoridades ordenaron la restitución y desembargo de todos los bienes y efectos tocantes a la Compañía inglesa, así como el restablecimiento de su comercio<sup>4</sup>.

Fueron admitidos los nuevos factores de la empresa: Juan Brown, Juan Cox, Diego Savill y Roberto Hilton<sup>5</sup> y a su pedido se dirigieron despachos suplicatorios a la Villa de Potosí y provincias del Perú, así como a Chile, a fin de que se entregaran a sus apoderados los caudales embargados y se les permitiese el libre envío de ellos a Buenos Aires.

1 *Ibid.*, *Asiento de los Ingleses, 1727*, leg. n.º 1, cuaderno 7.º. La Compañía se hallaba desprovista de cueros, pues al llegar a Buenos Aires, a fines de 1729, los navíos de Registro al cargo de Dn. Francisco de Alzaibar, se echó mano de los bienes confiscados al asiento para suministrarle 32.000 cueros que pidiera para poder despachar en breve término a sus naves. Al saberlo, los directores protestaron y presentaron varios memoriales en que se oponían al suplemento o préstamo de los cueros solicitados. Pero de poco les valieron sus alegatos. Fué ordenado por auto de 12 de enero de 1730 el suplemento de los discutidos cueros, con la expresa condición de reintegro (*Ibid.*, *Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. n.º 2, cuaderno 1.º).

2 Continúan insistiendo los directores y, en agosto de 1730, presentan otro memorial solicitando se suministre la anticipación necesaria para la faena de los 60.000 cueros imprescindibles a la Compañía, alegando que los negros de *La Sirena* y el *Essex* “por la común falta de dinero no nos han producido al contado ni el preciso p.º nros alimentos”. Señalan el perjuicio que le ocasionaría a la Compañía el hecho de tener que volver los navíos sin carga, etc. (*Ibid.*, *Asiento de los Ingleses, 1727*, leg. n.º 1, cuaderno n.º 7).

3 Dos cartas de Joseph Patiño, la Real cédula de 12 de febrero de 1730, la circular de 14 de diciembre sobre restitución y desembargo, y la Real cédula de 14 de diciembre para el restablecimiento del comercio de la Compañía.

4 Por auto de 10 de octubre de 1730.

5 Habían llegado a Buenos Aires el 9 de octubre de 1730, en el navío *El Asiento*. Éste había arribado en derecho desde Inglaterra, conduciendo diferentes mercaderías.



El comercio de negros no parece haber florecido mucho en esos años, según lo indican los datos que hemos podido reunir acerca de su expendio en Buenos Aires. Gran parte de los compradores eran vecinos de ciudades del interior que transitoriamente residían en ella, o que acudían allí precisamente para proveerse, entre otras cosas, de esclavos.

En realidad la actividad desplegada por los ingleses en este tercer período del asiento no se diferencia mayormente de la de las épocas anteriores, y es así que en dos comunicaciones, de 11 y 18 de marzo de 1731, dirigidas especialmente a Zavala, se le advierte no permitiese ninguna introducción ilícita ni otras operaciones aparte de las que expresamente se mencionaban en los artículos del Tratado del asiento. Pero de poco servía que las autoridades impusieran toda clase de restricciones, pues las embarcaciones inglesas, contando con la fuerza, eran en realidad dueñas de hacer lo que querían<sup>1</sup>.

Mas esas negociaciones clandestinas sólo pudieron adquirir su gran importancia gracias al apoyo de los habitantes de la ciudad. Repetidas veces las autoridades tuvieron denuncias de haberse depositado en la casa y almacenes de la Compañía inglesa efectos de contrabando, así como de haberse embarcado metales prohibidos en los navíos del tráfico, pero generalmente no llegaban a verificar nada concreto, a pesar de las diligencias que efectuaban. Tampoco debe olvidarse la ayuda de los portugueses, interesados en fomentar el comercio intérlope.

Para completar el cuadro del giro realizado por la Compañía inglesa en el Río de la Plata falta mencionar la extracción ilícita de cueros. Con el fin de evitar ese perjuicio a la corona, se había resuelto por Real cédula y auto de Acuerdo de Real Hacienda, de 8 de marzo de 1731, se quitaran las barracas del Real asiento sitas en la otra banda del Río, en el arroyo de las Vacas, y se condujeran a Buenos Aires los esclavos y empleados que las atendían<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Como ejemplo podemos citar el de los navíos *San Miguel* y *Budge* que, al ser sorprendidos en su contrabando, no se atuvieron a las consecuencias, sino que salieron tranquilamente del puerto y se pusieron al amparo de la Colonia del Sacramento (Carta del gobernador de Buenos Aires al virrey del Perú, de 31 de marzo de 1731, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Virreinato del Perú, 1653-1753*).

<sup>2</sup> Se trató el asunto en el Cabildo de 19 de octubre de 1731, de Buenos Aires (ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*, serie II, t. IV, libros XXI, XXII y XXIII, *Años 1729 a 1733*, pág. 403, Buenos Aires, 1928).

Pero es posible que la orden pasada a los directores, de abandonar el establecimiento de la Banda Oriental, respondiera a motivos locales más serios. La situación económica de Buenos Aires no era, efectivamente, próspera en esa época, y así lo demuestra el Acuerdo del Cabildo de 6 de marzo de 1733 en que se proponía vedar a los ingleses la exportación de sebo y la faena de cueros por lo exhausto que se hallaban "las campañas de la otra banda de este Río de ganado vacuno y la falta que se reconoce en las estancias de esta jurisdicción como consecuencia de las grandes sequías que hubo los años anteriores y esta y la saca que de él ha habido para las ciudades inmediatas"<sup>1</sup>. Sin embargo, cuando los directores se disponían a hacer efectivo el levantamiento de dichas barracas, el Cabildo representó, en 21 de marzo de 1733, que "por el perjuicio que puede seguirse a esta vecindad" se solicite al gobernador ordene la suspensión de esa medida hasta tanto no se haya finalizado de hacer el reintegro de los 32.000 cueros suministrados a los navíos de registro de F. de Alzibar, en enero de 1730, a que estaban obligados los vecinos. Accedió al pedido, pero recomendó se efectuara la entrega a la brevedad posible para poder dar cumplimiento a las reales providencias<sup>2</sup>.

A su vez la Compañía tuvo motivos de queja contra las autoridades. Así, en 1732, se había presentado un caso de introducción de esclavos por otra vía que la del asiento, al traer consigo unos fugitivos portugueses, desde el Brasil, a trece servidores. Los directores exigieron la adjudicación de dichos esclavos al asiento, pero Zavala opinó que no correspondía, puesto que no estaban comprendidas en los artículos del tratado, las circunstancias que habían motivado esa entrada. Por la lealtad con que habían seguido a los amos en su fuga, por haber sido de su servi-

<sup>1</sup> Habiendo tenido noticias de que la Compañía de la Gran Bretaña había preparado 140 qq. de sebo colado para embarcarlo en los navíos de ese tráfico, el Cabildo exigió que el gobernador ordenara su confiscación y les prohibiera su elaboración, así como el hacer cueros, que estimaba facultad privativa suya, únicamente. El gobernador dispone que se retengan en tierra, para consumo de la población, 40 cueros (o qq.) del mencionado sebo, permitiendo el embarque del resto, por lo que el Cabildo protesta enérgicamente aduciendo la carencia que experimentaba el vecindario de ese producto. En 8 de octubre de 1735 se previene al gobernador de Buenos Aires —Salcedo y Sierraalta—, la forma en que debe permitir a los factores del asiento la extracción de frutos, desaprobando al mismo tiempo la solución que diera al litigio planteado por el Cabildo con respecto al sebo.

<sup>2</sup> La extracción de cueros era muy importante. Según los datos que nos suministran los documentos conservados en el *Archivo de Lord Shelburne* (*Shelburne, MSS.*, XLIII, 317-323), en el año 1733, de un total de 380.818 cueros exportados del Río de la Plata, 184.505 lo fueron en forma clandestina.

cio, por ser cristianos y “ladinos en su Idioma Luzitano, no Vozales como los q<sup>e</sup> se conducen por dho R<sup>l</sup>. As<sup>o</sup>.”, y por no haber sido importados para efectuar su venta, ordenó se entregasen a los citados fugitivos portugueses. La Compañía apeló ante el Consejo de Indias, pero como nunca llegó la contestación de España, finalmente, en 7 de mayo de 1737, se declaró desierta la apelación interpuesta por los directores del asiento<sup>1</sup>.

Otro motivo de sinsabores para la empresa lo deducimos de la carta que Patiño dirigió al gobernador Salcedo en septiembre de 1733. En ella le comunicaba que la Compañía del asiento se lamentaba del daño que ocasionaba a sus intereses la permanencia en ese puerto y ciudad de Buenos Aires, de varios individuos que en distintos tiempos destinara a aquella factoría, así como de los desertores de las tripulaciones de buques negreros y, habiéndole suministrado minuta de 64 ingleses, le ordenaba los restituyese a Inglaterra y, a los que hubieren abjurado de su religión, a España, por los navíos de registro de Alzaibar<sup>2</sup>.

También fué entorpecido el giro comercial de la concesionaria por los excesivos derechos en 50 a 60 pesos por cabeza de esclavo, que los oficiales reales impusieron a los compradores de negros para el interior. De ello se derivaba un gran perjuicio a la empresa, porque al aumentar el precio, disminuía el número de ventas. Por Real cédula de 19 de enero de 1736 se previene sea verificada la exactitud de las quejas de los factores ingleses, para tomar la resolución más conveniente. Sin embargo, no hemos hallado ninguna disposición real que derogara los aranceles aduaneros exigidos<sup>3</sup>.

Todo esto confirma la opinión de que el comercio negrero no les reportaba grandes beneficios a los asentistas<sup>4</sup>. Las ganancias las lograron mediante el comercio de contrabando que realizaban a cubierto del de negros, no sólo en Buenos Aires, sino a lo largo de las rutas que seguían las “caravanas” de esclavos enviados a Chile y Perú. En realidad, el envío de las partidas de negros al

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. R nº 7, exp. 9 “Autos sobre haver traído de la Costa del Brasil Manuel de Sosa y Juan Martinez de Inis diferentes esclavos”, 1732.

<sup>2</sup> *Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, *Sección Manuscritos*, núm. 1.111.

<sup>3</sup> *Ibid.*, núm. 1.125.

<sup>4</sup> En mayo de 1734 los directores habían solicitado nuevamente “por la penuria del dinero deeste Pais” permiso para enviar a la Villa de Potosí 209 cabezas para su venta en el camino y en esa localidad, lo que se concede. Véanse cuadros adjuntos.

interior<sup>1</sup> exigía preparativos como los de una expedición. No sólo debían atender a la manutención y vestimenta de sus integrantes, sino también a su defensa y salud, por lo que acostumbraban a incluir en el personal, un cirujano.

Una de estas remesas salió el 1º de marzo de 1731 de Buenos Aires para Mendoza. La condujo Joseph Norberto de Vicuña y la componían 200 esclavos por cuenta de la Compañía de la Gran Bretaña y 85 más por cuenta propia, es decir 285 en total<sup>2</sup>. El transporte hasta Mendoza se efectuó en carretas. Allí cambiaron de medio de locomoción, utilizando 184 mulas de silla y carga para la conducción de los 250 esclavos de ambos sexos, a que por muertes y ventas, había quedado reducida la partida. Salieron de Mendoza el 20 de abril y pasaron a Chile por el Valle del Aconcagua.

Es interesantísima la “Relacion de los negros que entraron en Santiago [de Chile] el día [8 de mayo de 1731] de q<sup>ta</sup>. del R<sup>l</sup>. Asiento que binieron al cargo de D<sup>n</sup>. Joseph de Vicuña asta la Ciud<sup>a</sup>. de Mendoza y por impedim<sup>to</sup>. de este continuaron al ciudado en D<sup>n</sup>. Ant<sup>o</sup>. del Trigo ásta esta Ciudad [Santiago de Chile] . . .” en que el apoderado de la compañía inglesa de esa ciudad, el Mro. de Campo Gral. F.F. de Ustarriz da la nómina de los que quedaron enfermos en camino: 2 varones y 2 mujeres en Uspallata; 1 varón muerto en Quillayes, camino de la Cordillera, 1 negra muerta en Aconcagua; llegando a Santiago 111 negros grandes (adultos), 63 dhos pequeños, 50 negras grandes y 20 pequeñas<sup>3</sup>, después de un viaje relativamente rápido, que insumió dos meses y ocho días.

En el ínterin, Vicuña, que había quedado en Mendoza, trató de vender allí unos esclavos negros que había retenido, pero siéndole imposible su expendio, ni aun en el plazo de seis meses previsto por los directores del asiento en sus instrucciones, “por estar

1 El número de negros conducidos varió, aunque generalmente las partidas comprendían de 100 a 200 negros y más. Véanse los cuadros adjuntos.

2 En esa oportunidad Patricio Gedd acompañó en calidad de cirujano a la partida de negros. Su celo y dedicación fueron alabados por Vicuña en carta a los directores, del 26 de marzo de 1733 (*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, Documentos Varios, 1727-1737, leg. n<sup>o</sup> 2*).

3 *Ibid.*, *Asiento de los Ingleses, 1727, leg. n<sup>o</sup> 2*. El mismo Ustarriz suministra el dato de haber nacido un negrito y una negrita a los pocos días de haber llegado la partida a Santiago. Ambos fallecen, lo que no sorprende si se considera el viaje que debieron realizar las madres. Más bien llama la atención el ínfimo número de enfermos y muertos habidos en la travesía de la Cordillera.

todos muy destituidos de medios"<sup>1</sup>, resolvió pasar con los 20 restantes a Chile.

Tampoco allí resultó fácil su colocación, exponiendo Vicuña las razones a los directores del asiento en carta de 5 de mayo de 1732: "También ayudan a la demora de las ventas las providencias dadas p<sup>r</sup> el s<sup>r</sup> Virrey de uajo de graues penas a fin de que los Nauios que trafican del Callao para Valparaiso, no embarquen ningunos negros conducidos de essa Ciudad, para esta... estos días espero vender algunos, con el motiuo de allarse quatro Nauios en el Puerto de Valparaiso, pues aunque las Ord<sup>s</sup>. del s<sup>r</sup> Virrey son mui exstrictas, no dejan de embarcarse algunos para Lima, con aduertencia que si no viera este respiradero se yciera mui dificultossas las ventas, por estar este reino en estado desdichadísimo"... Sin embargo opina que "en medio de estar este reino mui deteriorado y con suma escases de plata, originado todo del ningún aprecio que tienen los frutos que produce, no ubiera dejado de seruir a Vms con la satisfazion que anelo"... , si don Mathías de Iduarte no hubiese comenzado a vender los negros que había conducido por su cuenta desde Buenos Aires<sup>2</sup>, a menos de 350 p<sup>s</sup>. las negras y los negros por 270 y 280 p<sup>s</sup>., causando así una baja general de los precios.

Al año siguiente, Vicuña se queja de que aún no ha podido realizar la venta de varias negras y negritos pequeños "que absolutamente no tienen salida aqui", explicando a los directores que únicamente había demanda por negros varones "llamados de *Asta*, de edad de 16 a 30 años", que eran enviados a Lima a pesar de las prohibiciones del virrey. También experimentaba serias dificultades en la cobranza y les comunicaba que "del procedido de los negros todauía me estarán deviendo arriua de 26 U p<sup>s</sup><sup>3</sup> y aunq<sup>e</sup> los mas de los plazos cumplidos es preciso contemplar con los deudores, porq<sup>e</sup> reconozco la imposibilidad en muchos, si no se les deja alg<sup>u</sup>. gueco para que con la llegada de los Nauios de Lima, puedan dar salida a los frutos de la Tierra, y aunque tirara a efectuarlos p<sup>r</sup> la Justt<sup>a</sup>. me parece fuera ocasionar gastos sin conseguir el fin"<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Carta de Vicuña, desde Mendoza, al presidente y directores del Real Asiento en Buenos Aires, de 1<sup>o</sup> de julio de 1731 (*Ibid.*, *Asiento de los Ingleses*, 1727-1737, leg. n<sup>o</sup> 2).

<sup>2</sup> En octubre de 1731 se le concedió el despacho necesario para conducir a Chile una partida de 127 negros de ambos sexos. Véase: cuadro XVII.

<sup>3</sup> 26.000 pesos.

<sup>4</sup> Carta de Joseph Norberto de Vicuña a los sres. Preste. y Director<sup>s</sup>. del R<sup>l</sup>. Assto., de 6 de mayo 1733, desde Santiago de Chile (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses*, 1727-1737, leg. n<sup>o</sup> 2).



FUNDICIÓN DEL PLANO DEL VEREDOS QUE FUE DE LOS INDIOS, EN BUENOS AIRES, HECHO POR CHRISTOPHAL ROBINSON EN 1772, EXISTENTE EN EL ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, BUENOS AIRES, DIVISIÓN CULTURAL, SECCIÓN GOBIERNO, ARCHIVO DE LOS INDIOS, 1763-1772; 41 X 51 centímetros.

Los datos que hemos recogido nos permiten afirmar que en Mendoza los esclavos se vendían, comparando unas con otras las diversas categorías, a unos 300 pesos o sea 50 pesos más que en Buenos Aires; en Santiago de Chile, el aumento se elevaba a casi 100 pesos (350 pesos aproximadamente) en la época que nos ocupa.

Una lectura del "Resumen de cuenta que tengo dada al sr. Henrique Faure"<sup>1</sup>, nos ilustra acerca de los costos, gastos y ganancias obtenidas en el ya mencionado lote de negros enviados a Chile en 1731, por parte de la Compañía y de Vicuña. Infortunadamente no hemos hallado ningún cuadro tan explícito respecto de alguna de las partidas que se dirigieron al Alto Perú, ruta que acusó un movimiento más importante aún que la del Oeste, tanto en esclavos como en mercaderías<sup>2</sup>.

Precisamente para frenar el comercio clandestino que tanto perjudicaba a los monopolistas españoles, se comunicó en marzo de 1735 al gobernador de Buenos Aires, la Real cédula de 12 de febrero de 1734, "sobre la forma en que se ha de obviar el exceso con que los navíos del asiento introducen bastimentos y provisiones en los puertos de Indias". En ese tráfico ilícito, los portugueses de la Colonia del Sacramento les resultaban de gran utilidad a los británicos.

Contra los lusitanos, las autoridades españolas tenían importantes motivos de quejas por los obstáculos que oponían a la precisa delimitación de su territorio en la otra banda y por toda clase de abusos cometidos por sus pobladores, resolviendo la corte de Madrid arrojarlos del lugar. Se enviaron al gobernador Salcedo las órdenes oportunas, iniciándose las hostilidades a mediados de 1735 con el apresamiento de un navío de bandera portuguesa.

En consecuencia, al llegar en marzo de 1736 un buque negrero por cuenta de la Compañía del asiento y viendo lo importante que era privar a los ingleses de la comunicación con los lusitanos, Salcedo dispuso que "por ser paraje más seguro, el mencionado navío y todos los que en adelante arribaren, debían fondear en la ensenada de Barragán"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Presentada en Buenos Aires, a 12 de octubre de 1735, es decir a los cuatro años y medio de haber salido la partida de Buenos Aires.

<sup>2</sup> Véase: cuadro XIII. A. S. AITON en *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne, etc., cit.*, pág. 170, afirma que "se describe un comercio trascontinental de negros y mercaderías mediante caravanas terrestres desde Buenos Aires al Perú y Chile, haciendo el viaje hasta 400 y más negros en una comitiva escoltada". Cita además una carta de John Cox a Peter Burrell, fechada en Buenos Aires, a 28 de septiembre de 1731, en que el factor de Buenos Aires describe cómo los negros eran transportados en carretas y que once murieron de frío en su viaje a Potosí.

<sup>3</sup> Carta del gobernador de Buenos Aires, Miguel de Salcedo, dando cuenta de que habiendo llegado el navío de *Asiento de Negros*, dió orden a

Durante el asedio de la Colonia, los portugueses fácilmente pudieron recibir refuerzos y hacerse fuertes en la plaza, infligiendo pérdidas a los españoles. En abril de 1736 asaltaron, saquearon y quemaron el establecimiento que la Compañía aún mantenía en el arroyo de las Vacas, causando un daño tasado en 1.400 p<sup>s</sup>. f<sup>s</sup>. aproximadamente<sup>1</sup>. La guerra puso así, definitivo fin a ese tan discutido establecimiento inglés, debiendo pasar los últimos navíos del asiento a Montevideo a efectos de cargar corambre.

La afluencia de embarcaciones extranjeras era tan considerable en aquella época, que se llegó a concebir el proyecto de fortificar el puerto de Barragán. Esas naves no sólo se dedicaron al comercio de contrabando de toda clase de mercaderías, sino también de negros, aunque éstos eran introducidos clandestinamente sobre todo por vía terrestre desde las posesiones lusitanas. Por tal motivo los directores del asiento inglés apelaron al gobernador en su calidad de juez conservador para que mediante la publicación de un bando se fomentara la captura de esclavos de ilegítima entrada<sup>2</sup>. A pesar de que Salcedo persiguiera el contrabando, éste siguió floreciendo, y continuó la cooperación entre ingleses y portugueses no obstante las precauciones con que se tratara de evitarla<sup>3</sup>.

su capitán que fondeara en la ensenada de Barragán, para privarle de la comunicación que pudiera tener con los portugueses y por ser paraje más seguro, y que así obrará con otros que llegaren (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, pág. 564).

1 "Información sobre hauer los Portugueses de la Colonia del Sacramento dado fuego a las Barracas que tenía el Asso. de Inglat<sup>a</sup>. en el arroyo de las Bacas con porcion de Corambre y otras cosas y lleandose vn botte, perteneciente al mismo Aso. y demas acaecido — 1736" (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. C, n<sup>o</sup> 13, exp. 6).

2 *Ibid.*, *Asiento de los Ingleses, 1727-1737*, leg. n<sup>o</sup> 2. Memorial de los directores del Real asiento dirigido al gobernador de Buenos Aires.

3 "Extracto de la representación de los Oficiales Reales de Buenos Aires, fecha 29 de agosto [1738], sobre el comercio que ejecutaban los ingleses del Asiento de Negros, al abrigo de los portugueses de la Colonia del Sacramento" (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, págs. 567 y 568); "Carta del Gobernador de Buenos Aires, Don Miguel de Salcedo, dando cuenta de que los capitanes de los navíos de asiento después de haber salido de la ensenada de Barragan para su retorno á Inglaterra se fueron cautelosamente á la Colonia del Sacramento para expender, sin duda, géneros que ocultaban en dicha Plaza", Buenos Aires, 20 de septiembre de 1738 (*Ibid.*, t. I, pág. 568); "Carta al Secretario de Estado, del Gobernador de Buenos Aires, Don Miguel Salcedo, avisando haber sabido por los portugueses de la Colonia que se hallaban en aquella población con algunos géneros de ilícito comercio, que los ingleses habían



CUADRO VIII

ESCLAVOS INTRODUCIDOS POR LA COMPAÑIA DE LA GRAN  
BRETAÑA A BUENOS AIRES DURANTE EL TERCER PERÍODO  
DE OPERACIONES

Año	Navío	Negros llegados	Negros restantes	Piezas de Indias
1730	La Sirena	579	576	401 $\frac{1}{3}$
	Essex	289	287	225 $\frac{1}{2}$
	Saint Michael	267	255	225
	Rudge	204	204	180
	Princesa Emilia	542	534	437 $\frac{2}{3}$
		<u>1.881</u>	<u>1.856</u>	<u>1.469 <math>\frac{1}{2}</math></u>
1731	La Bonita	431	423	358
	Lorenzo (San Lorenzo)	394	384	313
	Ciudad de Londres	381	364	287
	Ayton	226	207	177
		<u>1.432</u>	<u>1.378</u>	<u>1.135</u>
1732	La Sirena	551	545	454
	Princesa Emilia	?		?
1734	Rudge	448	444	356
1737	Galera de Génova	357	347	287
1738	El Asiento	283	280	206 $\frac{2}{3}$
	El Assia	289	284	203 $\frac{2}{3}$
		<u>572</u>	<u>564</u>	<u>410 <math>\frac{1}{3}</math></u>

4. REPERCUSIÓN DEL NUEVO CONFLICTO ARMADO ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA SOBRE EL ASIENTO; LA TERCERA REPRESALIA. — DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO.

Entretanto en Europa los acontecimientos se precipitaron de modo que, cuando a fines de 1739 Salcedo recibía la Real orden de 28 de febrero de ese mismo año en la que le comunicaban haberse firmado entre Inglaterra y España la Convención del Pardo, ya se había ordenado en España la represalia de los bienes ingleses en América. Hízose pública la declaración de guerra por Real cédula de 5 de diciembre de 1739.

Cumpliendo las reales disposiciones y en virtud del auto de las autoridades rioplatenses, de 21 de abril de 1740, se procedió al embargo e inventario de todo lo confiscado a la Compañía de la Gran Bretaña en sus depósitos, almacenes, establecimiento del Retiro, estanzuela del Riachuelo, casa de la Factoría y lancha *La Bretaña*. En esta ocasión los directores sólo manifestaron 59 esclavos, de ellos siete mujeres, pertenecientes al servicio de la empresa, lo que demuestra claramente que aquélla, al ver cómo se iban turbando las relaciones amistosas entre ambas potencias sin esperanza de arreglo, se había ido preparando para la contingencia, retirando todo lo que no fuese imprescindible, de sus factorías de ultramar.

Esta última represalia fué mucho más estricta que las anteriores, como se deduce de la solicitud que en agosto de 1741 presentaron los directores en el sentido de que se les hiciera más llevadera su suerte, retirándoles la guardia que tenían apostada en la casa de la factoría que les servía de habitación. Manifestaban que esa clausura muy dura y molesta que se les había impuesto a raíz de haberse presentado, en abril de ese mismo año, un navío inglés en el Río de la Plata, ya no tenía razón de ser y que en el año en que se les había concedido por prisión la ciudad, no habían abusado. Comparaban finalmente su situación con la de los factores que habían permanecido en Buenos Aires durante las anteriores represalias, quienes habían podido pasar continuamente a la otra banda del río, y se habían visto, en realidad, libres<sup>1</sup>.

desembarcado sus mercaderías y las tenían almacenadas con ánimos de ir las introduciendo, no obstante el rigor empleado, por lo cual aumentará la vigilancia y castigo'' (*Ibíd.*, t. I, pág. 570).

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n.º 1, expediente 8, "Autos de la Represalia de los Bienes de la facturía, y dependientes del Real Asiento y compañía de la gran bretaña para la Yntroduccion de Esclabos Negros, 1740", f. 135.

El 7 de septiembre se ordenó el levantamiento de la guardia, después que los directores hubieron prometido bajo palabra de honor, no causar perjuicios a S. M. C. y guardar por carcerería la ciudad y sus arrabales. Posteriormente, al tener noticia de la salida para Europa de un paquebote, los directores Faure y Tooke solicitaron se les concediera licencia para embarcarse junto con los demás dependientes, pedido que fué escuchado por las autoridades. Les otorgaron el permiso de pasar a Madrid a disposición de S. M. C., dejando, empero, una persona con poderes suficientes para atender y entender todo lo concerniente al asiento. Quedó en ese cargo desde 1741 Ricardo Lindsey, pero al querer obligarlo las autoridades a pasar a la ciudad de Córdoba, huyó a Europa. En ausencia de otra persona encargada de los intereses de la Compañía, se nombró *defensor* de ellos, al mayordomo del establecimiento, Guillermo Gray<sup>1</sup>, quien desempeñó esa misión hasta su muerte, en 1753.

Como se fuera prolongando la contienda, en 1745 y 1746 las autoridades comenzaron a liquidar los efectos pertenecientes a la represalia, antes de que se deterioraran completamente. Asimismo Francisco Bazureo, quien había alquilado a la Real Compañía de la Gran Bretaña la estanzuela que poseía al sur del Riachuelo, solicitó la devolución de dichos terrenos, por lo que el apoderado debió disponer el retiro de todos los animales, esclavos y demás pertenencias que allí se hallaban.

Las casas del asiento fueron alquiladas con varios destinos, y se cedió el Retiro como depósito para los esclavos negros que en virtud de reales permisos iban introduciendo a Buenos Aires diferentes comerciantes<sup>2</sup>. Pero, al oponerse las autoridades al desembolso de sumas importantes para su mantenimiento, poco a poco lo que fuera un establecimiento floreciente, se convirtió en un montón de ruinas<sup>3</sup>.

1 Buenos Aires, 12 de marzo de 1745, Auto en que se nombra a Dn. Guillermo Gray, *defensor* del Asiento (*Ibid.*, t. 207).

2 En 1743 fueron depositados en el Retiro los negros conducidos en los navíos *Salomon* y *San Joseph*; posteriormente, en 1751, Pedro de Lea, en nombre de don Ramón Palazio, solicita se le ceda aquel sitio para depositar los negros que llegarían en dos navíos (*Ibid.*, "Autos de la Represalia de los bienes de la facturía, etc." (1740), fs. 202 y 285 a 293).

3 En 1745, las casas del asiento estaban ya en un estado verdaderamente lamentable, con las puertas quebradas y arrancadas y todo horadadas por las ratas. Cuando posteriormente Pedro de Lea solicitó se le alquilara el Retiro, debió realizar no pocas gestiones para que se le permitiera hacer las refacciones más importantes para ponerlo en estado de poder utilizarlo con el fin propuesto. ¡Triste destino, el de la casa de campo del gobernador Robles!

En 1748, cuando la paz de Aix-la-Chapelle puso fin a la guerra, no se autorizó, como en las oportunidades anteriores, la continuación del comercio de la Compañía. Todo quedó, pues, en el mismo estado, hasta que, a raíz de la firma del tratado de Madrid, España adquirió los derechos de la *South Sea Company* indemnizándola por los cuatro años a que aún tenía derecho según su concesión.

Afirman varios autores que “en Buenos Aires, sin embargo, la factoría británica continuó bajo el disfraz de un nombre español, debido a la riqueza y carácter emprendedor de Robert Mayne, un eminente comerciante de Londres, cuya familia ha mantenido hasta hace poco un lugar distinguido entre los comerciantes de Cádiz. Debido, al fin, a la falta de honestidad o negligencia de sus agentes de Buenos Ayres, dicho comercio declinó, aumentaron las pérdidas, hasta que en 1752 Mayne se vió obligado a cerrar su establecimiento y el suministro de negros cayó en otras manos”<sup>1</sup>.

No hemos podido hallar datos concretos al respecto en ninguno de los archivos consultados; en cambio hemos compulsado los documentos relativos a la liquidación de la factoría inglesa en Buenos Aires, tarea muy complicada, pues la Compañía, directamente o por medio de factores, no se dedicó sólo al tráfico negrero, al de frutos del país o al contrabando, sino también desempeñó el papel de prestamista y de comerciante de bienes raíces. Fué necesario iniciar múltiples juicios para lograr el pago de considerables sumas que se debían al asiento en virtud del sistema de ventas a crédito que había autorizado la Compañía. En realidad, durante los tres períodos de operaciones, la empresa debió luchar contra una extrema tardanza en la recaudación de sus haberes. A pesar del interés del 5 % anual con que, en la mayoría de los casos, gravaban las demoras, los pagos eran lentos por falta de numerario o la difícil situación económica de la colonia. Posteriormente, cuando las autoridades dieron comienzo a la venta de los terrenos que pertenecieran al establecimiento, se les presentaron

<sup>1</sup> S. HULL WILCOCKE, *op. cit.*, pág. 517; E. E. VIDAL, *Picturesque illustrations of Buenos Aires and Montevideo*, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS, *Colección de Viajeros y Memorias geográficas*, t. I, pág. 186, Buenos Aires, 1923; MIGUEL LASTARRIA, *Colonias Orientales del Río Paraguay ó de la Plata*, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. III, pág. 317, Buenos Aires, 1914; transcripto en DIEGO LUIS MOLINARI, *La trata de negros, etc., etc.*, pág. 60.

nuevos problemas que retardaron el ajuste final de cuentas<sup>1</sup> hasta 1776.

Cabe preguntarse ahora, cuáles fueron los resultados y las consecuencias en la faz meramente comercial de la trata de negros, el comercio básico y legítimo de la Compañía. No podemos afirmar concretamente cuáles fueron las ganancias que le reportara, pues para ello deberíamos contar con los datos de costos, gastos de transporte, mercaderías de trueque, negros embarcados en la costa africana, etc., noticias que sólo nos podrían suministrar los repositorios extranjeros. Por lo tanto debemos limitarnos a observaciones generales acerca del estado, número y proporción en que llegó la esclavatura y la oscilación de sus precios, que, fácilmente, surge de la observación de los cuadros que se acompañan.

Así se notará que sobre todo en el primer período de operaciones, la Compañía sufrió importantes pérdidas en sus transportes, pero en los años siguientes trató de obviar ese inconveniente, como se dijo ya precedentemente.

En cuanto a la proporción de sexos, se ha podido calcular, en base a los datos hallados de 29 barcos negreros, que los cargamentos se compusieron de aproximadamente  $\frac{1}{3}$  de mujeres negras, y de  $\frac{2}{3}$  de esclavos varones.

Para la corona de España, el comercio negrero fué una fuente de abundantes recursos por tener que pagar los asentistas los derechos de importación a razón de  $33\frac{1}{3}$  pesos por cada *pieza de Indias*, los derechos de extracción sobre los frutos que cargaban en viaje de retorno, así como el quinto real sobre los metales que exportaban. Pero en la práctica, esos beneficios se esfumaron a consecuencia del intenso tráfico ilícito y por los balances falseados que presentara la *South Sea Company*<sup>2</sup>. Según un informe español conservado en *Archivo General de Simancas, Estado*, Legajo 2525<sup>3</sup>, fueron importados a las colonias españolas, por cuenta de la compañía que nos ocupa:

<sup>1</sup> Ilustran al respecto los planos de Pavón y de Barrientos, que reproducimos. Véase además el libro: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los Ingleses, 1763-1772*, en que están contenidos: a) Autos sobre venta y remates de las casas que fueron del Real Asiento de Inglaterra; b) Autos sobre medición, tasación venta de las tierras del Retiro, conteniendo los planos citados; c) Expedientes sobre cobro, etc., relativos a los terrenos pertenecientes a la Represalia. Se rematan las Casas del Retiro en pública almoneda el 20 de junio de 1772. Además *Ibid.*, *División Colonia, Sección Contaduría, Caja de Buenos Aires, Represalia de Ingleses*, Principal de Cargo y Data, II, 1769-1777, fº 4, nº 1.

<sup>2</sup> Se agrega el facsímil de uno conservado en el *Museo Británico*.

<sup>3</sup> Reproducido por E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II, pág. 442.

a Buenos Aires (desde 14 octubre 1715 hasta 3 enero 1731) .....	8.600	piezas de Indias
a Portobello (desde 16 septiembre 1715 hasta 22 julio 1723) .....	3.994- $\frac{3}{4}$	" " "
a Cartagena (desde 22 diciembre 1714 hasta 22 abril 1724) .....	2.808- $\frac{1}{4}$	" " "
a Veracruz (desde 6 abril 1716 hasta 15 enero 1731) .....	1.464- $\frac{1}{4}$	" " "
a Habana (desde 25 julio 1715 hasta 5 febrero 1725) .....	1.580- $\frac{2}{3}$	" " "

Aunque los períodos que comprende esta lista no son uniformes, se puede apreciar, sin embargo, la significación del mercado rioplatense. Sabemos además, que en los últimos años de operaciones, desde enero 1731 hasta el mismo mes del año 1738, la Compañía introdujo por el puerto de Buenos Aires más de 2.672  $\frac{1}{3}$  piezas de Indias<sup>1</sup>.

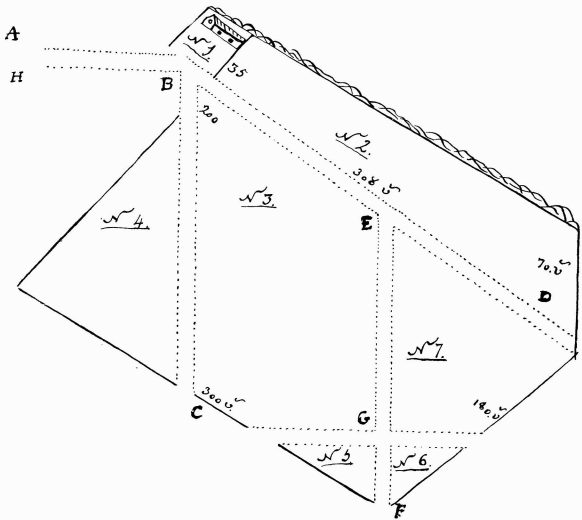
No hace falta insistir en que el número se eleva considerablemente, si en vez de *piezas de Indias* sumamos las *cabezas de negros* importadas. Hemos podido reunir los datos correspondientes a 11.513 esclavos *restantes*, es decir, aquellos por los cuales la Compañía pagó los reales derechos, deducidos los fallecidos en la primera quincena de su estadía en el Plata, aunque, lamentablemente, nos ha sido imposible establecer la cantidad de esclavatura introducida por 13 naves llegadas por cuenta de la mencionada empresa. Pero si se compara esa cantidad con la que originariamente pensara conducir la *South Sea Company*, según lo permitido en el convenio con España, resulta insignificante.

Con todo, Buenos Aires desempeñó un papel bastante importante como mercado de negros. Acudían a ella compradores desde todos los puntos del interior, de Chile y del Alto Perú. Hemos podido establecer una lista de 487 personas que adquirieron esclavos de la Compañía de la Gran Bretaña, no pocos de los cuales eran revendedores o comisionistas encargados de comprar y remitir negros a vecinos de villas alejadas<sup>2</sup>. Debe tenerse presente que en esa época el tráfico negrero no era una actividad denigrante y no se diferenciaba en absoluto de las demás ramas del comercio, lo que explica que personajes de destacada situación en la colonia se dedicaran a esa clase de operaciones.

<sup>1</sup> No se ha podido establecer la cantidad de negros que introdujeron cuatro naves de la Compañía, en ese período de tiempo.

<sup>2</sup> En esa cantidad se incluyen 31 mujeres. En cuanto a los comerciantes que mayor relieve adquirieron en este giro, véase la lista adjunta.

Lámina XIV



FACSIMILE DEL PLANO DEL TERRENO QUE FUÉ DEL REAL ASIEN TO, EN BUENOS AIRES, INSERTO EN LOS AUTOS SOBRE MEDICIÓN, TASACIÓN Y VENTA DE LAS TIERRAS DEL RETIRO, EXISTENTE EN EL *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno*, libro rotulado: *Asiento de los ingleses, 1763-1772*.





Por otra parte, la apertura del puerto de Buenos Aires al comercio de negros trajo consigo incalculables beneficios para la región, pues no sólo proveyó la mano de obra necesaria para la subsistencia y adelanto de las poblaciones del litoral e interior<sup>1</sup>, sino que causó indirectamente, como consecuencia del espíritu emprendedor de los extranjeros que con ese pretexto acudieron a él, el despertar mercantil de la ciudad. Hemos visto ya cómo los empleados de la Compañía, aparte de sus actividades relacionadas con el asiento, emprendieron toda clase de negocios por su propia cuenta, tanto lícitos como clandestinos<sup>2</sup>. Debe destacarse que, precisamente, ese comercio ilegal fué el que puso a estas regiones en contacto con el mundo civilizado de entonces. Les suministró lo necesario para vivir, dió salida a sus productos e inició a sus habitantes en el giro internacional. Fueron en realidad los años de aprendizaje, muy provechosos, si se considera el vuelo que pocos años después, hacia fines del siglo XVIII adquiriría la actividad mercantil del Plata.

1 Los establecimientos religiosos fueron los únicos que emplearon en gran escala al esclavo negro, en una explotación racional del suelo o de alguna industria.

2 Don Roberto Young, médico y cirujano del Presidio, presentó en abril de 1740 una queja por habersele confiscado sus bienes: ropas, botica y su *cervecería*, al procederse al embargo del Real asiento. Expresaba que la *cervecería*, si bien se hallaba próxima al Retiro, no era anexa al Real asiento, sino suya propia y que hallándose en ese momento en el "Real servicio como médico y Zirujano del Presidio, como tal oficial de S.M.", sus bienes estaban excluidos de dicho embargo. En 4 de mayo de 1740 Salcedo ordenó el desembargo de sus bienes (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n.º 1, exp. 8). Este ejemplo comprueba cómo los empleados de la factoría —Young había sido el médico designado por la Compañía para atender a los enfermos del Retiro—, dieron impulso a la industria y al comercio rioplatenses.

CUADRO IX

PROPORCIÓN DE ESCLAVOS VARONES Y MUJERES INTRODUCIDOS  
EN LOS NAVIOS DEL ASIENTO INGLÉS

Año	Nombre de la nave	Negros	Negras	Total	Observaciones
1722	El Asiento .....	309	70	379	
1723	Rey Guillermo ....	357	198	555	
1723	San Quintin .....	218	77	295	más 3 crías de pecho
1724	Carteret .....	261	66	327	
1724	Essex .....	221	154	375	
1724	Levantin .....	276	90	366	
1724	La Siria .....	283	154	437	más 8 crías de pecho
1725	El Asiento .....	168	110	278	
1725	El Erif (o Erith)..	235	125	360	
1725	La Bonita (o El Bono- nito) .....	328	117	445	
1725	Wootle .....	295	130	425	
1725	Duque de Cambriche (D. of Cambridge)	334	124	458	más 5 crías de pecho
1726	Essex .....	131	69	200	
1726	Rey Guillermo ....	133	106	239	
1727	San Miguel (Saint Michael) .....	191	91	282	
1728	Caballo Marino (Sea Horse) .....	49	86	135	
1730	La Sirena .....	461	118	579	
1730	Essex .....	203	86	289	
1730	Rudge .....	117	127	244	
1730	San Miguel (Saint Michael) .....	157	110	267	
1730	Princesa Emilia ...	373	169	542	
1730	La Bonita .....	267	164	431	
1730	El Lorenzo (o San Lorenzo) .....	258	136	394	
1731	Ciudad de Londres	256	125	381	
1731	Ayton .....	153	73	226	
1732	La Sirena .....	345	206	551	
1734	Rudge .....	339	109	448	
1738	El Asiento .....	171	112	283	
1738	El Assia .....	183	106	289	más 16 crías de pecho
		7.072	3.048	10.480	

Totalizan 29 barcos con un promedio de 361,38 esclavos cada uno.

Negros 243,86 o sea 67,5 % }  
 Negras 117,51 o sea 32,5 % } promedio por navío.

CUADRO X

NEGROS ENFERMOS DE LOS CARGAMENTOS DE ESCLAVOS

Año	Nombre del navío	Cargamento	Enfermos
1715	Indian Queen .....	?	más de 100
1716	Hope .....	?	gran mortandad
1717	George <sup>1</sup> .....	llega con 243 ns.	mueren 125 o 145
1723	Rey Guillermo .....	?	27 enfermos
1723	San Quintín .....	llega con 296 y 3 crías	29 enfermos
1724	Carteret .....	llega con 327 ns.	18 enfermos
1724	Caballo Marino .....	llega con 304 ns.	17 enfermos
1724	Essex .....	llega con 375 ns.	33 enfermos
1724	El Levantín .....	llega con 366 ns.	11 enfermos
1724	La Siria .....	llega con 437 y 8 crías	22 enfermos
1725	El Asiento .....	llega con 278 ns.	47 enfermos
1725	El Erith .....	llega con 380 ns.	25 enfermos
1725	La Bonita .....	llega con 445 ns.	6 enfermos
1725	Wootle .....	llega con 425 ns.	22 enfermos
1725	Duke of Cambridge .....	llega con 458 y 5 crías	37 enfermos
1726	Essex .....	llega con 200 ns.	13 enfermos
1726	Rey Guillermo .....	llega con 239 ns.	7 enfermos
1727	San Miguel <sup>2</sup> .....	llega con 282 ns.	26 enfermos
1728	Sea Horse <sup>3</sup> .....	llega con 135 o 138 ns.	65 enfermos
1730	La Sirena .....	llega con 579 ns.	10 enfermos
1730	Essex .....	llega con 289 ns.	10 enfermos
1730	Rudge .....	llega con 204 ns.	40 enfermos
1730	Saint Michael .....	llega con 267 ns.	43 enfermos
1730	Princesa Emilia .....	llega con 542 ns.	8 enfermos
1731	La Bonita .....	llega con 431 ns.	5 enfermos
1731	El Lorenzo .....	llega con 394 ns.	17 enfermos
1731	Ciudad de Londres .....	llega con 381 ns.	33 enfermos
1731	El Ayton .....	llega con 226 ns.	22 enfermos
1732	La Sirena .....	llega con 551 ns.	6 enfermos
1734	Rudge .....	llega con 448 ns.	12 enfermos
1737	Galera de Génova .....	llega con 357 ns.	7 enfermos
1738	El Asiento .....	llega con 283 ns.	7 enfermos
1738	El Assia .....	llega con 289 ns.	18 enfermos

1 Navío *George*: Mueren 351 negros durante el viaje y 125 o 145 durante la cuarentena en la banda oriental del Río de la Plata. Viruela.

2 Navío *San Miguel*: Mueren 118 negros durante el viaje.

3 Navío *Sea Horse*: Gran mortandad durante el viaje.

## CUADRO XI

## COMERCIALIZACIÓN DE NEGROS DEL ASIENTO INGLÉS

Año	Negros vendidos en Buenos Aires por la Compañía (cabezas)	Negros remitidos al interior para venta por cuenta de la Compañía (cabezas)	Total de negros remitidos al interior por la Compañía y otros (cabezas)
1715	261	—	208
1716	978	—	251
1717	108	—	108
1718	más de 1.153	—	1.148
1719	los embargados más 15	—	99
1722	23	—	4
1723	582	304	663
1724	1.013	—	736
1725	1.540	—	732
1726	455	274	452
1727	975	—	658
1728	121	—	83
1730	419 (más 25 †)	422	824
1731	281	606	881
1732	25	—	19
1733	347	—	330
1734	128	209	337
1735	12	—	12
1738	284 (†)	—	284
1740	35 negros embargados	—	—
1742	4 negros embargados	—	—
1746	1 negro embargado	—	—
1752	3 negros embargados	—	—

CUADRO XII  
CUADRO COMPARATIVO DE LA INTERNACION DE NEGROS

Año	Chile	San Juan	Mendoza	Coriébola	La Rioja	Ovasasca	Tucumán	Bolivia	El Ejy	Alta Patagonia	Provincias de arriba	Armadillo
1715	208											
1716	521									850		
1717	105									4		
1718	324		4							405		
1719	60		15		10					245		
1720	525				8					340		
1721	525									101		
1722	320	5								201		
1723	* 122	19	3		4		3			374		
1724	250									18		
1725	52									428		
1726	328						8			419		
1727	329						5			22		
1728	** 25	21			25		2			29		
1729							2			2		
1730		5			3		2			2		
1731		11			10		10			2		
1732		9			19		11			2		
1733		5			3					246		
1734		1000			3							
1735		284										
Totales	33	52	50	3,771	30	43	21	11	40	10	3,025	3

Observaciones:

a) Se agregan las partidas correspondientes al número de negros extraídos de Buenos Aires.

b) No significa que hayan llegado todos los negros al destino fijado, pues la mayoría de ellos estaba destinada a la reventa, que los conductores de las partidas realizaban a lo largo de la ruta.

c) El destino está indicado como Chile y de allí a las provincias del Perú\* (Lima).

\*\* En destino del Coriébola y Cuyo\*.

### CUADRO XIII

NÚMERO DE INDIVIDUOS QUE EN LAS REGIONES DEL PLATA SE  
DEDICARON A OPERACIONES DE COMPRAVENTA DE NEGROS

Hombres .....	456
Mujeres .....	31
Total .....	487

### CUADRO XIV

INDIVIDUOS DE MAYOR GIRO EN EL COMERCIO NEGRERO EN  
TIEMPOS DEL ASIEN TO INGLÉS

Acasusso, Capn. Domingo de .....	394 negros
Arraiz, Martín de .....	370 negros
Arroyo, Thomas de .....	43 negros
Bachiller, Gregorio .....	200 negros
Barzena, Capn. Benito de la .....	38 negros
Cabrera, Pablo (veco. de Chile) .....	100 negros
Convento de San Francisco .....	48 negros
Díaz, Capn. Antonio .....	157 negros
Duran, Diego (veco. de Chile) .....	100 negros
Erazo, Pedro de .....	215 negros
Escalante, Manuel de .....	296 negros
Gayoso y Parga, Gabriel de .....	294 negros
González, Capn. Joseph .....	152 negros
Herrera y de los Ríos, Joseph Cipriano .....	100 negros
Hurtado de Mendoza y Saravia, Gerónimo .....	85 negros
Iduarte, Mathías de (veco. de Chile) .....	127 negros
Larrazábal, Antonio de .....	578 negros
Merlo, Sarg. Mayor Antonio .....	73 negros
Merlo, Capn. Miguel Antonio .....	123 negros
Morón, Capn. Vicente .....	100 negros
Narbona (Narvona), Juan de .....	612 negros
Navarro, Isidoro Joseph (de Potosí) .....	106 negros
Olaso, Domingo de .....	221 negros
Osorio y Merino, Thomas (veco. de Chile) .....	121 negros
Peralta, Joseph Bonifacio de .....	100 negros
Quevedo, Gavino de .....	100 negros
Rechebert [Rechberg], Pe. Carlos .....	63 negros
Rincón y Andújar, Capn. Franco. del .....	150 negros
Ríos, Capn. Miguel de los .....	418 negros
Ripa, Baltasar de .....	100 negros
Ruiz de Arellano, Joseph .....	577 y varios
Sarria, Silvestre Antonio .....	145 negros
Suero, Francisco de .....	307 negros
Trigo, Martín del (Apoderado. de Ustariz, de Chile) .....	180 negros
Ustariz, Gral. Dn. Fermín Franco. (de Chile) .....	180 negros
(era el agente de la Co. en Sgo. de Chile)	
Valdivieso, Francisco de (veco. de Chile) .....	115 negros
Velez Frías, Joseph .....	200 negros
Vetolazza y Luna, Juan Vicente de .....	501 negros
Vicuña, Joseph Norberto de .....	85 negros
Warnes, Capn. Adrián Pedro .....	160 negros
Zapata, Mre. de Campo, Manuel .....	50 negros
Zapiain, Capn. Santiago .....	250 negros

REORGANIZACIÓN DEL COMERCIO  
BAJO LOS BORBONES

A medida que avanzaba el siglo XVIII quedó claramente demostrado que ni las compañías ni las primeras reformas comerciales habían logrado su objetivo de dar nueva vida al comercio español, poner fin al contrabando y aumentar las rentas públicas. En consecuencia, la teoría y la práctica reconocieron lentamente como solución la libertad e igualdad de oportunidades. Las nuevas ideas giraban al principio alrededor de una simplificación impositiva, pues el sistema del palmeo, de 1720, fué reconocido como un recurso de una hacienda arruinada por interminables guerras y como una carga sobre los textiles españoles, toscos y de baja calidad, en competencia con los productos extranjeros, más finos y menos voluminosos.

También se llegó a comprender que las leyes contra las mercaderías extranjeras serían inútiles mientras las propias no podían satisfacer las necesidades de la población y que, para combatir el comercio intérlope, lo más efectivo sería permitir el libre intercambio, en igualdad de condiciones, entre todos los súbditos hispanos. Así se bajarían los precios, se podría hacer frente a la competencia extranjera y se apartaría la tentación de los españoles, hasta entonces excluidos de oportunidades de negocios lucrativos.

Otro tanto se registró en lo que concierne al tráfico de negros. Hemos visto que después del cese de las actividades de la *South Sea Company*, España buscó evitar los males inherentes a la dependencia de grandes compañías extranjeras, volviendo al sistema de pequeños asientos, confiados dentro de lo posible, a manos españolas, y otorgados frecuentemente en forma tal como para surtir de negros, simultáneamente, a diferentes regiones de las Indias.

Pero esta confianza en contratos locales, si bien puso remedio a muchos de los abusos imputados a la *South Sea Company*, trajo consigo nuevas dificultades. Complicó la administración y suscitó tediosos y crónicos conflictos, sobre todo por el hecho inevitable de que los negreros británicos y portugueses que dominaban las factorías africanas y estaban atrincherados en Jamaica, en la Colonia del Sacramento y en otros puntos del continente americano, utilizaron los pequeños asentistas españoles como salida para sus mercaderías de contrabando.

Tal era, en resumen, la intrincada situación del comercio que enfrentó Carlos III al ascender al trono en 1759. Con su advenimiento, la apertura de los mercados hispanoamericanos a particulares bajo condiciones relativamente liberales, constituyó un nuevo punto de arranque en el tráfico negrero. La mayoría de los ministros del nuevo monarca eran hábiles, y todos, ya fueran extranjeros como Grimaldi, Esquilache y Wall, o *naturales* como Aranda, Gálvez y Floridablanca, lucharon por imponer reformas de acuerdo con las nuevas doctrinas, obra conjunta de estadistas y economistas. Esta nueva política económica, de directa e intensa repercusión en las colonias, fué tal vez de mayor significado para ellas que para la Metrópoli. Los documentos de la época señalan claramente que, como el otorgamiento de privilegios especiales, reformas impositivas y medidas tendientes a mejorar el viejo sistema administrativo resultó inadecuado para conservar las riquezas americanas para España, el gobierno intentó, como último recurso, una disminución más bien que un aumento de restricciones. Francia, deseosa de ver a su aliada del Pacto de Familia lo más fuerte y próspera posible, había sugerido esa liberación, pero fué la desastrosa guerra de 1762 la que aceleró, en realidad, el programa de reforma. Puede afirmarse que de las calamidades de esa contienda, España recibió una saludable lección práctica del valor del libre comercio para el futuro gobierno de sus posesiones<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La Habana cayó en poder de los ingleses en 1762. Esta conquista le hubiera asegurado la dominación de toda la isla de Cuba, por lo que España, deseando recobrarla íntegramente, ofreció a Inglaterra por el artículo 19 de los Preliminares de paz ajustados en Fontainebleau el 3 de noviembre de 1762, darle en cambio los países que poseía al oriente del Misisipi. Comprendíanse en esta cesión las Floridas. Los ingleses aceptaron la propuesta pues tenía para ellos la ventaja de extender sus colonias hasta las aguas del golfo mejicano. Al ocupar La Habana, los ingleses inmediatamente la habían abierto al libre comercio británico (1762-1763) y dice J. A. Saco, *Historia de la esclavitud, etc., cit.*, t. II, pág. 325: "Las posibilidades del comercio cubano quedaron reveladas inmediatamente, pues en el corto período que ocuparon esa plaza —menos de un año—, 727 naves mercantes entraron en puerto".



Al término de la guerra por el Tratado de París, firmado el 10 de febrero de 1763, la corona instituyó las visitas de inspección, enviando al efecto a Gálvez a Nueva España y a O'Reilli a las Antillas. Se preocupó por el mejoramiento de las fortificaciones en las colonias y de su milicia y creó la Intendencia de Cuba.

Como no había una comunicación regular, ya fuera pública o privada, y España a menudo recibía, por conducto extranjero, la primera información sobre acontecimientos importantísimos en sus propios dominios, la corona resolvió en 1764, que fueran despachados los *correos*, naves postales que debían salir cada mes desde La Coruña a La Habana o Puerto Rico, y cada dos meses al Río de la Plata. Cada una de estas naves, de considerable porte, podía llevar media carga de mercaderías españolas que mayor demanda tuvieran en el puerto de destino, y regresar a la Península con la misma cantidad de productos americanos. Esto puede ser considerado como el primer relajamiento de todas esas rígidas leyes que hasta entonces confinaban el comercio de América a un solo puerto.

Además, por la ley arancelaria de 24 de agosto de 1764, Carlos III empezó a romper las trabas que encadenaban el comercio de la Metrópoli con sus colonias. Prestó oídos a los consejos que con respecto al comercio americano le presentaban sus principales ministros y una Junta especial formada al efecto y, después de cierta hesitación ante un paso tan importante, avanzó por el nuevo camino, expidiendo el Real decreto de 16 de octubre de 1765, por el que cesó el monopolio de la Real Compañía de La Habana. Se abrían las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad al comercio con Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Guijón, bajo el menor número posible de formalidades. Puso punto final a los onerosos derechos de palmeo establecidos en 1720, los de tonelada, de imposición que se pagaban al seminario de San Telmo de Sevilla, los de extranjería, de visitas y reconocimientos de carenas, habilitaciones y licencias para navegar y demás gastos que causaban las formalidades que tanto entorpecían el comercio. Estableció un impuesto de 6 o 7 % del valor sobre las mercaderías anteriormente tasadas mediante el palmeo. Estas providencias acertadas, aunque parciales, comenzaron a dar nueva vida a los negocios beneficiando a la Metrópoli y a sus dominios.

Poco a poco, el rey fué extendiendo la nueva libertad a toda América. En marzo 23 de 1768 la Louisiana fué agregada a las

regiones nombradas. Dos años más tarde, vale decir en 1770, lo fueron Campeche y Yucatán. A pesar de la oposición de muchos altos funcionarios, el 3 de octubre de 1776 la provincia de Santa Marta fué incluida en las regiones que disfrutaban del mismo sistema como las Antillas, y al año siguiente, el 20 de agosto de 1777, se otorgó la misma concesión a la provincia del Río de la Hacha.

Los resultados continuaban superando toda expectativa, y las autoridades volvieron sus ojos a las regiones en las que las reformas no habían sido tan imperativas. Si bien el gobierno decidió en contra de la inclusión de toda Nueva España<sup>1</sup> en el nuevo sistema, añadió en cambio, por Real decreto de 2 de febrero de 1778, a Buenos Aires<sup>2</sup>, Chile y Perú a las regiones favorecidas.

En 1778, la corona española trató de tomar en sus manos, completamente, el comercio de negros. En efecto, por el tratado de amistad, garantía y comercio entre Portugal y España, firmado en El Pardo, el 24 de marzo de 1778, en el que ambas naciones resolvieron sus disputas limítrofes en Sudamérica, Portugal cedió nominalmente las islas de Fernando Po y Annobón, a trueque de concesiones en ese continente. Los artículos 13, 14 y 15 dieron a España el derecho de realizar el tráfico negrero directamente en las costas adyacentes de las posesiones portuguesas en África, y autorizaron al mismo tiempo a los súbditos portugueses a vender esclavos en ambas islas. El objeto de esa adquisición fué proveer a España de bases para su comercio negrero en las costas africanas con la esperanza de liberarla así de su dependencia de comerciantes extranjeros<sup>3</sup>.

La reforma del sistema comercial alcanzó su mayor desarrollo cuando Carlos III hizo promulgar el *Reglamento de Comercio*

<sup>1</sup> Sin embargo, otra prudente innovación significó la Real cédula expedida en el Pardo el 16 de enero de 1774, por la cual se alzó en los virreinos del Perú, Nueva España y Nueva Granada, la prohibición de comerciar entre sí. *Ibíd.*, t. II, págs. 238 y 239: "Esta Cédula no sólo favoreció el comercio general entre aquellos... reinos, sino también al de los negros africanos sin necesidad de acudir al contrabando...".

<sup>2</sup> En 1776 se había establecido un nuevo virreinato separado en el Río de la Plata. Dió importancia y estabilidad a ese establecimiento el Auto de *libre internación* de noviembre de 1777 (Cfr. págs. 35, 262 y 263).

<sup>3</sup> Fueron vanas esas ilusiones, pues la resistencia que opusieron los nativos de dichas islas hizo necesario el envío de expediciones armadas en 1778 y 1783. Ante su fracaso las islas quedaron en manos de sus habitantes hasta 1827 en que fueron ocupadas por Gran Bretaña. Sólo en 1833 se las devolvió a España.

*Libre* de 12 de octubre de 1778<sup>1</sup>. Por él se habilitaron los principales puertos de España y se extendió esa permisión a todos los de Indias exceptuando “por ahora” los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo, concedidos a la Compañía de Caracas. En el Río de la Plata se señalaron como puertos de destino Montevideo y Buenos Aires.

Persistía, sin embargo, la exigencia de que los navíos debían ser de construcción nacional y pertenecer a españoles, y se establecía que los capitanes, oficiales y los dos tercios de la tripulación debían ser españoles o naturalizados. Con todo, causa admiración el cambio feliz que experimentó el comercio hispanoamericano con la implantación del nuevo reglamento. Se atacaron de frente los prejuicios y se sustituyeron puntos de vista estrechos por otros más amplios, abriendo a la actividad y a la industria un vasto campo que la rutina y la timidez les habían vedado.

Pero los viejos rencores que Carlos III sustentaba contra los ingleses fueron reavivados por los ataques de corsarios de esta nacionalidad a naves mercantes españolas. Inclinandose hacia Francia, envuelta ya en hostilidades contra la nación británica a consecuencia de su reconocimiento de la independencia de los Estados Unidos de Norteamérica, se dispuso resueltamente a la guerra que se declaró oficialmente el 23 de julio de 1779, aunque ya en mayo de ese año el embajador español en Londres había sido retirado. Acto continuo, el gobierno español promulgó un *permiso general* que facultaba a sus vasallos para importar esclavos negros en naves españolas o neutrales, entendiéndose que, al finalizar la guerra, esa franquicia debía ser restringida a la importación en naves españolas únicamente.

Otra consecuencia de la adhesión a Francia en la contienda, fué la R. O. comunicada a las autoridades coloniales de toda América hispana el 25 de enero de 1780. Por ella, el rey se servía “conceder a sus vasallos de América, (*exceptuando á los de la comprehensión de las provincias del rio de la Plata, Chile y Reyno del Perú*), el permiso de proveerse de negros en las colonias francesas durante la guerra actual”, con la condición de traer los negros en naves de bandera española<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Dice E. G. BOURNE, *op. cit.*, pág. 297: “Es poco probable que en alguna otra nación fueran hechos tan extensos y radicales relajamientos del comercio colonial en un período de tiempo tan breve, como los que hiciera España bajo Carlos III. Es uno de los muchos ejemplos de que, cualesquiera sean los defectos de un gobierno despótico, éste posee una expresa ventaja sobre sistemas más populares en la rapidez con que pueden ponerse en práctica reformas políticas, comerciales y sociales”.

<sup>2</sup> En el Río de la Plata el virrey Vértiz otorga una franquicia provisoria “*franqueza provisional*” para introducir negros (Véase: capítulo XII).

Pero a pesar de estas franquicias y los permisos otorgados a varias casas comerciales francesas y españolas para introducir negros en los dominios hispanos, seguía el contrabando. En América central los ingleses participaban activamente en este comercio y, en el Río de la Plata los portugueses introducían muchos esclavos, alegando "arribadas forzosas"<sup>1</sup>.

Cuando en enero de 1783 se concertó la paz entre las potencias beligerantes, cesó el permiso concedido a los buques neutrales. Los españoles que continuaron en el tráfico negrero obtuvieron nuevas facilidades, pues se rebajaron los derechos por cada esclavo introducido a nueve pesos y al 6 % por el dinero exportado. Bajo esas condiciones se fueron otorgando permisos a comerciantes aislados<sup>2</sup> y, en 1784, se concluyó con los ingleses *Baker & Dawson* de Liverpool, una contrata para introducir en la isla española de Trinidad y en la provincia de Caracas cuatro mil negros libres de derechos que debían ser vendidos a un precio máximo de 150 pesos por cabeza<sup>3</sup>.

Para el Río de la Plata revistió especial importancia la R. O. de 25 de septiembre de 1784, por la que se dispuso autorización al virrey para que junto con el intendente concediera licencias a particulares<sup>4</sup>. Pero la reforma de mayor trascendencia se realizó a fines de ese mismo año cuando el rey abolió por R. O. de 4 de noviembre, la cruel práctica de marcar a fuego, de "carimbar" a los esclavos con la marca de las cajas reales<sup>5</sup>.

En otra R. O. dada en San Lorenzo en la misma fecha, el ministro de Indias, José de Gálvez, evidenció su gran conocimiento de las condiciones imperantes en Hispano-América al establecer derechos de importación uniformes respecto de los esclavos.

<sup>1</sup> Véase: cuadro XV.

<sup>2</sup> Por ejemplo: por R. O. de 23 de diciembre de 1783, se concedió a Juan Bautista Oyarzábal, hacendado español de Santo Domingo, facultad de introducir libres de derechos 400 esclavos negros para su ingenio.

<sup>3</sup> Las dos contratas concluidas con *Baker & Dawson* en 1784 y 1786 no fueron tan exclusivas como los asientos de los siglos XVII y XVIII, pues durante su vigencia se concedió, en 1785, a la Compañía de Filipinas, el privilegio de llevar esclavos a la América del Sur.

<sup>4</sup> Poco duró esa franquicia, pues por R. O. dada en El Pardo a 3 de abril de 1786 se previno a las autoridades rioplatenses que, ínterin la nueva Real Compañía de Filipinas pueda tomar a su cargo la provisión de negros para ese virreinato, se había resuelto suspender la facultad dispensada (Cfr.: págs. 269 y 270).

<sup>5</sup> Esta medida en realidad debilitaba la fiscalización del mercado de esclavos, pues anteriormente se presumía haber sido introducido clandestinamente todo esclavo que no presentase aquella marca.

Ese documento pone de manifiesto la convicción de Gálvez de que el problema de la mano de obra era agudo en las colonias y que sólo podía ser aliviado facilitando la importación de esclavos negros, los únicos que podían ser empleados eficazmente en todo el ámbito hispanoamericano. La mencionada R. O. establecía que se cobrase sólo un 6 % de introducción (almojarifazgo) de cada negro, sobre una avaluación máxima de 150 pesos de a 8 reales cada esclavo, de modo que no se cobrasen más que 9 pesos por cabeza de negro, sin distinción de edad, clase ni sexo <sup>1</sup>.

Si bien el Perú era la región que en esa época reclamaba más esclavos, también en la isla de Cuba, con la fundación de nuevos ingenios y cafetales, era grande la necesidad de mano de obra negra. Es así que en 1786 se formalizara una nueva contrata con *Baker & Dawson*. Era bastante más importante que la primera, pues la empresa se comprometía a conducir a La Habana y a Caracas de cinco a seis mil negros por año. Aparte de los comerciantes asentistas, hombres de destacada posición social obtuvieron también permisos especiales para importar brazos africanos a esas regiones <sup>2</sup>.

Mientras tanto se había revelado el fracaso de la Compañía de Filipinas en su tentativa de comercio negrero. Esto permitió ganar terreno a los favorecedores de la liberación completa de ese tráfico. En realidad se observaba una gran impaciencia entre los comerciantes españoles de ambos mundos, que estudiaban el mejor método de romper el monopolio africano y emprender la trata directa. Ya a fines de 1787 había pasado de Cádiz a Inglaterra un grupo de cinco españoles para estudiar en Londres, Manchester y Liverpool las condiciones y métodos mejores para realizar el comercio negrero. No sólo se habían interesado por las mercaderías empleadas más comúnmente para el trueque y las naves empleadas para dicho tráfico, sino que también habían hecho averiguaciones acerca de si capitanes y médicos experimentados en el tráfico, consentirían en tomar a su cargo la compra, conducción y cuidado de los esclavos <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> N. A. N. Clevén, en un estudio con que acompaña la publicación de la Real orden, sostiene que en realidad el conde de Floridablanca, primer ministro de Carlos III (y de Carlos IV), fué el hombre responsable de la esclarecida política de los últimos once años del reinado de Carlos III. La gran influencia que Floridablanca ejerció sobre ese monarca desde el comienzo de su ministerio lleva al autor a la conclusión de que la política colonial fué de Floridablanca y no de José de Gálvez.

<sup>2</sup> Por ejemplo en 1787 dos permisos de 300 negros cada uno a Gonzalo O'Farril y al conde de Riela.

<sup>3</sup> No escapó a los ingleses el peligro que corrían, de perder el mercado español, considerado por ellos especialmente provechoso por el hecho de que aquéllos pagaban en plata. Es interesante al respecto, el informe presentado

Si bien tácitamente se había permitido una cierta liberación de la trata en algunas partes del imperio español, probablemente pesó la opinión de Cuba en el gobierno de Madrid para permitir un ensayo completo de libre comercio negrero. A ese respecto ni Nueva Granada con sus minas de oro, ni el Perú con sus plantaciones de azúcar, ni el Río de la Plata y Chile, poseían la influencia de Cuba y las demás colonias agrícolas del Caribe. De modo que cuando en 1788 *Baker & Dawson* pretendieron concertar una tercera contrata para la introducción de negros, el gobierno atendió las razones invocadas en contra de ese renuevo por la Junta general de los Apoderados del Comercio de Habana, y rechazó la propuesta inglesa. Prestó, en cambio, atención a un informe presentado el 10 de febrero de 1789 a la Junta Suprema de Estado, en que se proponía como lo más útil y conveniente para proveer de negros las posesiones españolas del Caribe, la concesión a españoles y extranjeros del permiso de introducir por dos o tres años bajo ciertas condiciones, todos los esclavos que pudiesen. Este informe fué la base de la R. C. de 28 de febrero de 1789 por la que Carlos IV, siendo primer ministro el conde de Floridablanca, decretaba “con el objeto de fomentar la agricultura de la Provincia de Caracas e Islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico”, la libertad del comercio de negros para españoles y extranjeros. La nueva política económica sacrificaba las tradicionales entradas directas del comercio esclavista a su interés de obtener abundancia de mano de obra barata y capacitar así a sus colonias tropicales a competir con las extranjeras, sobre todo en la producción de azúcar. Todos los súbditos españoles, avecindados o residentes en la Metrópoli o en Indias, quedaban autorizados a salir en embarcaciones propias o fletadas a la compra de negros en “qualquier parage donde los hubiese”, llevando el dinero y frutos que necesitasen, libres de todas contribuciones, pero con la expresa prohibición de retornar efectos comerciables. Por el art. 3º se permitía a los extranjeros participar en ese comercio por dos años. Establecía la misma libertad de derechos sobre la introducción de esclavos, pero exigía los establecidos sobre la extracción de plata y frutos. Además, la R. C. especificaba varias condiciones respecto de las naves, su permanencia en los puertos, calidad de los negros, proporción de sexos, etc., y establecía un premio de 4 pesos de a ocho reales por cabeza de negro

por William Walton a Lord Hawkesbury, el 24 de febrero de 1788, y que reproduce E. DONNAN en *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade, etc., cit.*, t. II, págs. 575 a 577.

introducida por los comerciantes españoles con destino al fomento de la agricultura<sup>1</sup>.

Debido al aumento del número de esclavos se presentó la necesidad de reglamentar su situación dentro de la sociedad colonial. De ahí que se promulgara la R. C. fechada en Aranjuez el 31 de mayo de 1789 "sobre la educación, trato y ocupaciones de los esclavos en todos los dominios de Indias"<sup>2</sup>.

Como se presentaron dudas, en la práctica, acerca de los impuestos que debían ser percibidos, fué necesario aclarar la reglamentación mediante varias otras disposiciones<sup>3</sup>.

Bien pronto, sin embargo, el comercio negro español sufrió una nueva limitación a causa de las repercusiones de la Revolución francesa y las consiguientes guerras que asolaron Europa. Temeroso el gobierno de Madrid de que las ideas igualitarias de los negros rebeldes de las posesiones francesas contaminaran a Hispanoamérica, excluyó por R. O. de 31 de mayo de 1790, todos los esclavos de origen francés<sup>4</sup>.

Acercándose el término del plazo establecido para la trata por la R. C. de 28 de febrero de 1789 y considerándose indispensables los negros para el adelanto de Cuba, el apoderado de La Habana, Francisco Arango, que se hallaba en Madrid, alcanzó, mediante la R. O. de 20 de febrero de 1791 que se prorrogara por dos años el permiso concedido a los extranjeros para introducir negros por los puertos habilitados<sup>5</sup>. A esta disposición siguió a

1 Exigía, en cambio, el pago de un impuesto anual de 2 pesos de a ocho reales por cabeza de esclavo dedicado al servicio doméstico en pueblos, villas y ciudades (Cfr.: pág. 33, nota 2).

2 Véase capítulo final. Es un verdadero *Code Noir* para todo lo relativo al régimen de la esclavitud.

3 Como ser: R. O. de 26 de enero de 1790, en que se dispuso que "se cobre solo a los Españoles seis por ciento de los frutos y dinero que extrajeran, así para compra de negros, como del producto de los que introdujeran". A su vez esta ordenanza fué completada mediante la R. O. de 18 de Septiembre de 1790 "para que el Dro de 6 % de extracción de din., ó frutos pa. la compra de Negros ó producido de su venta, se entienda tambien respecto de los extranjeros"... "a fin de estimular este comercio" (*Revista de la Biblioteca Nacional, cit.*, t. XVI, núm. 42, pág. 363), y la R. O. de 26 de enero de 1791, sobre la capitación correspondiente a los esclavos negros y autorizando a los extranjeros a extraer caoba y cedro en pago del precio obtenido por negros introducidos, pagando al igual que los españoles el 6 % del dinero o frutos importe de esas ventas.

4 Esta disposición fué derogada por la R. O. de 9 de junio de 1792 "permitiendo que las embarcaciones francesas conduzcan negros bozales" (FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 16).

5 *Revista de la Biblioteca Nacional, cit.*, t. XVI, núm. 42, pág. 369; FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., pág. 474, n<sup>o</sup> 200.

los pocos días la R. O. de 8 de marzo que ampliaba a 500 toneladas el tamaño de los buques en que se les permitía a los extranjeros la importación de esclavos, a fin de facilitar su introducción "en esos Dominios pa<sup>a</sup> el fomento de su agricultura"<sup>1</sup>.

Pero en noviembre de aquel mismo año se recibió en Madrid la alarmante noticia de la insurrección de los negros en la parte francesa de la Isla de Santo Domingo y, temiendo Arango que las conmociones de aquella colonia pudiesen detener la prórroga que se acababa de conceder, tranquilizó al gobierno, obteniendo que se expidiera con toda confianza la R. C. de 24 de noviembre de 1791. Por ella se permitió a todos los españoles pasar, en embarcaciones propias o fletadas de su cuenta, a cualquier puerto extranjero de América en busca de negros, con el fin de comprarlos e introducirlos en los virreinos de Santa Fe y Buenos Aires, Capitanía general de Caracas e islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico. Igual gracia se concedió a los extranjeros por el término de 6 años, a partir del 1º de enero de 1792, señalándose en el art. 11º por dónde unos y otros habían de verificar la introducción de los esclavos. El Río de la Plata recibió así las ventajas del libre comercio de negros, y Montevideo quedó incluido en el número de los puertos habilitados para dicha trata<sup>2</sup>. Facultóse a los españoles para que, además de los negros, pudiesen introducir herramientas para la labranza, máquinas y utensilios para los ingenios, pagando los derechos que regían antes de la citada R. C. de 28 de febrero de 1789, o los que se arreglasen después, con absoluta prohibición de importar cualquier otro objeto comerciable. Dejóse al arbitrio del comerciante llevar el número de varones o hembras que juzgase conveniente; asimismo dejaba completa libertad en lo relativo a castas y calidades de negros; sólo se impediría la entrada y expendio de los esclavos contagiados. Por el art. 13º se amplió el término de 24 horas dado a los extranjeros para permanecer en puerto, a ocho días<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Revista de la Biblioteca Nacional, cit., t. XVI, núm. 42, pág. 370; FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, Documentos para la historia argentina, t. VI, etc., cit., pág. 474, nº 201.*

<sup>2</sup> Véase: pág. 33, nota 3.

<sup>3</sup> Además se permitió a los españoles extraer el dinero y frutos —excepto el cacao de Caracas— necesarios para esta negociación, pagando un 6 % de derechos según lo dispuesto por la R. O. de 26 de enero de 1790. La introducción de negros quedaba absolutamente libre de todas contribuciones y del derecho de alcabala de primera venta. Derogaba la capitación de 2 pesos anuales que por el art. 8º de la R. C. de 28 de febrero de 1789 se había impuesto sobre cada negro destinado al servicio doméstico, sin duda para fomentar la introducción de ese tipo de esclavos, que ya se hacía tan nece-



A pesar de las franquicias obtenidas, el apoderado de Cuba seguía bregando en Madrid por la concesión de mayores facilidades para el comercio de su patria. Al incremento de la importación de negros había respondido un aumento de su producción agrícola, pero como España no podía satisfacer las necesidades de la isla con su pobre industria, era preciso abrir nuevos canales a su intercambio. Proponiendo al gobierno los medios más apropiados al fin que le preocupaba, consiguió Arango el importantísimo Real decreto de 22 de noviembre de 1792, por el que se concedía a los buques extranjeros que introdujesen negros, 40 días de término para su venta, en lugar de los ocho señalados por la Real cédula de 24 de noviembre de 1791. Esa prolongación del plazo concedido a las naves negreras para permanecer en puerto y realizar sus operaciones de intercambio, trajo aparejada una mayor afluencia de extranjeros —británicos, angloamericanos, portugueses y franceses— los que contribuyeron a la difusión de las ideas liberales entre los habitantes de Hispanoamérica. Puede inclusive afirmarse que ese contacto con los comerciantes extranjeros, como consecuencia del libre comercio de negros esclavos, abrió el camino a la emancipación de las posesiones españolas.

Ante la amenaza de guerra que, como consecuencia de los sucesos acaecidos en Francia, se cernía sobre Europa, el gobierno de Madrid se interesó muy especialmente en promover el tráfico directo de los mercaderes españoles con las costas de África, a fin de excluir toda intervención extranjera. Así es que declaró por R. O. de 24 de enero de 1793 que todo español podría emprender estas expediciones desde cualquier puerto de España o América, siempre que el capitán y la mitad de la tripulación de los buques empleados fuesen *naturales*. Se concedía además absoluta libertad de derechos de todo lo que se embarcase para esas negociaciones y se eximía del de extranjería y cualquier otro, a los buques de construcción extranjera que se comprasen para dedicarlos a ese tráfico.

Casi al mismo tiempo (25 y 28 de enero de 1793), desde Aranjuez, ponían en guardia a las posesiones hispanas contra una probable agresión francesa, prevenciones que se repitieron en febrero ante la inminente iniciación de hostilidades. La política de Godoy se dirigió a salvar a Luis XVI, pero fracasadas todas las gestiones y rechazada la firma de un tratado de neutralidad en las condiciones que pedía la Convención, se llegó, en

sario como los de plantación. Además dispuso que, mediante la gratificación de 4 pesos que señala el art. 7 de la R. C. de 28 de febrero de 1789, por cada negro que introdujesen los españoles, servía más de gravamen a la Real Hacienda que de estímulo al comercio, no se cobrase en lo sucesivo.

marzo, a la declaración de guerra. Casi simultáneamente con estas noticias se expidieron las órdenes que prohibían el comercio con los franceses <sup>1</sup>.

Cuando quedó formalizada la alianza entre S. M. C. y S. M. Británica, no obstante lo acordado entre ambas cortes respecto a la ayuda que debía prestarse a los buques mercantes y de guerra de ambas naciones, se mantuvo la prohibición para los ingleses de comerciar con las posesiones españolas <sup>2</sup>.

En el ínterin se había comenzado a aplicar al tráfico negrero la reglamentación establecida según la R. C. de 24 de noviembre de 1791. Pero su práctica hizo surgir dudas acerca de la correcta interpretación de su artículo 2º, por lo que fué necesario consultar al respecto a la corona. Ésta emitió la R. O. de 19 de septiembre de 1793 por la que declaró "que la introduccion anticipada de Negros no es ni puede servir de embarazo para que los Españoles extraigan su producto en frutos solamente y no en plata y oro á Países extrangeros de Europa o America pagando los dros. prevenidos en el art. 2 de dha. R<sup>l</sup>. Cedula" <sup>3</sup>. Este permiso de exportar directamente frutos a puertos extranjeros de Europa, era en realidad otra gran facilidad acordada a los negreros como premio por sus importaciones.

Sin embargo, la trata española no llegó a florecer. En vista de las dificultades con que tropezaban esos comerciantes, el rey autorizó a todos sus vasallos que no encontrasen negros en las colonias extranjeras, a traer en retorno, libre de derechos, equipos y maquinarias agrícolas, con exclusión solamente de cuchillos. Quedaba así derogada por la R. O. de 19 de marzo de 1794, la prohibición expresa contenida en la R. C. de 24 de noviembre de 1791. A esta disposición siguieron otras cuyo objeto era el de dar impulso a dicho tráfico <sup>4</sup>, debiendo citarse entre ellas, por su importancia, la R. O. de 4 de marzo de 1795 que concedió al virreinato del Río de la Plata permiso general para comerciar

<sup>1</sup> "R. C. prohibiendo el comercio con los franceses e Instrucción dirigida a los Intendentes para la ejecución de lo dispuesto en aquélla (1 y 18 de abril de 1793)", publicada en: RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Ensayo sobre el Río de la Plata y la Revolución Francesa*, en PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS, Número XLIX, págs. XVI a XXI (apéndice nº 4), Buenos Aires, 1929.

<sup>2</sup> Por R. O. de 5 de junio de 1794.

<sup>3</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 38.

<sup>4</sup> Por ejemplo: R. O. de 23 de marzo de 1794, sobre habilitación del puerto de Manzanillo (Cuba) a los españoles únicamente; R. O. de 14 de diciembre de 1794, sobre artículos de comercio permitido.

por vía de ensayo con las colonias extranjeras bajo ciertas condiciones<sup>1</sup>.

Posteriormente, prosiguiendo con la política económica de liberación, la R. O. de 21 de mayo de 1795 abrió los puertos peruanos al comercio negrero directo por vía marítima, habilitando a Montevideo como puerto de tránsito y a los de Paita y Callao como puntos terminales. Se extendió así al virreinato del Perú la libre trata de esclavos por un lapso de seis años tanto a españoles como a extranjeros, con la condición de emplear naves españolas.

Se manifestó nuevamente la protección que se dispensaba a ese ramo del comercio, cuando por R. O. de 14 de enero de 1797 se previno al intendente de La Habana no se exigiese el impuesto o contribución para la linterna del Morro a las embarcaciones empleadas en el tráfico de negros, ya fuesen españolas o extranjeras. Dos meses más tarde se declararon libres de derechos las compras de buques negreros que verificaban los comerciantes españoles a los extranjeros<sup>2</sup>.

En 1797 se cumplieron los seis años concedidos por la R. C. de 24 de noviembre de 1791, por lo que el monarca, deseando "que continúe el fomento que ha conseguido la Agricultura de ese Virreinato [Río de la Plata] el de Peru, y Reyno de Chile con la libre entrada de Negros" prorrogó por dos años el mencionado permiso. El texto de la R. O. de 12 de abril de 1798 señala claramente el ánimo del rey de que se auxiliase la trata al declarar "que S. M. quiere no se oponga impedimento á este Comercio, como se há hecho hasta ahora"<sup>3</sup>.

Pero las precauciones con que se rodeaba esta clase de negociaciones no estaban demás: debido a los abusos cometidos por los comerciantes españoles que entraban en toda clase de combinaciones con los extranjeros, la misma corona ordenó —por R. O. de 20 de abril de 1799—, que cesase absolutamente el permiso concedido a sus súbditos de introducir efectos de lícito comercio en embarcaciones neutrales desde países extranjeros<sup>4</sup>.

Los negreros obtuvieron, sin embargo, una nueva protección al serles acordado por R. O. de 23 de octubre de 1799 el permiso de extraer en navíos extranjeros los cueros y demás frutos del país

1 Fué aclarada por R. O. de 10 de julio de 1796. Véase capítulo XII.

2 R. O. de 20 de marzo de 1797, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 123; otra de 27 de marzo de 1797 sobre lo mismo en *Ibid.*, pág. 125.

3 Véase: capítulo XII, además *Ibid.*, t. VII, pág. 145 y ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Consulado de Buenos Aires, Actas — Documentos*, t. III, Año 1798, pág. 267, Buenos Aires, 1947.

4 Véase: capítulo XII.

procedentes del producto de la venta de negros introducidos<sup>1</sup>. Luego, mediante la R. O. de 4 de septiembre de 1800, fué concedida una nueva prórroga para los virreynatos del Río de la Plata, del Perú y Reyno de Chile, pues disponía “que sin embargo de estar por concluirse la prórroga concedida en 98 sean admitidos todos los Negros Bozales que introduzcan los Comerciantes en los Buques permitidos para este tráfico”<sup>2</sup>.

Esta disposición fué completada por otra de 6 de febrero de 1801 “Sobre la verdadera inteligencia de la libertad de dros. Rs. en la introduz<sup>n</sup> de Negros y otros puntos”. Estaba dirigida a las autoridades del virreinato del Plata, y “con motivo de las dudas que diariamente se suscitan en las Oficinas de R<sup>l</sup> Hacienda de ese Virreynato” establecía que en la libertad de derechos estaban comprendidos todos los que se percibían para la Real Hacienda, y que sólo estaban exceptuados los Municipales de Guerra y Consulado. Por lo tanto disponía el monarca, no se molestara en lo sucesivo ni a los introductores de negros “que solo pagan el seis por ciento”, ni a todos los demás agraciados por esa exención<sup>3</sup>.

Por el artículo 16 de la R. C. de 24 de noviembre de 1791 se había dispuesto que, concluídos los seis años concedidos para el libre comercio de negros, los virreyes, intendentes y gobernadores de los puertos habilitados debían dar cuenta al monarca del número y precio de los negros importados, de su abundancia o escasez y de todo lo que “contemplasen preciso para el mayor fomento de la agricultura y comercio”<sup>4</sup>. Cumplieron este encargo el gobernador de Cartagena (3 de enero de 1798), el virrey de Buenos Aires (30 de julio de 1798), el intendente gobernador de Yucatán (8 de abril de 1802), el capitán general de Cuba (cartas de 29 y 30 de octubre de 1802) y el intendente de La Habana (17 de noviembre de 1802). Todos estos informes y una memoria sobre la necesidad de ampliar las facilidades otorgadas a la trata por las Reales cédulas sancionadas, fué remitido al Consejo de Indias. Basándose en su dictamen fué expedida la R. C. de 22 de abril de 1804 por la que se resolvió la continuación de dicho comercio. Se acordaba una prórroga de doce años —contados des-

<sup>1</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 160.

<sup>2</sup> *Ibid.*, t. VII, pág. 183.

<sup>3</sup> *Ibid.*, t. VII, pág. 188.

<sup>4</sup> Esta exigencia se repitió, para el virreinato de Buenos Aires, en la R. O. de 23 de octubre de 1799.

de la publicación de la R. C. en los respectivos dominios— para los españoles y de seis para los extranjeros <sup>1</sup>.

En estos últimos años de coloniaje el comercio de negros pasó por duras alternativas. La guerra que en diciembre de 1804 estalló entre Inglaterra y España y la abolición de la trata de esclavos en todas las posesiones británicas, sancionada en febrero de 1807, influyeron notablemente en el decaimiento de aquel tráfico. En lo que se refiere al Río de la Plata hubo, sin embargo, una importación bastante activa hasta 1810. Cesó virtualmente al estallar en la América hispana las guerras de la independencia, sobre todo por la labor de los antiesclavistas quienes contaron entre sus filas a los dirigentes criollos, jefes de las nuevas repúblicas, y pudieron así como primer paso hacia la emancipación, proscribir completamente ese comercio.

<sup>1</sup> Para el Río de la Plata esta prórroga se extendía, pues, hasta el año 1816 para los españoles y hasta 1810 para los extranjeros. Véase pág. 319. Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 317.



### CAPÍTULO XIII

## LA TRATA DE NEGROS EN EL RÍO DE LA PLATA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

#### 1. DESDE EL FIN DEL MONOPOLIO DE LA SOUTH SEA COMPANY HASTA EL REGLAMENTO DEL COMERCIO LIBRE.

En los últimos tiempos de la actividad de la *South Sea Company* en el Río de la Plata, su monopolio se vió desvirtuado por permisos concedidos por el monarca a comerciantes españoles.

El ya mencionado Francisco de Alzaybar había ofrecido abastecer esa colonia de esclavos negros, pero se dió preferencia a Thomas Navarro (o Thomas de Navarro) quien, por R. C. expedida en San Ildefonso el 10 de septiembre de 1741, obtuvo la licencia requerida para introducir en dos naves de bandera neutral, de 300 toneladas cada una, negros de la costa de Guinea a Buenos Aires "y Prov<sup>as</sup>. inmediatas", por el servicio de 24 mil pesos.

Esta R. C. fué completada mediante una R. O. de la misma fecha, en que se determinaban los derechos que debía pagar. Se establecía que "se practique lo estipulado en el tratado de la Real Compañía de la Gran Bretaña". Quedaba pues, exento del pago de impuestos sobre los esclavos que murieron dentro de los primeros quince días después de hecha la regulación a *piezas de Indias*.

No hemos encontrado referencias de que Navarro introdujera por su propia cuenta los negros que se le permitían, pero sí hemos podido registrar la entrada, en 1743, de dos naves francesas cargadas de negros, que entraron al puerto "con permiso de S. M.". Corrió la administración de lo concerniente a esa importación por cuenta del Maestre Francisco de Vida. Cabe preguntarse si correspondieron al permiso de Navarro, pues el Cabildo de la ciudad de Buenos Aires se quejó al Consejo de Indias de que la gracia otorgada a Thomás Navarro, de poder retornar en corambre el

producto de los negros importados, sin intervención del Cabildo ni del gobernador de la plaza, redundaba en perjuicio de dicha ciudad por los desórdenes a que daba lugar<sup>1</sup>.

En el ínterin el gobierno español había logrado poner fin al monopolio que usufructuara la compañía inglesa. Tomó entonces la determinación de volver al sistema de los pequeños contratos o asientos locales.

Uno de éstos se convino en 1750 con Ramón Palacio, vecino y comerciante de Cádiz, quien obtuvo permiso de introducir dos mil o más negros en las provincias del Río de la Plata, con derecho de internación “a las del Perú y Reyno de Chile”<sup>2</sup>. En virtud de esta concesión fueron llegando a Buenos Aires, de 1752 a 1755, naves cargadas de negros<sup>3</sup>. Pero una lectura de la “Instrucción que yo Dn. Man<sup>l</sup>. Díaz de Saravia Doy de las órdenes que han de observar, y practicar los Sres. Dn. Ramon de Palacios y Dn. Man<sup>l</sup>. Sanchez de Cueto, de mancomun y por falta de Estos, ô de alguno, los Señores Dn. Melchor García Tagle, y Dn. Ant<sup>o</sup>. de Rueda & . . .”, fechada en Cádiz a 1<sup>o</sup> de octubre de 1751<sup>4</sup>, deja entrever que Ramón Palacio no fué sino un testaferro de Manuel Díaz de Saravia.

Son interesantes los detalles de su organización: después de dejar asentadas las condiciones que debían regir la carga de las mercaderías destinadas a la trata del navío *San Jorge* —el primero que expidiera con destino a Mozambique y Buenos Aires—, pasa a la reglamentación de la operación comercial en la costa africana. Para el mejor logro de la expedición y para evitar demoras, Saravia empleaba un capitán inglés que, estacionado en Mozambique, debía suministrar los negros necesarios, de diferentes edades y sexo “proporcionalmente y a consecuencia sanos de sus miembros, Cuidando mucho no se incluía alguno que padezca auituales accidentes ni contaxiosos”. Viajarían además en esa embarcación, varios ingleses prácticos en el “cuidado Curacion, y demas fines, que conduzgan a la exhisttencia de los negros”. En el puerto de destino, pagados los reales derechos, debería procederse sin tardanza a la venta de los esclavos, en atención a los gastos de su manutención y al peligro de mortandad, a pesar de lo cual, los factores debían procurar obtener “el más favo-

<sup>1</sup> Carta del Cabildo de Buenos Aires, de 8 de noviembre de 1743 (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. I, pág. 591).

<sup>2</sup> R. O. de 12 de noviembre de 1750.

<sup>3</sup> Véase: cuadro XV.

<sup>4</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Comerciales*, leg. n<sup>o</sup> 1, exp. 6.



nable precio que permita el tiempo”, preferiblemente pagadero de contado o a plazos no muy largos por “sugetos... que prometan seguridad en su cumplimiento”. Recibiría cada factor, por el manejo de la dependencia de Buenos Aires, el cuatro y medio por ciento sobre “el Importe de lo que evacuaran y vendieren, tanto de los efectos como de los negros”. De modo que Diaz de Saravia, a semejanza de los asentistas que le precedieron, pensó hucrar mediante el comercio de mercaderías. Si bien en el artículo 19 de su *Instrucción* prescribía a sus empleados celaran “con el mayor rigor” que no se introduzca en la embarcación “Xenero alguno de Mercaderías mas que tan solamente, la especie de Negros, su preciso rropage, víveres si faltaren, ô algún peltrecho de que Carezca el Nauío”, les recomendaba, asimismo, por el artículo 9, que “siempre que ocurra Mercader que solicite sólo Negros se le resista sin despreziar la proposicion, Y buenamente se le incline, a que con ellos enttre en alguna parte de los efectos...”. Sabemos de cuatro naves que, a raíz de este permiso, condujeron negros a Buenos Aires, aunque no ha sido posible establecer el número exacto de éstos.

Otro asiento menor concedido por la corona para las regiones del Río de la Plata, fué el de Francisco de Mendingueta, cuyo factor y administrador general en Buenos Aires era Manuel Joseph de Borda. En virtud de esta concesión fueron importados en 1759 y 1761 dos considerables cargamentos de negros, parte de los cuales fueron reexportados con destino a Lima.

Por un decreto fechado en Lima el 28 de abril de 1756, el virrey del Perú, Luis Velazco marqués de Salinas, había concedido licencia a Felipe Colmenares, tesorero de la Santa Cruzada y contador de la Real Casa de la Moneda de Lima, y a María F. de Córdoba, para que pudieran conducir desde Buenos Aires al Callao 200 negros “Pa. cultivo de sus haciendas de campo”, con la calidad de que fueran de legítima entrada, pagando los reales derechos prescriptos. Asimismo se había concedido licencia a fray Feliz Manzano, para comprar e internar por la vía de Buenos Aires y de Chile 50 negros para el convento de Na. Sa. del Socorro de Lima. Éstos a su vez habían otorgado poderes a favor del alguacil mayor del Santo Oficio (de Buenos Aires), Francisco Rodríguez de Vida, para que realizara la compra y remisión de los esclavos. En diciembre de 1759, Vida que no había podido aún cumplir su encargo, presentó una solicitud a las autoridades bonaerenses que ilustra en forma notable el estado del comercio de estas regiones y las dificultades de su intercambio. Se lamenta de que la licencia haya estado sin utilizar desde la fecha de su concesión “a causa de

no hauer hauido en este Puerto Negros de lícita entrada” y hace presente “la vrgencia del tiempo para la presente Cordillera q<sup>e</sup> puede malograrse si se difiere el despacho, teniendo V. S. y Mrs. pres<sup>te</sup>. el maior aumento à la R<sup>l</sup>. Haz<sup>da</sup>. pues si se sacan de esta Jurisdizion, tienen q<sup>e</sup> pagar en el Reyno de Chile nuevo dro. de Internacion...”.<sup>1</sup> En efecto, las trabas que aquejaban al comercio intercolonial eran tan agudas, que casi paralizaban completamente la trata lícita de esclavos. Finalmente, el 11 de enero de 1760, se le concedió al interesado la licencia necesaria para internar los 250 negros, comprados entre los que introdujera en el puerto el navío *San Pedro* (a) *el Prudente*, en 1759.

Un asiento general que se celebró en 1760 con Miguel de Uriarte para introducir en América 15.000 negros en diez años, no llegó a la práctica porque ya en 1762 comenzaron las hostilidades entre España y Gran Bretaña. Dos años después, en septiembre de 1764, se ajustaron las condiciones de un nuevo asiento con el mismo interesado. La R. C. de 14 de junio de 1765<sup>2</sup>, le confería formal aprobación y establecía sus bases. Según ellas se concedía a Uriarte, por el término de diez años, la provisión de esclavos negros para las diferentes provincias de América. Debía conducir “baxo la Vandera Española” 1.500 negros por año a Cartagena y Portobelo, 400 a los puertos de Honduras y Campeche, 1.000 a la isla de Cuba y de 500 a 600 a los demás puertos de Panamá, Santo Domingo, Trinidad de Barlovento, Margarita, Santa Marta y Puerto Rico, obligándose asimismo a abastecer los demás puertos americanos que fuesen de “Real agrado”, pagando 40 pesos en concepto de Reales derechos por cada *pieza* introducida.

Meses más tarde se obligó a Uriarte, por R. C. de 15 de octubre de 1765, a incluir como socios a Lorenzo de Arístegui, Francisco Aguirre, José María Enrile y José Ortuño Ramírez, sociedad que pronto se transformó en Aguirre, Arístegui y Compañía, más conocida como *Compañía Guditana*. Al fomentarla el gobierno trató de librarse de la dependencia de los asentistas extranjeros que habían sabido desviar de la Metrópoli las riquezas de sus colonias. Pero si bien se aliviaron y mejoraron las condiciones en que debía desenvolverse esta contrata, no prosperó “probablemente

<sup>1</sup> *Ibíd.*, *Testimonios, Autos, Circulares, etc.*, 1683-1769, “Despachos del exmo sr. Virrey de estos Reynos para que se puedan Internar 250 Negros de los de Registros a Lima”, Buenos Ayres, 1754-1759.

<sup>2</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. V, etc., cit., págs. 190 a 197; D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc.*, cit., págs. 75, 501 a 508.

por falta de instrucción, o por que no se acertó en la elección de agentes, de medios, u objetos necesarios para negociar en Africa”<sup>1</sup>.

Tan poco afortunada fué esta empresa en sus operaciones que, en agosto de 1772, se vió obligada a presentarse en quiebra ante la Casa de Contratación. Atribuyendo su fracaso a los quebrantos sufridos en su giro y a las gravosas condiciones a que la Compañía, sin conocimiento ni experiencia, se obligó en el pliego de la contrata, sus accionistas solicitaron la rescisión del convenio o algunas mercedes para su restablecimiento. Por R. C. de 1º de mayo de 1773 la corona permitió su reorganización bajo términos más liberales por un lapso de seis años (hasta 1779). Además ordenó a las autoridades coloniales, por otra R. C. de igual fecha, prestar auxilio a la empresa, para que pudiera recaudar los saldos de su quiebra.

Para evitar a los asentistas —y a la Real Hacienda— los perjuicios que causaba la introducción de esclavos de colonias extranjeras por comerciantes particulares, se previno a las autoridades de los respectivos puertos americanos, por R. C. de 18 de julio de 1775, que no sólo se abstuvieran de darles licencias, sino de admitir negros únicamente por cuenta de la Compañía Gaditana, mediante la facultad exclusiva que le estaba concedida por su contrata. Fué favorecida esta empresa nuevamente en 1776, en que “atendiendo el Rey al esmero con que esta Compañía ha desempeñado las obligaciones de su contrata a que quedó constituida por R.<sup>l</sup> Ced.<sup>a</sup> de 1 de Mayo de 1773” le prorrogaba por otros dos años la gracia de la exención del derecho de marca, concedida en 1773 por sólo tres años.

Hacia septiembre de 1779 finalizó el asiento de la casa Aguirre, Arístegui y Compañía. Pueden señalarse como causas del poco éxito de sus operaciones: 1º) el inconveniente de no disponer de negros de primera mano en la costa africana, sino haber tenido que comprarlos a elevados precios en colonias de potencias extranjeras que imponían así su ley en cuanto a calidad, surtido y costos; 2º) la guerra con Gran Bretaña, que hizo imposible el acopio de negros en Senegal y otras regiones cercanas a las factorías inglesas y, por último, el hecho de que los asentistas no disfrutaran en realidad del monopolio de la trata en Hispanoamérica, puesto que existieron simultáneamente varias otras contratas para determinadas regiones<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. III, etc., cit., pág. 314.

<sup>2</sup> Como ser la del marqués de Casa Enrile, vecino de Cádiz, quien en 1773 obtuvo autorización para introducir negros en La Habana. J. A. SAGO, en su *Historia de la esclavitud*, etc., cit., t. II, pág. 238, afirma que cuando cesó esta contrata en 1779, había importado el marqués en esa ciudad 14.132

La Compañía Gaditana realizó su comercio sólo por las regiones de América Central y Venezuela. Ningún indicio nos ha revelado que en algún momento extendiera sus negocios hasta las regiones del Río de la Plata.

En realidad, durante todos esos años Buenos Aires se abasteció principalmente mediante el contrabando de mercaderías y también de negros. Es notable la cantidad de naves portuguesas que llegaron pretextando "arribadas forzosas", así como el número de comisos de esclavos y demás efectos comerciales, llevados a cabo por los empleados del resguardo, soldados en los puestos fronterizos y las lanchas corsarias<sup>1</sup>.

La correspondencia que el virrey Vértiz mantuvo con los ministros de la corona, permite seguir su lucha contra el giro clandestino. En 8 de noviembre de 1770 hizo saber a Arriaga que había publicado un bando contra el trato ilícito. Meses más tarde, el 11 de mayo de 1771, comunicaba que "en mui poco tpo. se han apresado vltimamente cuatro sumacas, sin contar dos que han naufragado" y afirma que "para alentar a los corsarios y guardas, y que el estímulo del interés supla lo que les falta de celo por el servicio del Rey, conviene cederles enteram<sup>te</sup>. el valor de las presas, que hicieren, sin descuento alguno por la R<sup>l</sup> hacienda, ni tribunales de ella". En su opinión era el único modo de "extinguir un comercio tan pernicioso y arraigado en esta Prov<sup>a</sup>."<sup>2</sup>

Un año después, en 1º de mayo de 1772, Vértiz se dirigió por carta al gobernador de la Colonia del Sacramento, Pedro Joseph de Figueredo Sarmiento, afirmando que "es notorio que en las bastas cargazones de efectos y Negros que conducen â esa Plaza,

esclavos. Además, Joseph de Acharán propuso a S. M. una contrata para conducir esclavos a Lima por la vía de Buenos Aires (Véase: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Criminales*, 1783, leg. nº 20, exp. 25).

<sup>1</sup> Hemos podido reunir datos correspondientes al comiso de más de 67 negros y un mulato en 1753; de 17 negros en 1754; de 79 negros en 1755; de 4 íd. en 1756; de 26 íd. en 1758; de más de 4 en 1759; de 9 íd. en 1760; de 16 íd. en 1761; de más de 48 en 1762; de más de 176 en 1763; de 70 negros y 1 mulato en 1765; de 44 negros en 1766; de más de 41 íd. en 1767; de 70 íd. en 1768; de 3 íd. en 1769; de 57 íd. en 1770; de más de 44 íd. en 1771; de 24 en 1772; más de 31 negros y 1 mulatillo en 1773; de 31 negros en 1774; de 10 íd. en 1775; de 17 en 1776; etc. Hacemos notar que en muchos documentos se menciona sólo "una partida de negros", por lo que resulta imposible determinar con exactitud el número de esclavos comisados.

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Correspondencia Vértiz-Arriaga, 1770-1771*, nº 94: "El Govor. de Bs. As. remite testimo. de la sumaria sre la resistencia y aprension de dos Zumacas y vn Champan portuguesas y Español que andaban armadas al contrabando..." (18 de mayo de 1772).

es el prál objeto introducirlas en esta Ciudad, y demàs partes del Reyno” y le culpa de “facilitar a todos los transgresores los precisos auxilios para resistir su apresamiento, procediendose con tal libertad, que se les permite, que así armados, entren y salgan francam<sup>te</sup>. de ese Puerto”. Le solicita por lo tanto, que se abstenga de prestar tales auxilios y observe en cambio, lo acordado sobre ese punto en la paz de Utrecht <sup>1</sup>.

Vértiz iba estrechando el círculo de la Colonia no sólo por tierra, sino también mediante embarcaciones corsarias encargadas de interceptar a las naves portuguesas y dar cuenta del movimiento de dicho puerto. Adquirió así un exacto conocimiento de las maniobras de los lusitanos quienes, ante los quebrantos sufridos a causa de la repetición de apresamientos, resolvieron cambiar de táctica. Dispusieron que las embarcaciones que arribaran de Río de Janeiro cargadas de efectos destinados al comercio ilícito en las costas de Montevideo y Maldonado, sacaran en la Colonia supuestos *despachos* con destino a las costas del Brasil “con el fin de que si las encuentran las Corsarias... hacerles persuadir no se dirigen al contrabando, sino a sus establecimientos, y honestando con esta máxima su principal objeto, verificar la carga y descarga sin recelo de ser perseguido de las embarcaciones del resguardo” <sup>2</sup>.

Los sucesos del Río de la Plata no podían dejar de influir en Carlos III que comprendió el papel principal que debían desempeñar aquellas provincias en el futuro del continente sudamericano. La presencia de los ingleses en la desembocadura del río y de los portugueses en la Colonia del Sacramento creaban una conciencia de que el Perú y Sudamérica en general, debían defenderse desde la gobernación de Buenos Aires. De ahí que todas las medidas en favor del Río de la Plata tienen su origen en un planteamiento internacional del problema.

Terminada la Guerra de los Siete Años, el gobierno hispano otorgó, bajo la presión de los acontecimientos, mayores facultades al gobernador de Buenos Aires las que, a raíz de los posteriores conflictos fueron aun aumentadas <sup>3</sup>. Mientras en España se estu-

<sup>1</sup> *Ibíd.*

<sup>2</sup> *Ibíd.*, 1772-1773, nº 232, “Informando del modo con que los Portugueses han meditado hacer el Contravando...” (Bs. As., 20 de junio de 1772).

<sup>3</sup> En 1763, a raíz de la devolución de la Colonia, se permitía a Cevallos que, con objeto de estrechar el bloqueo y mantenerse preparado, pudiera pedir directamente a Potosí, sin pasar por el intermedio de Lima, las cantidades de dinero que juzgase oportunas. Era desde luego una concesión momentánea, pero también primer síntoma que anunciaba la intención real de conceder más amplias facilidades económicas. En 1766 el rey Católico daba un paso más, ordenando que el recién creado gobierno de Malvinas pasase a depender directamente del gobernador bonaerense, y que bajo las

diaba el plan defensivo del Río de la Plata, los portugueses no cejaban en su paulatina penetración y reforzaron la Colonia con tropas y víveres. Vigilaban también atentamente las naves españolas que se hallaban en el río. Vértiz contemplaba airado su táctica y, en 1775, notificó la inminencia del ataque portugués.

En la Península, el proceso político de las relaciones con Portugal había llegado, en junio de 1776, a un punto tan crítico, que obligó al gobierno a tomar medidas definitivas. El resultado fué la partida hacia el Río de la Plata de la expedición más numerosa que la Metrópoli enviara a Indias en sus tres siglos de dominación. Aparte de la satisfacción al honor nacional y de la recuperación de los territorios arrebatados, la empresa llevaba dos fines específicos: ocupar Santa Catalina y conquistar la Colonia del Sacramento. Las dos finalidades fueron cumplidas por Cevallos que, en el mes de marzo de 1777, logró la capitulación de Santa Catalina y, en junio, la del Sacramento<sup>1</sup>.

Lo que no se logró en virtud de los intereses peculiares de Buenos Aires, se consiguió, pues, gracias a su posición estratégica. Los sucesos fueron escalonándose de tal forma que llevaron fatalmente a la creación del virreinato. La noticia de la primera derrota de los portugueses, la ocupación de Santa Catalina, motivó la publicación del nombramiento de Cevallos<sup>2</sup>. A pesar de la *provisionalidad oficial* de su designación, la actitud de éste reflejaba una consciente seguridad en la permanencia de su cargo. En los primeros días de julio de 1777, el general comenzó su labor de gobierno dictando un bando por el que prohibía la exportación de metales a Lima. Como una prueba de la actitud independiente de Cevallos bastará recordar que tras de proponer la *libre interacción*, ni siquiera se molestó en esperar la anuencia del monarca, sino que inmediatamente la puso en práctica<sup>3</sup>.

El 1º de octubre de 1777 se firmó en San Ildefonso el Tratado

órdenes de éste tuvieron lugar las exploraciones a que debían someterse las costas atlánticas sudamericanas y la región magallánica, en previsión de eventuales establecimientos británicos. Este nuevo avance refrendaba la importancia trascendental adquirida por la región rioplatense.

<sup>1</sup> En 4 de junio de 1777 tuvo lugar la entrega de la plaza de la Colonia del Sacramento y, en 7 de julio de 1777, la introducción en Buenos Aires de los pobladores de la Colonia y sus esclavos. Estos últimos totalizaron el número de 342 entre negros, mulatos y pardos (Véase: cuadro XV).

<sup>2</sup> En Oficio a Cevallos de 27 de julio de 1776 se le comunicó que se venía "en condecorar a V.M. para esta empresa con... el carácter de Virrey, Governor, Capitan General y Superior Presidente de la Real Audiencia de la Plata... por todo el tiempo que se mantenga en esta Expedicion... dejando V.E. entonces el Gobierno y mando militar y Politico de las Provincias del Río de la Plata".

<sup>3</sup> Su confianza no quedó defraudada: al poco tiempo la R. O. de 5 de

preliminar hispano-portugués y veinte días después Carlos III decidió la continuación del virreinato. El peligro lusitano había pasado y, sin embargo, el virreinato permanecía. Es que se presentaba ya la proximidad de otra contienda con Gran Bretaña en la que el Río de la Plata debía ser el muro protector de la Mar del Sur y de los dominios meridionales de Hispanoamérica.

En el Río de la Plata las disposiciones, aunque provisorias, del virrey Cevallos despertaron el entusiasmo de cuantos soñaban con la libertad de comercio. El Auto de *libre internación* de 27 de noviembre de 1777 permitía conducir "sin limitación alguna" mercaderías y producciones al Perú y Chile, fomentándose así el comercio entre el litoral y el interior del nuevo virreinato. Y cuando a los tres meses, por Real decreto de 2 de febrero de 1778<sup>1</sup> se habilitó el puerto de Buenos Aires para el libre comercio con la Metrópoli, —ampliándose la concesión de libre comercio otorgada por la R. C. de 16 de octubre de 1765 al mencionado puerto—, se registró un gran incremento en el apresto de naves con ese destino. La fiebre económica "andaba en el aire", dice Correa Luna<sup>2</sup>. Buenos Aires veía el cielo abierto. Por primera vez se demostraba algún entendimiento de sus necesidades y pretensiones.

Y vió colmadas sus aspiraciones más caras cuando se dictó, el 12 de octubre de 1778, el famoso *Reglamento del comercio libre*. Sus consecuencias benéficas se hicieron sentir de inmediato. Repercutió también sobre la trata de negros y varios comerciantes solicitaron y obtuvieron permisos para la introducción de esclavos<sup>3</sup>.

## 2. LA INTERVENCIÓN DE VÉRTIZ Y DE LORETO EN EL COMERCIO NEGREBO.

Pero la imprevisora política que seguía España en las cuestiones de Europa, sin atender a su situación de estado colonial, dueño de un inmenso imperio, tuvo grandes proyecciones políticas y económicas en sus posesiones. El resultado de la contienda de 1762-1763 había hecho aumentar la enemistad española respecto de Inglaterra y lógicamente cabía presumir que a la primera co-

marzo de 1778 hacía saber que "en vista de tan sólidos fundamentos como son los que han movido a este general para adelantar aquella provincia, la ha aprobado S.M. en todas sus partes".

<sup>1</sup> Cfr.: pág. 30.

<sup>2</sup> CARLOS CORREA LUNA, *Don Baltasar de Arandía, Antecedentes y desventuras de un corregidor en 1778*, págs. 103 y 104, Buenos Aires, 1914.

<sup>3</sup> En 1779, varios memoriales fueron presentados en Madrid por Pedro Antonio, José y Juan Gurruchaga, vecinos de las provincias de Buenos Aires y Tucumán, para que se les concediera facultad durante cinco años, de hacer dos viajes a Río de Janeiro y traer 500 negros a cambio de frutos para poder beneficiar aquellas tierras.

yuntura favorable Carlos III o sus ministros procurarían el desquite. La vino a ofrecer la sublevación de las colonias inglesas de Norteamérica. Al comprometerse España en 1779 en la guerra de emancipación de los Estados Unidos, el *Reglamento del comercio libre* de 1778 sufrió un compás de espera y se conmovió la situación económica del Plata.

De hecho ya en mayo se habían iniciado nuevas hostilidades con Gran Bretaña<sup>1</sup>, y ésta, gracias a su poderío en el mar, interceptaba y perseguía la navegación hispana y el comercio de España con sus colonias. Interrumpido el tráfico con la Metrópoli y cesando toda relación de intercambio con otros estados, se planteó una situación financiera insostenible en el nuevo virreinato. Sus reclamaciones y protestas fueron escuchadas por el monarca y, rompiendo la severa consigna tradicional que prohibía el comercio extranjero, habilitó el puerto de Buenos Aires para el comercio neutral con Portugal. Este comercio bajo bandera lusitana fué salvador y sus efectos tan considerables que cuando, pocos años después, España se encontró nuevamente en guerra e incomunicada con sus colonias del Plata, se invocó aquel precedente para autorizar el comercio bajo pabellón neutral aun sin contar con la anuencia del rey. Vértiz permitió la compra de tabaco, negros y hasta muebles a los navíos portugueses que llegaban *de arribada*, pretextando que “de lo contrario harían los desembarcos por el Río Grande, con notables perjuicios de las Rentas Reales y derechos de Aduana”<sup>2</sup>.

En lo que se refiere a la importación de negros en 1779 y 1780, se redujo a la realizada por naves lusitanas, entre ellas dos que llegaron a Montevideo con el fin de transportar pertrechos de guerra que se restituían a los portugueses en virtud del Tratado preliminar de paz<sup>3</sup>.

El 20 de junio de 1780 la corona otorgó a Bruno Francisco Pereyra, vecino de la ciudad de Lima, un importante permiso para introducir negros esclavos, “en consideración a los trabajos, y pérdida de mucha parte de su caudal, que ha experimentado...

<sup>1</sup> La guerra fué declarada oficialmente por España el 23 de junio de 1779. A dicha declaración precedió la R. O. de 22 de marzo de 1779 por la que se mandaron cerrar los puertos de América como medida de precaución. La noche del 3 de septiembre de ese mismo año, el virrey Vértiz recibió la R. O. de 17 de mayo por la que se le mandaba publicase la guerra contra Gran Bretaña. Lo ejecutó solemnemente en la capital al día siguiente, dando al mismo tiempo los avisos correspondientes para que se practicara igual diligencia en todo el distrito de su mando.

<sup>2</sup> Carta nº 196 del Virrey de Buenos Aires, Vértiz, a Gálvez, Buenos Aires, 22 de enero de 1780, en MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. II, págs. 375 y 376.

<sup>3</sup> Véase: cuadro XV.



en su viage a estos Reynos, en el qual fué aprisionado por los Ingleses, y en atencion tambien a que no obstante que es de Nacion Portugues, se halla ya connaturalizado''<sup>1</sup>. Se le permitía conducir al Perú 800 negros para venderlos, con la precisa obligación de importarlos por el puerto de Buenos Aires y de pagar en él todos los Reales derechos, incluso el de *marca*. Le quedaba terminantemente prohibido conducir en las naves efectos algunos de comercio, excepto lo necesario para la subsistencia de la tripulación y los esclavos.

Otro permiso semejante fué concedido por R. O. de 8 de agosto de 1780 a Pedro, Juan y José Gurruchaga por la considerable cantidad de 2.500 negros, con facultad de *internación* al Perú<sup>2</sup>.

Un interesante expediente<sup>3</sup> nos pinta las dificultades del giro mercantil en esa época: El 30 de septiembre de 1780, el conde de San Isidro, de Lima, y don Ángel Izquierdo presentaron en Lima al visitador general Areche una propuesta para que se les permitiera introducir en ese virreinato negros desde Río de Janeiro, vía Río de la Plata. El procurador general de Lima informó muy favorablemente, aplaudiendo la iniciativa por las ventajas que reportaría la internación por Buenos Aires (negros sanos y a menos costo), frente a la importación por la ruta de Panamá. El Cabildo de Lima acordó aceptar la propuesta bajo las siguientes condiciones principales: deberían importar por lo menos 1.500 negros anuales y a un precio de 450 pesos la *pieza electa de Indias*. Informaron asimismo otras autoridades, como ser el Consulado, el administrador de Real Hacienda y el fiscal quienes al analizar los artículos de la propuesta, entre otras consideraciones, comentaron a su vez la angustiosa situación del comercio y el fracaso de la Compañía de Aguirre y Arístegui. Finalmente el visitador Areche accedió a la solicitud y otorgó a los dos comerciantes, por decreto de 30 de octubre de 1781, el permiso deseado.

Pasó a Montevideo el apoderado del conde y de Izquierdo, con los caudales necesarios para la compra de los negros en Río

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda, 1787*, leg. n° 43, exp. 1114.

<sup>2</sup> Es elocuente el texto: "Considerando el Rey lo preciso, que se hace la adquisicion de estos esclavos y las ventajas que de su introduccion en esos paises, se seguirán al bien comun, de los vasallos de S.M. asi por lo que mira á la agricultura, como á los trabajos de las abundantes minas en esos terrenos, ha servido resolver se conceda este permiso" (*Memorias de los Virreyes del Río de la Plata, en Biblioteca histórica colonial, dirigida por el profesor JULIO CÉSAR GONZÁLEZ, IV*, pág. 110, Buenos Aires, 1945).

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Criminales, 1783*, leg. n° 20, exp. 25, "Testimonio del expediente Promovido pr. pte. del Sor. Conde de Sa. Isidro...".

de Janeiro. Sin embargo, el virrey Sobremonte no le otorgó la licencia necesaria para pasar al Brasil "respecto à la absoluta prohibicion del s<sup>or</sup>. Virrey del Brasil para la extraccion de Negros"<sup>1</sup>.

No fueron éstos los únicos comerciantes perjudicados por la prohibición del virrey brasileño, que respondía a la falta de negros experimentada, sobre todo, en Río de Janeiro<sup>2</sup>. Con todo, el intercambio con esa colonia portuguesa era de vital importancia para el Río de la Plata y por ese motivo las autoridades locales concedieron a los agraciados con permisos de importación de negros, la extracción de cargamentos de carnes, sebo, cueros y demás producciones de estas provincias, que por falta de buques y por los riesgos de la guerra estaban detenidos en el estuario. Además, como continuaran las dificultades de comunicación con la Metrópoli y la colonia se resintiera por la falta de actividad mercantil, Vértiz se arrogó una nueva facultad y otorgó a Francisco Gavino de Arias, en agosto de 1781, un permiso para introducir por el Río de la Plata 300 negros desde el Brasil, con el fin de aplicarlos al cultivo del añil, que le fuera permitido por la R. C. de 20 de enero de 1780. Asimismo se responsabilizó de la concesión de extracciones de dinero para la compra de negros, pagando los derechos establecidos en el *Reglamento del comercio libre*<sup>3</sup>.

Atendiendo las consideraciones expuestas por el virrey, la corona le permitió, por R. O. dada en el Pardo el 21 de enero de 1782, que durante la guerra continuara otorgando licencias semejantes a las anteriores.

Sabemos que Bruno Francisco Pereyra había obtenido en 1781 un permiso para extraer 17.000 pesos para la compra de los negros que se le permitían introducir. Pero, al pasar al Brasil para adquirirlos se encontró con la ya mencionada prohibición de exportar esclavos. Dejó entonces 14.000 pesos en Río de Janeiro y siguió viaje a Europa. Su apoderado en Buenos Aires, Domingo Belgrano Pérez renovó las gestiones y solicitó, en marzo de 1782, nueva licencia para extraer otros 6.000 pesos más para comprar los negros en Bahía de Todos los Santos, en vez de la capital brasileña. El permiso le fué otorgado y condujo a Montevideo en la zumaca portuguesa *Na. Sa. del Carmen y Animas* 220 esclavos.

<sup>1</sup> Decreto de Sobremonte fechado en Montevideo, 18 de febrero de 1782.

<sup>2</sup> Después de 1782 las embarcaciones portuguesas sólo podían entrar en Buenos Aires y Montevideo pretextando arribada forzosa pues les estaba prohibido bajo severísimas penas la extracción de esclavos para fuera de sus dominios, puesto que con ellos explotaban sus minas de oro y de diamantes, trabajaban sus campos y los empleaban en la pesca de la ballena.

<sup>3</sup> Los comerciantes debían pagar un derecho de 9½ % por la extracción del dinero destinado a la compra de negros.

Solicitó entonces nuevamente extraer fondos cargando la nave de cueros y demás frutos de la provincia, para completar la importación de los 800 negros del permiso. Las autoridades accedieron el 7 de diciembre de 1782, pero surgieron nuevas dificultades después de formalizada la compra de los esclavos y no le fué posible sacarlos de esa colonia en la nave. Debíó dejarlos confiados allí a unos amigos quienes luego lograron transportarlos al Río Grande, desde donde se procedió a su conducción por tierra<sup>1</sup>.

Datan de esa misma época una serie de permisos de importación de esclavos<sup>2</sup> otorgados por las autoridades locales o por la corona. Todos ellos tenían una misma finalidad: la de asegurar un suministro adecuado —en cantidad suficiente—, de esclavos bajo las condiciones impuestas por la guerra y período de post-guerra.

Leemos en la *Memoria* del virrey Vértiz: “Posteriormente [a febrero de 1780] han arribado á este puerto con distintos pretestos otras muchas sumacas conduciendo negros, y generalmente se les ha permitido la introduccion y segun cuenta exacta ascendían á mas de cinco mil por Julio de 1782, de modo que el erario ha

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda, 1777-1787*, leg. nº 26, exp. 627.

<sup>2</sup> Permisos concedidos a:

Manuel de Basavilbaso, por Rs. Os. 21 enero y 2 diciembre 1782, 600 negros del Brasil;

Luis Cantofer (portugués), por R. O. 13 junio 1782, 1.000 negros de África para el Río de la Plata;

Conde de Reparaz, por R. O. 16 julio 1782 transmitida 19 diciembre 1782, negros para el Río de la Plata;

Pablo Álvarez, permiso 29 julio 1782, 300 negros de Brasil a Montevideo;

Baltasar de Arandía, por R. O. 8 abril 1783, 500 negros de África para Perú, Chile, vía Río de la Plata;

Nicolás de Acha, por R. O. 9 abril 1783, negros o dinero (cobro herencia) del Brasil a Buenos Aires;

Joseph Oliveira Pedroso (portugués), por R. O. 11 abril 1783, 1.000 negros de costa de Guinea al Río de la Plata;

Gerónimo Hixosa (o Jerónimo Hijosa), por Rs. Os. 15 enero y 12 junio 1784, 2 ó 3 buques con negros de África a Montevideo;

Gregorio Álvarez Pereira, permiso 25 febrero 1784, negros “a estas provincias”;

Matías López Arraya (portugués), R. O. 10 noviembre 1784, 600 negros de África al Río de la Plata;

Tomás Antonio Romero, por R. O. 17 noviembre 1784, 1.000 negros del Brasil, internación a Chile y Perú vía R. de la Plata.

Manuel Antonio López, por R. O. 5 enero 1785, 2 naves con negros de África al Río de la Plata.

Diego Cantero, por R. O. 25 marzo 1785, 600 negros del Brasil al Río de la Plata.

reportado, una ingente suma, se ha socorrido la absoluta necesidad de estos en todo este reino, y el del Perú, y es notoria la utilidad que de esto resulta...''<sup>1</sup>.

Por otro testimonio de la época nos enteramos que "En el año pasado de 82, vinieron al puerto de Montevideo con alguna abundancia las Zumacas portuguesas cargadas de Negros, y esto fue causa de que subieron de precio en el Brasil: se quejaron los vezinos, y se dieron las estrechísimas orns de que ninguna embarcacion cargare Esclavos en la Bahía ni el Janeiro, sin dar fianzas de que havia de traer testimonio del Comand<sup>te</sup>. del puerto donde los havia de introducir de haverlo hecho, y a quien los havia vendido; de esto resultó que en el año de 83, solo hayan venido cinco embarcaciones con bien pocos''<sup>2</sup>.

Se hizo entonces una tentativa de fomentar el tráfico directo desde África al Río de la Plata, concediendo permisos aun a portugueses con una apreciable rebaja de derechos en comparación con los que gravaban a la importación de negros traídos desde Brasil y otras colonias americanas amigas<sup>3</sup>. A pesar de eso los viajes de las naves negreras a Río de Janeiro y otros puertos brasileños continuaron siendo corrientes debido a que allí se conseguían los negros relativamente baratos y porque suministraban excelentes oportunidades para el contrabando.

En vista de los evidentes abusos del comercio clandestino fueron expedidas las Rs. órdenes de 15 y 20 de enero de 1784 que instruían acerca de la conducta que debía observarse con los buques extranjeros de guerra, la absoluta prohibición de admitir

1 Memoria del virrey Vértiz, Buenos Aires, 12 de marzo de 1784, en *Memorias de los Virreyes, etc., cit.*, pág. 110.

2 *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Gobierno de Buenos Aires, Correspondencia de España y Varios*, Franco. de Ortega a Franco. de Paula Sanz, Buenos Ayres, 12 de junio de 1784.

3 Podemos citar el permiso concedido por R. O. de 8 de abril de 1783 a Baltasar de Arandía "p.<sup>a</sup> q.<sup>e</sup>. dentro de dos años contados desde esta f.<sup>ha</sup>. introduzca 500 Negros de Africa... pagando un tercio menos de los dros. de introduccion que adeudaria trayendolos del Brasil" (publicada en *FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., pág. 254). El 31 de diciembre de 1783 Vértiz acompañaba con una carta al secretario Gálvez la instancia de Baltasar de Arandía, en que éste solicitaba prórroga del término de dos años que se le había concedido para introducir los 500 negros, libertad de derechos, excepto el de Alcabala y permiso para pasar él mismo o su apoderado a Bahía de Todos los Santos a comprar o fletar embarcaciones en que conducir los negros, por no encontrar naves apropiadas en el Río de la Plata. Tanto el virrey como el intendente apoyaron la solicitud de Arandía y juzgaron útil "el que así se practique" (*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Correspondencia Vértiz-Gálvez, 1783*).

a los mercantes y las precauciones que debían tomarse con los que por Real permiso conducían negros.

Pero en el ínterin España había concertado la paz con Gran Bretaña <sup>1</sup>. Cuando, el 15 de abril de 1783, Vértiz tuvo la noticia del tratado preliminar, ordenó inmediatamente abrir registro de caudales para reavivar el comercio.

También las autoridades metropolitanas pensaron fomentar el progreso del Río de la Plata y por R. O. de 25 de septiembre de 1784 ratificaron la autorización dada al virrey ya anteriormente para que de acuerdo con el intendente general concediese “à los Sugetos abonados de este Virreynato, los permisos que pidan, para introducir negros, en el, por los Puertos, avilitados al comercio, siendo en Navas españolas...” Podían buscarlos en las colonias portuguesas pagando los derechos establecidos, pero se advertía no “ser lícito à los Introdutores, llevar genero algº ni efecto comerciable” <sup>2</sup>.

La insistencia en este último punto es notoria. Las transgresiones seguían a la sombra del comercio negrero como se desprende también del informe reservado que el virrey Loreto envió, el 20 de marzo de 1785, al secretario Gálvez <sup>3</sup>.

Seguía en España la esclarecida política colonial del conde de Floridablanca. Uno de sus resultados fué la R. O. de 4 de noviembre de 1784, que formaba parte del plan general trazado para conciliar a los vasallos americanos. En ella los derechos sobre importación de esclavos fueron uniformados en un 6 % y se mandó otorgar mayores facilidades para su introducción <sup>4</sup>.

En 1785 se concedió un importante permiso a un vecino de Buenos Aires, Diego Cantero, para traer 600 negros del Brasil <sup>5</sup>. Pero la erección, en el mismo año, de la *Real Compañía de Filipinas*, tuvo gran repercusión, pues a consecuencia fueron suspendidas las facultades dadas a las autoridades locales para conceder

<sup>1</sup> Inglaterra negoció directamente en París con Francia y España y se llegó al tratado preliminar de 20 de enero de 1783. El tratado definitivo se firmó en Versalles el 3 de septiembre de 1783.

<sup>2</sup> Carta del virrey Loreto a Gálvez, Buenos Aires, 25 de enero de 1785, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Correspondencia Loreto-Gálvez, 1785*.

<sup>3</sup> *Ibid.*, Reservada, nº 206.

<sup>4</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., págs. 275 y 276; *Revista de la Biblioteca Nacional*, cit., t. XVI, núm. 42, págs. 349 y 350. Por otra R. O. de la misma fecha se abolió para siempre la práctica de marcar a los negros a su entrada en Indias (Cfr. págs. 244 y 245).

<sup>5</sup> Por R. C. de 25 de marzo de 1785. Podía emplear embarcaciones portuguesas y retornar cueros y frutos del país.

licencias a particulares<sup>1</sup>. En cumplimiento de la nueva orden, el virrey suspendió permisos que ya había otorgado, como ser el de Manuel Cipriano de Melo, un marino portugués que había llegado a ser teniente de comandante del Resguardo de Rentas<sup>2</sup>.

Lamentablemente no ha sido posible hallar suficientes datos en los repositorios nacionales para reconstruir el movimiento portuario de los años que nos ocupan, pero resulta muy ilustrativa la carta reservada que el marqués de Loreto dirigió a Gálvez el 21 de agosto de 1785, en que sostenía que no era tan notoria la falta de esclavos y que "el grito y Clamor p<sup>a</sup> los esclavos, no estanto del Estado, como delos negociadores estimulados no tanto dela utilidad q<sup>e</sup> les produce este efecto, como delos demas que à su sombra se introducen"<sup>3</sup>.

Del año 1786 datan numerosos expedientes relacionados con infracciones por parte de comerciantes negreros. Uno de ellos se originó, por ejemplo, al entrar en Montevideo la zumaca portuguesa *Na. Sa. de los Dolores* con pequeño número de negros por cuenta de Diego Cantero, en vez de conducir los 600 esclavos del permiso en *una sola nave*. Como se descubriera una tentativa de introducir mercaderías y un lote de 130 negros correspondientes a una negociación fraudulenta en que se habían combinado el capitán y algunos comerciantes —Romero, Bolaños y Silva Cordeiro—, se declaró el comiso de todo, incluso la nave, y se procedió a su remate<sup>4</sup>. Romero experimentó grandes dificultades en llevar a la práctica la introducción de los dos mil negros de su permiso y llama la atención la cantidad de petitorios que presentó a fin de conseguir que se le permitiera utilizar naves extranjeras. Pero tropezó con la firme negativa del virrey Loreto cuya conducta fué aprobada por el rey<sup>5</sup>.

Al margen de los negocios de la Compañía de Filipinas, la corona otorgó en 1787 un permiso a Tomás de Salas y Pavía, vecino de Puerto Real, para comprar en la costa del Brasil 500 negros e introducirlos en las provincias del Plata para su venta. Debía utilizar una nave española, no cargar otros efectos comerciables a bordo fuera de los negros, y pagar como derechos de

<sup>1</sup> R. O. de 3 de abril de 1786, publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., pág. 324.

<sup>2</sup> Esta medida fué aprobada por R. O. de 29 de julio de 1786.

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Correspondencia Loreto-Gálvez, 1785*, n<sup>o</sup> 320.

<sup>4</sup> Véase: cuadro XV. Posteriormente, el 1<sup>o</sup> de febrero de 1789, el virrey Loreto informó sobre las providencias que se habían tomado para impedir fraudes y contrabandos intentados por Diego Cantero con motivo de su permiso de importación de negros.

<sup>5</sup> Por R. O. de 4 de septiembre de 1786.

introducción nueve pesos por cabeza sin diferencia de edad, sexo, ni clase, en los términos prevenidos por la orden general de 4 de noviembre de 1784.

Al año siguiente, por R. O. de 10 de enero de 1788, el rey concedió a Miguel Antonio de Muxica, vecino de la ciudad de Córdoba del Tucumán, permiso para comprar en la costa del Brasil o de Guinea 100 negros y 20 negras y conducirlos en embarcación española a Buenos Aires o Montevideo, pagando los los derechos establecidos en la orden general de 4 de noviembre citada.

Ese mismo año de 1788 llegaron a Montevideo las seis naves que por cuenta de la *Real Compañía de Filipinas* introdujeron esclavos en el Río de la Plata <sup>1</sup>.

### 3. LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS.

En la inteligencia de que las nuevas posesiones de Fernando Po y Annobón podrían ser explotadas más eficazmente por un monopolio español que por comerciantes particulares, la corona autorizó a la *Real Compañía de Filipinas* <sup>2</sup>, sucesora de la *Compañía de Caracas*, a emprender operaciones mercantiles entre puertos españoles, americanos y los de las Islas Filipinas vía Cabo de Hornos, Perú y Cabo de Buena Esperanza. Era en realidad, un monopolio comercial que tenía a su cargo la vinculación de los mercados europeo, americano, africano y asiático. Además, para alentar a la nueva compañía, se presentó un proyecto que contenía la garantía del monopolio de la trata de negros en toda América hispana.

Pero cuando por R. O. de 2 de junio de 1787 se libró a la Compañía de Filipinas el tráfico negrero, no se hizo ya mención del abastecimiento de las Indias en general, sino sólo se la autorizó a emprender por vía de ensayo durante ese año y el siguiente de 1788, la importación de esclavos a Montevideo y puertos de Chile y Perú <sup>3</sup>. La empresa podría comprar, armar y despachar por medio de agentes o comisionados en Inglaterra todos los barcos que estimara necesarios para transportar los esclavos desde África a los puertos americanos mencionados. Estos buques podrían operar en la costa africana como si perte-

<sup>1</sup> Véase: cuadro XV.

<sup>2</sup> Fué organizada en virtud de la R. C. de 10 de marzo de 1785 y adicional R. C. de 15 de julio de 1785.

<sup>3</sup> La R. O. está publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., págs. 390 a 393; y en D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 509 a 512. Afirma Molinari que es el asiento decimoséptimo para la provisión de negros.

nieciesen a ingleses. Sólo establecía que además del capitán, oficiales y tripulación inglesa, cada nave debía llevar a bordo un factor o comisionado, un piloto, un cirujano y cuatro o seis marineros españoles. Se permitía a los buques iniciar la navegación bajo pabellón británico “hasta la entrada en los Mares de la América Meridional”. Allí debían enarbolar la bandera española y presentarse con ella en los referidos puertos donde serían reputados “por Españoles pertenecientes a dicha Real Compañía de Filipinas, como si hubiesen salido en calidad de Registro de Comercio de alguno de los Puertos havitados de España”<sup>1</sup>.

Las naves empleadas sólo podrían conducir a los dominios hispanos los esclavos con la ropa, utensilios y víveres para su sustento y se ordenaba a las autoridades locales confiscaran cualquier otro efecto de comercio hallado a bordo. Entregados los negros, las embarcaciones podrían regresar a la Península como si fuesen *navíos de registro*, cargando plata y demás mercaderías permitidas. Sin embargo, se puntualizaba que “este Comercio por ahora es solo un ensayo que há de producir las reglas que deberán observarse en los subcesivo . . .”<sup>2</sup>.

Las facilidades acordadas a la empresa eran, de verdad, excepcionales<sup>3</sup>. Para procurarse negros, acudió a los comerciantes ingleses, concluyendo su agente en Londres un contrato con la casa *Baker & Dawson* para el suministro de 5.000 a 6.000 cabezas anuales, durante dos años, al precio de 155 pesos por cada negro<sup>4</sup>.

Apenas iniciadas sus operaciones, la Compañía petitionó al rey el otorgamiento de una nueva gracia: poder hacer regresar cuatro de sus naves —listas para emprender la travesía con destino al tráfico de negros con el Río de la Plata—, directamente a Inglaterra con carga de cueros, astas de toro y lanas de esa región. El gobierno accedió a ese nuevo pedido por R. O. de 11 de abril de 1788<sup>5</sup>. Este privilegio inusitado facilitó enormemente el des-

<sup>1</sup> y <sup>2</sup> *Ibíd.*

<sup>3</sup> Además, por R. O. de 23 de agosto de 1787 el rey se servía eximir a la Compañía del derecho de Consulado hasta en cantidad de 500 mil pesos en cada buque que hiciera escala en los puertos sudamericanos. Líbraba también de la contribución del 2½ % a las cantidades procedentes de la suscripción de acciones que la Compañía remitiera desde América a las Filipinas. Fué comunicada a los administradores de las aduanas de Buenos Aires y Montevideo en enero de 1788.

<sup>4</sup> E. DONNAN, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade*, etc., cit., t. II, pág. XLIV.

<sup>5</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., pág. 389. El 1º de julio de 1788 el virrey Loreto acusó recibo de la mencionada R. O. y el 18 de septiembre de 1788 en carta al secretario Valdés comunicaba que no había accedido al pedido de la Compañía de que se le permitiera embarcar sebo, esperando la resolución de S. M. al respecto.



pacho de las naves y significó una nada despreciable ganancia de tiempo.

El apoderado de la Compañía en Buenos Aires, Martín de Sarratea, se ocupó de los preparativos para la recepción de las primeras cargazonas y encargó a un vecino de Montevideo, José de Silba, buscara en esa plaza un almacén con habitaciones proporcionadas al depósito de mil negros que debían llegar en los meses de octubre o noviembre de 1787.

Enterado de esto el gobernador Joaquín del Pino, se dirigió al virrey Loreto pidiendo instrucciones acerca de las medidas que debía tomar a su llegada. Le fué comunicada entonces la R. O. de 2 de junio de 1787. Al mismo tiempo se ordenó al administrador de la Aduana de ese puerto, prestara el auxilio necesario a esas naves y permitiera el desembarco de los negros previo reconocimiento de su buen estado de sanidad. Quedaba por resolver aún, la selección del lugar para depósito de los esclavos una vez puestos en tierra. En Acuerdo del 31 de octubre, el Cabildo de Montevideo intimó a Sarratea a que dispusiera las habitaciones necesarias para los negros "en la boca del arroyo Miguelete acia la parte del cerro, q<sup>e</sup>. es el parage q<sup>e</sup>. está a la costa de la mar y se nombra Jesús María, distante de la Ciudad de 3/4 de legua"<sup>1</sup> por ser el puesto más cómodo para ellos mismos y sin riesgo alguno del público. Pero resultó que el lugar señalado ya tenía dueño, Marcos Pérez, que inmediatamente presentó sus quejas porque se le perjudicaba en sus "Aciedades y Labranzas y Ganado" y, haciendo valer sus derechos obtuvo que el Cabildo hiciese nueva designación de lugar al otro lado de la boca del Miguelete, en la costa de la Playa<sup>2</sup>.

En Buenos Aires, Sarratea había comprado a la Real Hacienda, en nombre de la Compañía de Filipinas, el terreno que años atrás había servido de huerta a la *South Sea Company*<sup>3</sup>. Ya había hecho iniciar allí las excavaciones para los cimientos de un edificio que según noticias debía ser "de mucha mole y extensión" cuando intervinieron los regidores. En Acuerdo cele-

<sup>1</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo, Anexo*, vol. 17, pág. 232, Montevideo, 1942.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 17, pág. 234. Es pues inexacta la ubicación que atribuye ISIDORO DE MARÍA, (en *Montevideo antiguo*) al "caserío de los negros". Los planos de la época los sitúan hacia el lado del Paso Molino, entre el Arroyo Seco y el Miguelete, frente a la punta de las Piedras. ILDEFONSO PEREDA VALDÉS, en *Negros esclavos y negros libres*, Montevideo, 1941, págs. 40 y 33 [mapa] lo sitúa correctamente sobre las actuales calles República Francesa y la Rambla Sudamérica, abarcando el ángulo que forman las calles Artilleros y Coronel Trillo.

<sup>3</sup> Se trataba de la huerta de *El Retiro*, represaliado en 1740.

brado el 9 de octubre de 1787 opusieron sus reparos a la nueva construcción estimando que la amplitud de la edificación cerraba varias calles principales de acceso a la ciudad; que estableciendo en dicho paraje un asiento de tal naturaleza, nadie compraría los terrenos restantes adyacentes “por la mala vecindad”; que también perjudicaba a la salud pública “q<sup>e</sup>. es lo de lo q<sup>e</sup>. mas se deve cuidar, por que soliendo venir dhos Negros medios apestados, llenos de Sarna, y escorbuto, y despidiendo de su Cuerpo un fetido, y pestilencial olor pueden con su vecindad inficionar la Ciudad, mayormente, quando dho. terreno la domina, ò supera, y cahe acia la parte del Norte, q<sup>e</sup>. es el biento, q<sup>e</sup>. generalmente reina”. Por estas razones y también porque el terreno estaba comprendido en el ejido, que ya entonces resultaba estrecho, los regidores acordaron que el síndico procurador general pidiese sin pérdida de tiempo al intendente gobernador ordenase la suspensión de la obra a fin de que “ni se arrime a la Ciudad un edificio q<sup>e</sup> puede perjudicarle notablemente en la salud”<sup>1</sup>. El intendente objetó que la Compañía de Filipinas rendía un gran servicio a la ciudad con su tráfico, pero el Cabildo insistió en sus observaciones y obtuvo, en diciembre, la orden que solicitaba. Sarratea, ante la apremiante necesidad de habitación para los negros, compró dos terrenos en la Banda del Sur: en el barrio nombrado el Alto de San Pedro, Calle de la Trinidad (o del Cabildo)<sup>2</sup> sobre la Barranca, cayendo hasta el bajo. El 28 de diciembre Sarratea, en su calidad de factor de la *Real Compañía de Filipinas*, pasó junto con el escribano del Cabildo y el alguacil mayor de la ciudad al sitio elegido y “el citado aguacil m<sup>or</sup>. le puso en posesion de dho. terreno entrándole por la mano, y paseándole, arrancó yervas, y esparciendo tierra todo lo qual hizo en señal de la posesión...”<sup>3</sup>.

Cuando por fin llegaron las dos fragatas esperadas, la consternación fué grande ante los desastrosos resultados de la expedición. El *Príncipe* (a) *el Alexandro* había cargado en Boni 427 negros, de los cuales había perdido en la travesía 72. La fragata *Princesa* (a) *el Peregrino*, de 421 esclavos tomados a bordo también en Boni, entraba en puerto con 350. Mientras esperaban su

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda, 1787*, leg. n<sup>o</sup> 43, exp. 1117, Certificación del escribano interino del Cabildo de Buenos Aires, Blas Zamorano, 9 de octubre de 1787.

<sup>2</sup> Actual calle Bolívar.

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda, 1787*, leg. n<sup>o</sup> 43, exp. 1117, Acta de Posesión, Buenos Aires, 29 de diciembre de 1787.

expendio en Montevideo y luego en Buenos Aires, nuevamente la muerte cobró un fuerte tributo, pues fallecieron otros 164 negros de ambas cargazonas, llegando así el número total de muertos a 307 negros.

RAZÓN DE LOS ESCLAVOS MUERTOS DE LAS FRAGATAS “PRÍNCIPE” Y “PRINCESA”

Edad	Fallecidos en Montevideo		Fallecidos en Buenos Aires	
	Negros	Negras	Negros	Negras
De 10 a 14 años	19	10	25	8
” 14 ” 18 ”	8	—	—	—
” 18 ” 25 ”	25	13	36	5
” 35 ” 40 ”	—	—	10	2
” 50 ” 60 ”	—	—	3	—
Totales...	52	23	74	15
	75		89	

Las pérdidas experimentadas por la Compañía eran importantes, por lo que Sarratea presentó, en junio de 1788, una instancia suplicando se suspendiera el cobro de los derechos de introducción de los mencionados negros, que ascendían a 9 pesos por cabeza, hasta merecer la resolución de S. M. Alegaba el factor que a causa del gran desembolso de caudales que había hecho la empresa para adquirir los negros, de los costos crecidos de su transporte, asistencia, curación y custodia, y traslado a otras ciudades para su venta, “se manifiesta vn quebranto efectivo de mas de vna tercera parte en la Compañía”<sup>1</sup>, y que aun supuestas unas regulares ganancias en los esclavos que se preservaron, no podía resarcirse de esta pérdida. Los 541 negros restantes le produjeron 88.850 pesos. 326 habían sido vendidos en la capital y Montevideo, 195 habían sido despachados a Lima a consignación del conde de San Isidro y 20 a Chile a consignación de Bernardo Jañeti [sic].

Accediendo a la solicitud de Sarratea, se ordenó, por decreto de 5 de julio de 1788, no se cobrara la contribución de los 9 pesos por cabeza y se pasara todo el expediente a S. M. La corona, por R. O. de 14 de marzo del año siguiente (1789) libértó del pago del derecho de entrada a las cargazonas de las mencionadas fragatas *Príncipe* y *Princesa*, así como de los demás derechos que pagaban en el tránsito hasta Chile y Lima.

Pero mientras se substanció ese expediente, llegaron al Río de la Plata otras cuatro naves con negros por cuenta de la misma

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n.º 44, exp. 1139. Sarratea se apoyaba además en la R. O. de 4 de noviembre de 1784 que prevenía se cobrase sólo un 6 % de introducción por cada pieza de esclavos de un valor de 150 pesos o más.

empresa. También en estos casos la adversidad acrecentó los perjuicios y atrasos de la Compañía “a un término insoportable”<sup>1</sup>.

De 1985 negros tomados a bordo en Boni y Calabar fallecieron durante la travesía 513, de modo que Sarratea recibió en Montevideo sólo 1472 esclavos. En ese puerto murieron otros 269 y en Buenos Aires 76 más, es decir otros 345 más antes de iniciarse su expendio. De los restantes, 268 fueron vendidos en Buenos Aires y 858 fueron internados a Lima, quedando existente en poder de Sarratea un negro que no tuvo salida “por viejo y achacoso”<sup>2</sup>. Por todos ellos ingresaron en la caja de la Compañía 72.922 pesos.

Con respecto al resultado de estas expediciones, Sarratea informó a las autoridades que “El acopio de efectos a que estos Negros fueron permutados, se hizo en Bristol, Londres y Liverpool, corriendo su manejo, y expendio à cargo de los Capitanes Yngleses á quienes se confirió el mando de las mismas expediciones, y el rendimiento de las respectivas cuentas a su regreso, à aquellos por quienes fueron havilitados. De aquí nace que Yo ignoro èl verdadero costo que tubieron, aun teniendo sobrado fundamento para persuadirme que el sufrido por la C<sup>o</sup>. sin culpa suaia fue mui excesivo”<sup>3</sup>. Estimaba que la pérdida de 656 negros equivalía a 105.078 pesos.

Se presentó entonces la duda si debía aplicarse la R. O. de 14 de marzo de 1789 también a los negros de las naves llegadas posteriormente<sup>4</sup>. Esta cuestión dió lugar a un largo expedienteo que culminó con la R. O. de 4 de septiembre de 1800<sup>5</sup>, por la cual se comunicó al virrey del Pino que, teniendo en consideración las graves pérdidas sufridas por la *Real Compañía de Filipinas* en el comercio de ensayo de negros bozales, la había eximido del pago del derecho de alcabala de dichos negros mandando cancelar las fianzas dadas por su apoderado. Además, para que no se interrumpiera la introducción de negros a esas regiones, disponía que sin embargo de estar por concluirse la prórroga concedida en 1798,

<sup>1</sup> *Ibid.*, *Hacienda, 1789*, leg. n<sup>o</sup> 51, exp. 1308, Informe de Ángel Izquierdo, Buenos Ayres, 12 de julio de 1798.

<sup>2</sup> *Ibid.*, Estado general que manifiesta el número de esclavos que cargaron en Bonni las Fragtas. nombradas Principe, Princesa, Africano, Favorita y Elisavet... Buenos Ayres, 15 de julio 1796.

<sup>3</sup> *Ibid.*, *Consulado de Buenos Aires, Expedientes*, leg. n<sup>o</sup> 1, exp. n<sup>o</sup> 23, Informe de Don Martín de Sarratea, Apoderado de la R<sup>l</sup>. Co. de Filipinas, Bs. Ayres, 4 de julio de 1791.

<sup>4</sup> *Ibid.*, *Hacienda, 1789*, leg. n<sup>o</sup> 51, exp. 1308: “Dn. Martín de Sarratea... Sre la Alcavala de los Negros qe. vinieron de cuenta de dha. Compañía...”, 1789.

<sup>5</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 183.

fueran admitidos todos los negros bozales que importaran los comerciantes en los buques permitidos para ese tráfico, previo pago de los derechos que señalaba la R. C. de 1791.

Si bien la empresa fué eximida del pago de los derechos correspondientes a los negros, debió, sin embargo, abonar todos los impuestos reales y municipales adeudados por la extracción de los frutos que sus embarcaciones condujeron directamente a Londres desde el Río de la Plata. Esa determinación de Loreto, comunicada al secretario Valdés en carta de 19 de marzo de 1789, fué aprobada por la R. O. de 9 de abril de 1791<sup>1</sup>. El 12 de octubre del mismo año el administrador de la Aduana de Buenos Aires, Juan Joseph Nuñez, dió cuenta al virrey Arredondo de que el apoderado de la empresa había pagado los derechos correspondientes a los 1.000 cueros al pelo y 225 quintales de lana embarcados en la fragata *Africano*, única despachada en Buenos Aires con destino a Londres, "de modo que nada debe en esta Aduana"<sup>2</sup>. Pero habiéndose allanado luego los directores de la Compañía a entregar en la Tesorería general (en Madrid) el importe de los expresados impuestos, se ordenó por R. O. de 10 de diciembre de 1795, devolver a Sarratea las cantidades que había pagado en ese concepto<sup>3</sup>.

A pesar de las facilidades con que se agració a la *Real Compañía de Filipinas* no hay noticias de que ella emprendiera nuevas tentativas de comercio negrero. Éste en realidad sólo fué para ella una especulación al margen de su comercio general, interesante únicamente por su posibilidad de lucro. La explicación de su fracaso puede encontrarse posiblemente en la falta de experiencia de la empresa, en su inevitable dependencia de intermediarios extranjeros y probablemente también en su impotencia frente a los contrabandistas locales que aseguraban un suministro de negros más baratos desde el Brasil. Se había creído que la Compañía podría verificar un mejor ensayo directo desde África al Río de la Plata, pero tampoco ella pudo satisfacer el deseo de la citada R. O. de 2 de junio de 1787<sup>4</sup>.

1 R. O. aprobatoria de los decretos de 28 de enero y 29 de abril de 1789, en *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Aduana de Buenos Aires, Correspondencia, 1779-1796*.

2 *Ibíd.*

3 En agosto de 1796 se reintegraron a Sarratea los 40.000 pesos que había vertido en pago de los impuestos.

4 Siguió su giro comercial, sobre todo de efectos asiáticos y europeos, uniendo Manila con puertos sud y centroamericanos. En 1803 se reorganizó la Compañía, quedando señalado el puerto de Buenos Aires como escala. Consolidada su posición, llegaron sus actividades hasta los últimos tiempos de la colonia.

## 4. ARREDONDO Y EL PLEITO DE LOS "FRUTOS".

En los años que Arredondo dirigió los destinos del Plata, los acontecimientos se precipitaron en Europa, por lo que las autoridades metropolitanas le autorizaron a gastar lo que considerase necesario para la defensa y seguridad de las provincias. Pronto se justificó esa previsión, pues el virreinato debió mantenerse siempre en guardia, receloso de que en cualquier momento se produjera una invasión de los lusitanos o ingleses y temeroso también de la penetración honda y sutil de las ideas liberales que corrían por el mundo a partir de la toma de la Bastilla. Refleja el estado de la época una R. O. del 31 de mayo de 1790 por la que se advertía al virrey que "con el fin de evitar que se difundan en estos Dominios las perniciosas ideas que han procurado esparcir algunos yndividuos de la Asamblea Nacional de Francia", dedicara "el más vigilante celo para que no se introduzcan en este Distrito negros comprados, o prófugos de las Colonias Francesas, ni otra persona de casta, que pueda influir máximas contrarias a la debida subordinacion y vasallage..."<sup>1</sup>.

Surgieron luego otras cuestiones de gran monta — sobre todo las relacionadas con el comercio negrero. Éste tomó nuevo incremento en esa época por ser Arredondo un propulsor de dicho tráfico. Durante su gobierno se puso en vigencia la R. C. de 31 de mayo de 1789 *sobre la educación, trato y ocupaciones de los esclavos*<sup>2</sup>, y se concedieron importantes licencias para importación de los mismos. Así en 1790 el conocido negrero Tomás Antonio Romero obtuvo un permiso para importar 1.000 negros desde el Brasil al Río de la Plata con derecho de internarlos en Chile y Perú, siempre que utilizara embarcaciones españolas<sup>3</sup>.

Parecería que esa gracia encabezara a toda una serie de permisos importantes que se otorgaron al año siguiente:

por R. O. de 20 de marzo de 1791 se permitió al conde de Liniers la introducción de 2.000 negros desde África e islas adyacentes al Río de la Plata;

<sup>1</sup> Véase: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Correspondencia Loreto-Arredondo con los Ministros de la Corona, 1788, 1789 y 1790*, Carta del Virrey de Buenos Ayres Nicolas de Arredondo a Pedro Lerena, Buenos Ayres, 23 septiembre 1790; R. R. CALLET-BOIS, *Ensayo sobre el Río de la Plata y la Revolución francesa*, cit., págs. 27 y XV a XVI.

<sup>2</sup> Arredondo participa su cumplimiento el 31 de marzo de 1790.

<sup>3</sup> R. O. dada en San Lorenzo el 14 de noviembre de 1790. Además Romero seguía gestionando el permiso de poder introducir negros en buques extranjeros.

por R. O. dada en Aranjuez el 7 de junio de 1791 se concedió a Nicolás de Acha la importación de 2.000 negros del Brasil al Río de la Plata;

por otra R. O. dada en Aranjuez el 7 de junio de 1791 se permitió a Manuel Pereyra introducir 1.000 negros al Río de la Plata;

por R. O. de 6 de agosto de 1791, repetida el 18 de mayo de 1792, fué permitida a Manuel Cayetano Pacheco la importación de 1.000 negros al Río de la Plata.

A éstos se agregó una disposición de carácter general, la R. C. de 24 de noviembre de 1791, en virtud de la cual se concedió por el término de seis años, libre comercio negrero a nacionales y extranjeros —aunque sujeto a ciertas restricciones—, y se habilitó el puerto de Montevideo para ese tráfico <sup>1</sup>.

Aprovecharon de esa medida en mayor escala los extranjeros. De los españoles radicados en Buenos Aires, el que más se benefició fué Tomás Antonio Romero <sup>2</sup>. Su actividad en este ramo del comercio dió motivo a uno de los litigios más sonados y fundamentales que se haya ventilado en el Consulado de Buenos Aires y que consistió en la interpretación de la R. C. de 1791, sobre si podían extraerse los cueros como *frutos del país* a trueque de los negros importados. Romero pretendió exportar los cueros en calidad de *frutos* y los comerciantes se opusieron alegando en contra de la opinión de los hacendados, que no lo eran. Esta cuestión relativa a saber si los cueros eran o no *frutos del país* interesó a toda la población del Plata y se convirtió en un

<sup>1</sup> Véase capítulo anterior. Refiriéndose a la citada R. C. dice Lastarria: "Tan generosa franquicia se dispensó cuando parecía mas dificultoso que nuestros Comerciantes se instruyesen y determinasen á entrar en las empresas de esta naturaleza, ó después del desaliento que pudo causar el mal éxito de las insinuadas especulaciones de las Compañías de Cadiz, y de Filipinas." (FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. III, etc., cit., pág. 315).

<sup>2</sup> Romero obtuvo grandes facilidades para el buen éxito de su trata, pues por decreto de 23 de julio de 1791, Arredondo declaró que: 1) Romero podría embarcar hasta 1.300 negros bozales. El excedente de los 1.000 que llegara, no estaría comprendido en la Real gracia y debería pagar por lo tanto los derechos adeudados; 2) Romero podía extraer 234.000 pesos fuertes, a saber 1/3 en moneda y las otras dos partes en frutos, exceptuando trigo y harina; 3) se le libertaba de los derechos de extracción del dinero y frutos (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Aduana, Correspondencia con el Virrey, 1792-1808*; además FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., pág. 487, R. O. de 2 de septiembre de 1791 "sobre las franquicias que se conceden á Dn. Tomás Anto. Romero...").

asunto sumamente ruidoso, origen de voluminosos expedientes<sup>1</sup>, como ser los que entablaron Josef Martínez de Hoz, Jaime Alcina y Verjes y Diego Agüero en calidad de diputados de la Junta General del Comercio, frente a Tomás Antonio Romero a quien apoyaban Josef Soares de Saa y Manuel Pereyra de Freitas—comerciantes portugueses residentes en Buenos Aires—, el cuerpo de Hacendados, el contador administrador interino de la Aduana de la Capital, Ángel Izquierdo<sup>2</sup>, el síndico procurador general Miguel de Azcuénaga y el fiscal Francisco Manuel Herrera.

Arredondo resolvió permitir provisionalmente el embarque de los cueros como frutos. Este episodio dió lugar a que se sospechara de complacencia del virrey hacia Romero, opinión que se consolidó con motivo de una negociación para introducir tabaco procedente del Brasil<sup>3</sup>. Con referencia a la cuestión de los negros, Arredondo justificó su apoyo a Romero aduciendo que era el único español que los traía en cantidad, pues los demás no sabían hacer este tráfico, lo que redundaba en beneficio de los portugueses. Romero era, en efecto, el único que realizaba el comercio por sí mismo, pues los demás comerciantes hispanos sólo prestaban el nombre. Destacó Arredondo los méritos del conocido negrero al dar cuenta del resultado que tuvo en la práctica el designio del soberano “empeñado por una parte en surtir las Américas de manos trabajadoras, y por otra en que los vasallos pudientes sean los conductores de la esclavatura... y se lleven todo el premio de la empresa”. Manifestaba que los españoles “se mantienen por acá en inaccion, sea por miedo que tienen, ó sea por que carecen de proporciones, á escepcion de don Tomás Antonio Romero, hombre de posibles y de bizarro espíritu para negocios grandes... Éste pues, es el único vasallo que no se detuvo en aprestar una expedición para el África<sup>4</sup>... de manera que á no haber sido por los singulares brios de este español, nunca hubiera tenido el Rey la complacencia de ver que hay por lo me-

<sup>1</sup> Uno de los más importantes se halla en el repositorio particular del escribano Oscar Carbone, quien lo puso gentilmente a nuestra disposición.

<sup>2</sup> No podemos dejar de señalar aquí la actuación de Izquierdo quien en sus informes aconsejaba a las autoridades metropolitanas abrir el estuario a un comercio sin trabas, por lo que puede considerársele un verdadero precursor del comercio libre en el Plata.

<sup>3</sup> Jamás pudo comprobársele a Arredondo una defraudación, sino que por el contrario, los resultados demostraron evidentes beneficios (Véase: E. RAVIGNANI, *op. cit.*, págs. 259 y 269).

<sup>4</sup> Se refiere al viaje realizado por la fragata *Santa Ana* (a) *la Mo-guereña* en 1792. Regresó a Montevideo con 425 negros de ambos sexos, sufriendo gran mortandad de 116 durante la travesía. Por esta expedición Romero mereció que se mandase darle gracias y animarle a que continuase las expediciones que prometía repetir (Véase: cuadro XV).



nos un vasallo que piensa y obra según sus reales miras en negocio de tanto costo, y de tantas aventuras"<sup>1</sup>. Y podemos afirmar con el virrey que en verdad no debió ser "el comercio de negros cosa tan llana para los españoles"<sup>2</sup> pues debieron pasar años antes de que arribara otro barco con negros traídos directamente desde África por cuenta de un comerciante español<sup>3</sup>.

Ante la insistencia con que repitieron sus reclamaciones los apoderados de la Junta del Comercio y el Consulado, Arredondo finalmente accedió, mandando expedir órdenes a las Aduanas de Buenos Aires y de Montevideo para que no se permitiese a los introductores de negros embarcar cueros con destino a puertos extranjeros de Europa. De nada sirvieron los alegatos de Romero ni los informes de Miguel de Azcuénaga y de Ángel Izquierdo que daban solidez a las pretensiones de los hacendados. Hacía constar el administrador interino de la Aduana que en 1792 y 1793 habían entrado en Buenos Aires 2.787 negros, introducidos una tercera parte por comerciantes nacionales y las otras dos por mercaderes extranjeros. Estos esclavos "corridos a los mismos precios y regulaz"<sup>n</sup> habían importado 557.400 pesos, o sean 278.700 pesos en cada año "para exportarlos y considerarlos separados del comercio común". La salida de cueros llevada a cabo en esos años en virtud del comercio de negros ascendió a 5.930 unidades, completándose el resto con exportación de sebo, carnes, harinas y dinero. Se extrajeron en cambio para España, en ese mismo lapso, 1.580.274 cueros. Resultaba pues ridículo que los comerciantes invocaran los graves perjuicios que se le ocasionarían a la economía del virreynato permitiendo la exportación de corambre a los negreros y se indignaba Izquierdo que después de pasados tres años del permiso, los apoderados del

1 *Memorias de los Virreyes, etc., cit.*, pág. 393.

2 *Ibid.*

3 Prosiguió en cambio, un activo intercambio con las colonias portuguesas vecinas, exportándose sobre todo cueros, carne salada, tasaño y sebo. A raíz de consultas acerca de la cantidad de dinero permitida extraer para este tipo de negocios, el contador de la Aduana de Buenos Aires, Ángel Izquierdo, informaba en 19 de mayo de 1792 que se debían computar para la cuenta de la extracción, 150 pesos fuertes por cabeza de negro. De modo que si la embarcación era de 100 toneladas —vale decir con capacidad para el transporte de 60 negros— podía embarcar para su compra 9.000 pesos fuertes "más lo que se dijese para herramientas y víveres". Si la embarcación era de 150 toneladas podía embarcar 15.000 pesos para la compra de 100 negros; si era de 200 toneladas la cantidad permitida ascendía a 22.500 pesos para importar 150 negros, y así sucesivamente según el porte de la nave (*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes, leg. n.º 1, exp. n.º 23*).

Comercio pretendieran que, al incluir los cueros en la denominación de *frutos*, se alteraba la fe de la Real palabra<sup>1</sup>.

Arredondo explicó claramente la posición tomada por él, en su dictamen de 10 de marzo de 1795 al manifestar que “no fué en manera alguna porq/ hubiese dudado acerca de la verdadera y genuina inteligencia delas enunciadas R<sup>es</sup>. disposiciones, ni que la palabra frutos comprehende los Cueros al pelo en el uso del Comercio, sinò por un efecto puramente de concideracion à la exigencia con q/ los Comerciantes repitieron sus representaciones”,... “que nunca ha habido motivo racional para dudar, q/ las Rs. Cédulas y Ordenes de la materia... comprehendieron los Cueros de Toro en la palabra frutos”...: “que en quanto a perjuicios no son tantos ni tan graves en si mismos, como calcularon los Comerciantes, ni aun quando lo fuesen deberian ser atendidos en comparacion de los grandes beneficios y aumentos q/ con la introduccion de Negros... van a conseguir la poblacion, la agricultura y la cria de Ganados, la Rl. Hacienda y Ramos de Almojarifazgos y Alcavalas, la navegacion del Africa y los conocimientos utiles q/ con ella deben adquirirse; y por ultimo el Comercio en general... en cuiu consecuencia correspondia revocar y levantar por este Decreto la prohibicion interina, y las ordenes q/ se expidieron por via de precaucion, y á pedimento de los Comerciantes...: pero habiendo ya tomado S.M. conocimiento de este negocio, mediante los recursos q/ se han hecho á su Rl. Persona por las partes interesadas... con cuiu motivo debeya esperarse la resolucion del Soberano en este asunto tan grave, mando no se haga novedad y q/ por ahora permanescan en su fuerza y vigor mis citadas ordenes prohibitorias”<sup>2</sup>.

Por otra parte, como la aplicación práctica de tantas dispo-

1 Estos informes eran, a la vez, verdaderas defensas de Romero y de sus intereses. Izquierdo testimoniaba haber introducido Romero, desde enero de 1792 hasta febrero de 1794, la cantidad de 1.175 negros y exportado sólo 50.000 pesos en dinero, por lo que quedaba un gran saldo de uso libre a su favor (Dato extraído del expediente de propiedad del escribano Oscar Carbone: “Dn. Josef Martinez de Hoz, [Jaime Alcina y] Verjes, y Diego Agüero, etc., cit., fs. 146 a 184 vta.).

2 Expediente perteneciente al escribano Oscar Carbone: “Dn. Josef Martinez de Hoz, [Jaime Alcina y] Verjes, y Diego Agüero,” etc., cit., fs. 243 a 245 vta. La querella prosiguió durante años y podemos repetir con el virrey Arredondo que parece “cosa muy extraña, después que el expediente recibió tantas luces, el ver que unos cuantos comerciantes de Buenos Aires... permanezcan firmes en unos conceptos que si por lo pronto me merecieron una particular atencion, ellos están ya enteramente destituidos á mi juicio de todo racional apoyo” (*Memorias de los Virreyes, etc., cit.*, pág. 396).

siciones dictadas referentes al comercio negrero habían suscitado no pocas dudas y consultas, el virrey estableció, por decreto de 9 de abril de 1794, *las Reglas que por ahora deben observarse en el giro del libre comercio de negros*<sup>1</sup>.

Mientras tanto, el 3 de enero de 1793 se había concedido al conde de Liniers la ampliación de su permiso para importar esclavos al Río de la Plata<sup>2</sup>. Quedaba así autorizado a introducir en Montevideo e internarlos en Chile y Perú, 4000 negros o los que juzgase conveniente "mediante a estar habilitado Montevideo para el comercio libre de Negros" y se le permitía también introducir producciones naturales de África, pagando los derechos que estos artículos adeudaban a su introducción en España<sup>3</sup>.

Era Liniers un coronel agregado a las tropas de S. M. C. que hacia 1790, hallándose en la Corte, redactó una memoria titulada *Observaciones políticas sobre la situación del virreinato de Buenos Aires* que presentó al conde de Floridablanca. A raíz de ese documento se le facilitó su ida al Río de la Plata, donde ya se encontraba su hermano Santiago. Puso allí en práctica su propósito de establecer fábricas de salinas (gelatinas), aguardiente de granos y almidón. Además se dedicó a la trata de negros. Como a pesar de la alianza con Gran Bretaña no se había autorizado a los súbditos de aquella nación el comercio en las colonias hispanas, el conde de Liniers recurrió al monarca español exponiendo los temores de los mercaderes ingleses, sus socios. Se dispuso entonces, por R. O. de 14 de enero de 1794<sup>4</sup>, se protegiese la navegación de un navío inglés que se dirigía a Montevideo con negros,

<sup>1</sup> Véase: *Apéndice*, documento núm. 1.

<sup>2</sup> R. O. de 3 de enero de 1793, publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 29; *Revista de la Biblioteca Nacional*, cit., t. XVI, núm. 42, pág. 382. El 23 de abril de 1793 se dió traslado de dicha R. O. al administrador de la Aduana de la Capital.

<sup>3</sup> Se generalizó esa facilidad para todos los comerciantes negreros mediante la R. O. de 24 de enero de 1794. Por ella se autorizó a los comerciantes que se dedicaran al comercio directo de negros, pudieran introducir en sus buques junto con éstos, productos naturales del África, pagando los derechos de introducción y venta. Aprobaba el permiso otorgado por el virrey Arredondo a Romero para la expedición de la fragata *Santa Ana* (a) *la Moguereña*, pero no la eximía de derechos. Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 45.

<sup>4</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 44.

y retornaría con dinero y pastillas de la fábrica del citado conde, además de otros frutos permitidos <sup>1</sup>.

La nave mencionada resultó ser la fragata *Caña Dulce* que llegó al Río de la Plata en momentos en que se discutía acalorada y violentamente acerca de si los cueros eran o no *frutos del país*. El Consulado, que seguía atentamente el movimiento portuario, observó que la fragata había extralimitado el tiempo de su estadía, —que debía ser de ocho días—, y que cargaba parte de su retorno en cueros, por lo que protestó y se opuso a que la nave continuara su carga <sup>2</sup>.

#### 5. LA POLÍTICA FRANCÓFILA DE GODOY Y SU REPERCUSIÓN SOBRE EL TRÁFICO NEGRERO.

En Europa se había presentado, entretanto, al gobierno de Carlos IV un nuevo problema político, ciertamente más candente que todos los anteriores. Fué el movimiento revolucionario que se había iniciado en Francia y que tomaba cada día un cariz más grave. Significó no sólo el fin del *pacto de familia* en el que España había basado su política de oposición a Gran Bretaña, sino que la indujo, después de la ejecución de Luis XVI en enero de 1793, a entrar en la primera coalición contra la Francia revolucionaria. A los pocos días del rompimiento con la Convención <sup>3</sup> el joven favorito de la reina, Manuel de Godoy que había reemplazado a Floridablanca y Aranda, firmó, el 29 de marzo de 1793, un tratado de alianza con Inglaterra.

La guerra contra Francia fué popular en España donde, a pesar de la propaganda revolucionaria, la mayoría era profundamente realista. Pero las divergencias entre los aliados, la desastrosa campaña de 1794 y la penetración de fuerzas francesas en territorio español, pronto hicieron desear la paz. Fué así que cuando Prusia concertó la Paz por separado de Basilea, España se adhirió, el 22 de julio de 1795, debiendo ceder Santo Domingo a Francia.

Godoy se mostraba inclinado a convertir este tratado en una

<sup>1</sup> Según la R. C. de 24 de noviembre de 1791 y la R. O. de 19 de septiembre de 1793, declaratoria del artículo 2º de la anterior.

<sup>2</sup> Puso fin a la disputa el virrey Pedro Melo de Portugal ordenando la salida de la fragata en el perentorio término de 20 días, prohibiéndole extraer cueros y sebo en pasta. La conducta del virrey fué desaprobada por la R. O. del 6 de junio de 1796 y se le mandó observarse las Rs. órdenes de 2 de febrero y 4 de diciembre de 1795 por las que el término de la estadía era ampliado a 40 días en vez de ocho, y los cueros eran declarados frutos.

<sup>3</sup> La Convención declaró la guerra el 7 de marzo y Carlos IV hizo lo propio el 23.

verdadera alianza. El Consejo de Estado se dejó arrastrar por la política francófila del favorito y se convino el Tratado de San Ildefonso (18 de agosto de 1796) que era un virtual renuevo del *pacto de familia*, aunque en términos menos ventajosos para España. Poco después se rompieron las hostilidades con Gran Bretaña, pero España fué poco afortunada en las operaciones navales. Los británicos ocuparon Trinidad e hicieron una intensa campaña para fomentar el descontento en las colonias españolas.

A pesar de repetidas afrentas que el gobierno francés infligió a la opinión pública y a la misma corona española, Carlos IV mantuvo su alianza con el Directorio. Pero si tuvo esperanza de que un Borbón ocupara nuevamente el trono francés, éstas debieron desvanecerse a raíz del golpe de estado del 18 Brumario (9 de noviembre de 1799) por el que Napoleón destituyó al Directorio y se hizo nombrar primer Cónsul. Procuró entonces, hacer servir la alianza para sus fines especiales. Halagando a Carlos IV con promesas, obtuvo el 1º de octubre de 1800 el nuevo tratado de San Ildefonso, por el cual se comprometía la República francesa a procurar el engrandecimiento del ducado de Parma a cambio de la Luisiana y de seis navíos de guerra.

El 29 de enero de 1801 se firmó otro convenio entre España y Francia en que Carlos IV se obligaba a dirigir a Portugal un ultimátum relativo al abandono de la alianza inglesa y, en caso de no acceder Portugal, declararle la guerra. Le auxiliarían tropas francesas. Desoída la pretensión española, Godoy dirigió la invasión de Portugal. La guerra fué tan breve como insignificante y las tropas francesas, mantenidas a retaguardia, apenas intervinieron en la lucha. El gobierno lusitano, en seguida, decidió negociar la paz y concertó un tratado por el cual se comprometió a cerrar sus puertos a los ingleses y entregar la plaza de Olivenza y su territorio. El rey de España en cambio, se obligaba a garantizar al príncipe regente de aquella monarquía la conservación íntegra de todos sus estados y dominios<sup>1</sup>.

Mientras tanto continuaba la guerra con Inglaterra, pero estando ambos bandos inclinados a emprender negociaciones de paz, se convinieron los *Preliminares de Londres* de 1º de octubre de 1801 que en 27 de marzo del año siguiente se convirtieron en el *Tratado de Amiens* por una de cuyas cláusulas España recobró Menorca, pero debió ceder la isla de Trinidad.

Reanudando al poco tiempo las hostilidades con Gran Bretaña,

<sup>1</sup> La victoria fué celebrada pomposamente en Badajoz con una revista militar a la que asistieron el rey y la reina y en que los soldados presentaron a su soberana, como trofeo, unas ramas de naranjos que habían cortado en los huertos portugueses. De aquí se llamó a esta guerra *la de las naranjas*.

Napoleón impuso a España un nuevo tratado, malamente llamado *de neutralidad* (octubre de 1803), más oneroso aún que el de 1796, pues por él el gobierno de Madrid se comprometía a pagar un subsidio mensual de seis millones de francos y a garantizar la neutralidad portuguesa. Inevitablemente, así, España se encontró envuelta en el conflicto con Gran Bretaña, cuyas reclamaciones condujeron a la guerra en diciembre de 1804<sup>1</sup>.

Tristes resultados tuvo esta contienda para la nación hispana, pues el 21 de octubre de 1805 en el combate naval de Trafalgar los ingleses destrozaron completamente la escuadra aliada. Aquella derrota significó la destrucción, aunque gloriosa, de la armada española; y apenas bastó a calmar la terrible impresión que este desastre produjo en España, la noticia, muy posterior, de haber sido rechazados los ingleses en dos ataques a Buenos Aires<sup>2</sup> y obligados a capitular y devolver la plaza de Montevideo merced al arrojo del capitán de navío Santiago Liniers, a quien secundó con entusiasmo el pueblo bonaerense y el de Montevideo.

Todos estos sucesos que conmovieron a la Metrópoli repercutieron, naturalmente, en los dominios de ultramar, obligando a las autoridades a conceder franquicias que significaron para las posesiones hispanas una mayor independencia económica. Sin embargo en más de una ocasión el celo exagerado de algún funcionario levantó trabas a las libertades decretadas por las autoridades peninsulares.

Así sucedió en el Río de la Plata, en donde el virrey Melo de Portugal suspendió la aplicación de la R. O. de 2 de febrero de 1795 que ampliaba a cuarenta el término de ocho días señalado por la R. C. de 24 de noviembre de 1791 para la venta de los negros que trajeren los buques extranjeros. Comunicaba el virrey al ministro de Hacienda Diego Gardoqui que "Esta Real determinacion la recibí al mismo tiempo que por el sup<sup>or</sup>. Ministerio de Estado se me comunicaron mui reservadamente otras preventivas de las precauciones que se debian tomar a la llegada ò arribo (â) estos Puertos o Costas de los Buques de alguna Nacion extrangera, y así como p<sup>r</sup>. q<sup>e</sup>. siendo ya bastantes los Nacionales q<sup>e</sup>. aqui se dedican directamente à este Comercio, conviene no extender mucho las franquicias à los Extranjeros tanto p<sup>a</sup>. estimular mas à aquellos quanto p<sup>r</sup>. q<sup>e</sup>. la concurrencia de estos en nros Puertos deve spre evitarse en lo posible; por esta razon he determinado suspender p<sup>r</sup>. ahora su publicacion hasta q<sup>e</sup>. las circunstancias y otros conocimientos nos aseguren por una parte de la buena fè de los concurrentes al Comercio de Negros, y por otra la

<sup>1</sup> Francia y España ratificaron su alianza el 4 de enero de 1805.

<sup>2</sup> En agosto de 1806 y julio de 1807.

verdadera necesidad de dicha ampliacion en parte o en todo...''<sup>1</sup>.

Dado el poco tiempo que Melo de Portugal ocupó el cargo, no le fué posible cumplir una gran obra de gobierno, siguiendo, en general, la política de su predecesor. La célebre contienda de Romero sobre si los cueros eran o no *frutos*, continuó con renovada fuerza y Melo mantuvo la resolución de Arredondo, enviando al mismo tiempo todos los antecedentes a España. Además, puso en práctica una destacada reforma del régimen legal al comunicar al Consulado, el 2 de enero de 1796, la R. O. de 4 de marzo del año anterior que autorizaba el comercio de ensayo con las colonias extranjeras<sup>2</sup>.

Había hecho presente el conde de Liniers al rey que las islas francesas conquistadas por los ingleses necesitaban carnes y harinas las cuales podían proveerse con gran beneficio de la navegación y comercio hispanos, por lo que solicitaba permiso para realizar, a su regreso a Buenos Aires, algunas expediciones de esa especie. S. M. accedió a las instancias del conde "considerando q<sup>e</sup> la extraccion de frutos y producciones q<sup>e</sup> no sean retorno p<sup>a</sup> España, puede influir en los progresos de la Agricultura, Comercio y Naveg<sup>on</sup>.", y concedía al mismo tiempo permiso general, por vía de ensayo, a todos los que quisieren hacer semejantes expediciones<sup>3</sup>. Debían atenerse los interesados a las siguientes condiciones principales:

Se les permitía conducir desde Buenos Aires a las colonias extranjeras, en buques nacionales<sup>4</sup>, todos los frutos y producciones que no fueran retorno para España, y si no tuvieren despacho allí, llevarlos a los puertos de la América española, pagando en el primer caso 2 % de extracción. No podrían retornar efectos de Europa, pero sí *negros*, dinero y frutos como ser azúcar, café

<sup>1</sup> Carta del virrey Melo de Portugal a Diego Gardoqui, Buenos Ayres, 12 de noviembre de 1795, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Correspondencia de Arredondo-Melo de Portugal con los Ms. de la Corona, 1795*. Eso explica la resolución tomada por el virrey de conceder sólo 20 días de demora a la fragata *Caña Dulce*. Además hacemos notar que, a pesar de la afirmación de Pedro Melo de Portugal, la introducción de negros, en los años que corrieron desde la concesión de la R. C. de libre comercio de 1791 estuvo casi exclusivamente en manos portuguesas, como se infiere de la observación del cuadro XV.

<sup>2</sup> Incluida en el Oficio del virrey Melo de Portugal, al Tribunal del Real Consulado, Buenos Aires, 2 de enero de 1796; publicada en *FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 89.

<sup>3</sup> R. O. de 4 de marzo de 1795, en *Ibíd.* y en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes*, leg. n<sup>o</sup> 6, exp. 12.

<sup>4</sup> Fueron autorizados los españoles americanos a navegar en buques de su propiedad dada la escasez de barcos y el alza de los fletes.

algodón y otros, siendo su introducción libre. Estaba permitido el retorno desde las colonias extranjeras a cualquier puerto de las posesiones hispanas, "del mismo modo q<sup>e</sup>. a Buenos Aires". Terminaba encargando al Tribunal del Real Consulado observara los progresos del "ensayo" y tomara las providencias convenientes para evitar cualquier abuso <sup>1</sup>.

Melo, interpretando restrictivamente esta gracia, no le permitió al conde extraer cueros, decisión que comunicó al rey. Este reprobó la determinación del virrey y el 6 de junio de 1796 le previno expresamente, que los cueros debían ser incluídos entre los frutos exportables. Con esta afirmación se sentaba la calificación definitiva sobre la naturaleza del cuero como producto.

En esta época el comercio de Buenos Aires se amplió notablemente. Las naves de la Compañía de Filipinas que venían desde Manila y otros puertos del Pacífico comenzaron a hacer escala en el Plata, y se abrió un comercio regular de carnes y harinas con La Habana.

Cuando sobrevino la ruptura con Inglaterra, el giro mercantil se adaptó a las exigencias de la guerra mediante disposiciones de emergencia. Sin embargo fué otorgado, el 30 de octubre de 1796, a un comerciante de Cádiz, Benito Patrón, un importantísimo permiso para introducir 8.000 negros en los virreinos del Río de la Plata y Perú y el reino de Chile <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Por R. O. de 10 de julio de 1796 se aclararon conceptos de la anterior de 4 de marzo de 1795 estableciendo que la importación de frutos de colonias extranjeras no podría hacerse sino en buques nacionales (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes*, leg. n<sup>o</sup> 6, exp. 12).

<sup>2</sup> R. O. dada en San Lorenzo, el 30 de octubre de 1796. Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 119. Patrón debía ajustarse en ese giro a las franquicias contenidas en la R. C. de 24 de noviembre de 1791, cumpliendo las siguientes condiciones: Que el producto de la venta de los negros debía extraerlo en buques nacionales o en los negreros solamente, pagando el 6 % establecido. Pero atendiendo a que las ventas eran por lo regular al fiado, se le autorizaba a exportar dichos productos antes o después de la introducción de los esclavos, por lo que se recomendaba a las autoridades aduaneras de Montevideo llevaran cuenta de Cargo y Data para evitar cualquier abuso. Debía extraer por Montevideo las dos terceras partes del producto de la venta de los 8.000 negros bozales en cueros al pelo, y la otra en plata y demás *frutos del país*. Debiendo zarpar la mayor parte de las expediciones desde Montevideo en derechura al África, se le permitía establecer en ese puerto un depósito de efectos nacionales y extranjeros, necesarios para la adquisición —trueque— de los negros. Quedarían custodiados en la Aduana hasta su embarque. Sabemos que ya con anterioridad a la obtención de este permiso, Patrón se había dedicado a la compraventa de negros, pues por R. O. dada en Madrid, a 1<sup>o</sup> de julio de 1796, dirigida al virrey del Perú,



Para los años que quedan del siglo XVIII, es posible establecer una lista de los negreros que lograron, por expresa concesión real, permisos para introducir negros en el Río de la Plata. Fueron ellos:

Tomás Antonio Romero que obtuvo la R. O. de 25 de marzo, actualizada por la de 20 de noviembre de 1797, por las que se le autorizó importar los negros que quisiere desde África al virreinato del Río de la Plata, con facultad de *internación*. Además por R. O. de 6 de abril de 1798 se le renovó el permiso por dos años.

El conde del Premio Real quedó autorizado por R. O. de 16 de abril de 1798 a introducir en Lima, vía Montevideo, 2.000 negros bozales <sup>1</sup>.

Manuel de Sousa Freire: a este comerciante portugués, vecino de Lisboa, la R. O. de 29 de mayo de 1798 le aseguró permiso para introducir en el Río de la Plata 1.200 o más negros bozales, y la R. O. de 30 de julio de 1798 extendió el número a 1.500 o más.

La R. O. de 5 de julio de 1799 concedía permiso al portugués Antonio López, del comercio de Lisboa, para conducir 1.000 negros al expresado virreinato.

Para evitar los efectos de la guerra sobre el comercio y no cortar el intercambio, se tomaron algunas providencias que importaban una libertad mayor. Olaguer, a comienzos de su gobierno, permitió cargar trigo a una fragata francesa que venía de colonias de esta nación. Poco más tarde permitió descargar mercaderías a varios buques neutrales que llegaron al Plata. Cuando Pedro Duval, activo comerciante de Buenos Aires, adquirió una nave en Río de Janeiro para emplearla en el intercambio de negros y frutos del país, se le exoneró de los derechos que gravaban su compra y se declaró que todos los demás introductores de esclavos que siendo españoles compraran naves en el extranjero para dedicarlas a ese giro, gozarían de igual liberalidad <sup>2</sup>.

Con estas medidas se evitó la paralización comercial, aunque ellas no impidieron que Olaguer hiciera vigilar con eficacia el

se disponía "que se devuelvan a Dn. Benito patron (de Cádiz) los Dros qe. se le cobraron en esa Rl. Aduana por los 197 Negros vozales que condujo desde Montevideo por el Cavo de Ornos, a excepcion del de Consulado y de otro qualquiera municipal qe. hubiese satisfecho" (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes, 1798-1799*, leg. nº 3, exp. 5).

<sup>1</sup> Por haber importado 230 negros procedentes de África en la fragata *San Felipe* (a) *La Rosa*, llegada a Montevideo en enero de 1797, se le permitió la extracción de 60.000 cueros al pelo, libres de derechos, y llevar por lastre 3.000 quintales de cobre o estaño. Véase: cuadro XV.

<sup>2</sup> R. O. de 20 de marzo de 1797, publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 123.

comercio ilícito, así como en el orden interno la entrada clandestina de extranjeros<sup>1</sup>. Fué durante su interinato que se amplió la franquicia de comercio con buques extranjeros, al expedirse la R. O. de 18 de noviembre de 1797<sup>2</sup>. La apertura de los puertos coloniales a las banderas neutrales, o sea de países no beligerantes, hizo que buena parte del beneficio se fuera a esos países y aun a los enemigos. Pronto el gobierno español debió notar cómo todo iba a poder de los norteamericanos o angloamericanos<sup>3</sup>, como se les decía entonces, y de los británicos, quienes, para acomodarse a las exigencias, adoptaban simuladamente la bandera "estrellada".

Al iniciarse el año 1798 se comenzó a gestionar en el Consulado la habilitación del puerto de Buenos Aires. El 8 de enero había entrado la zumaca *San Pío* (a) *el Martes*, propiedad del conocido negrero Pedro Duval. Sólo se le permitió la descarga de la esclavatura por llegar el barco en tan mal estado que prácticamente estaba hundiéndose. Precisamente a causa de la llegada de esa nave se substanció un interesante expediente ante el regente de la Mata Linares. Duval, para conseguir el permiso de desembarcar los negros alegaba que en las disposiciones reales no estaba prohibido expresamente el puerto de Buenos Aires y demostraba que el desembarco en Montevideo aumentaba el costo sensiblemente. Se defendía de las imputaciones del virrey que acusaba a los traficantes de negros de efectuar comercio de contrabando, haciéndole notar que ya por espacio de veinte años se ocupaba de la compraventa de esclavos, habiendo pagado siempre con exactitud los Reales derechos. Como en el primer momento se le negara a Duval

<sup>1</sup> Oficio del virrey Olaguer Feliú de 15 de noviembre de 1797 ordenando que no se permita el desembarco de personas, ni de efectos, de las naves que lleguen procedentes de colonias extranjeras o de las del tráfico de negros, poniendo a bordo guardias permanentes, de tropas si fuere preciso (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n.º 123, exp. 16).

<sup>2</sup> R. O. Permitiendo en Buques nacionales o extranjeros desde Puertos de Potencias neutrales, ó de España, expediciones de efectos no providos, con retorno preciso á puertos nuestros, según se egecutó en la Guerra del año de 1779 (publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 134).

<sup>3</sup> En San Lorenzo el Real, a 27 de octubre de 1795 se había concertado un *Tratado de Amistad, Límites y Navegación entre los Estados Unidos de América y el Rey de España*, que en más de una oportunidad sirvió de escudo a las fragatas angloamericanas que llegaban al estuario del Plata (Véase por ej.: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n.º 98, exp. 2568). Con la misma aquiescencia de las autoridades suministraban, por medio del contrabando, artículos europeos a los habitantes de estas provincias, llevándose en cambio los productos del país.

el permiso que solicitaba, recurrió al Consulado pidiéndole lo representase. Intervino entonces este tribunal, pero el expediente que inició y que se prolongó durante largos años, lo derivó en realidad hacia la obtención de la habilitación del puerto de Buenos Aires para el tráfico de negros con absoluta prescindencia del de Montevideo<sup>1</sup>.

Interesaban y entusiasmaban a la población las cuestiones relacionadas con la vida mercantil de la ciudad; así siguió con inquietud las menudencias, por ejemplo, del asunto sobre embarcos de la zumaca *Na. Sa. de Monserrat*<sup>2</sup>, con valiosos cargamentos de negros y géneros europeos, cuyos dueños pretendían ampararse en las amplias disposiciones de la R. C. de 1797 sobre comercio con neutrales, en tanto que el fiscal aconsejaba al virrey que correspondía aplicar la R. O. de 1795 sobre comercio con colonias extranjeras.

El 24 de marzo de 1798 Pedro Duval presentó una solicitud que dió motivo a otro interesante expediente. Pretendía en primer término que a pesar de haber expirado el plazo prefijado para el comercio de negros en embarcaciones extranjeras, se le permitiese conducir a Montevideo en el bergantín *Na. Sa. de los Dolores* (a) *el Viernes* que había comprado en Río de Janeiro, 527 negros de ambos sexos llevados allí por su cuenta desde Cabinda (África). Que si en ello hubiese alguna dificultad, se le permitiese conducir a Montevideo en la citada nave, herramientas, hierro, medicinas, lonas, jarcias, brea, alquitrán, papel y otros frutos de aquel país por el importe de la esclavatura. Si tampoco hubiese lugar a esto, pedía se le concediese introducir dicho importe en efectos o géneros no prohibidos. Como cuarta alternativa pretendía que, al menos, si lo demás se le negara, se permitiera el arribo del buque en lastre como comprado en tiempo para la trata de negros. El virrey se mostró inflexible y por decreto de 13 de junio de 1798 dispuso que "no ha lugar a las tres primeras solicitudes, y solo se le concede permiso p<sup>a</sup> que pueda traer al Pto. de Montevideo el Berg<sup>n</sup>. en lastre con los Documentos y Comprobantes q<sup>e</sup>. acrediten su legítima adquisición"<sup>3</sup>. A pesar de nuevas tentativas de Duval

<sup>1</sup> *Ibid.*, Comerciales, 1802, leg. n<sup>o</sup> 24, exp. 6; *Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 123, exp. 16; *Consulado de Buenos Aires, Expedientes*, leg. n<sup>o</sup> 3, exp. 9; *Hacienda*, leg. n<sup>o</sup> 88, exp. 2278; además lo publicado en ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Consulado de Buenos Aires, Antecedentes - Actas - Documentos*, ts. I a IV, 1785-1799, Buenos Aires, 1936-1947.

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n<sup>o</sup> 88, exp. 2295. Véase además cuadro XV.

<sup>3</sup> En carta n<sup>o</sup> 158 a Dn. Franco. de Saavedra, el virrey Olaguer Felid<sup>o</sup> exponía que con motivo de haber concluído el término concedido para el comercio de negros en embarcaciones extranjeras, quedaba en su fuerza y

ofreciendo una fianza de 10.000 pesos para poder introducir la esclavatura en dicho barco, nada obtuvo<sup>1</sup> hasta que llegó a conocimiento de las autoridades rioplatenses la R. O. de 12 de abril de 1798<sup>2</sup> por la que se prorrogó por dos años más el permiso de introducir negros, bajo las condiciones expresadas en la R. C. de 24 de noviembre de 1791.

En el ínterin también Romero había hecho presente al rey los inconvenientes con que tropezaba para realizar el giro negrero, puesto que para continuar el comercio directo desde Montevideo a las costas de África, necesitaba comprar naves a propósito, que no podía hallar en los puertos de España, pero sí en los extranjeros, con la ventaja de poder adquirirlos por los frutos exportados a ellos en retorno de los negros. Como resultado de sus gestiones S. M. le permitió por R. O. dada en Madrid, el 30 de julio de 1798, comprar en dichos puertos las embarcaciones que hubiera menester tripulándolas en caso necesario con *extranjeros*. Los cónsules españoles deberían autorizar su compra y expedición con documentos en forma, que entregarían al capitán de las naves, las cuales deberían navegar directamente en lastre para Montevideo donde serían matriculadas con absoluta libertad del derecho de extranjería, media anata y de otros cualesquiera, ya fueran reales o municipales<sup>3</sup>.

En cuanto a la esclavatura conducida, a pesar de la exención de contribuciones decretada, los traficantes de negros debieron pagar los impuestos municipales en el puerto de su introducción. En el Río de la Plata el Consulado tenía fondos propios que provenían en parte del derecho de *avería*, fijado en  $\frac{1}{2}$  % por la

vigor el permiso para que los españoles hicieran este tráfico directo a la costa de África, y que en buques nacionales del comercio de frutos pudiesen retornar negros (Buenos Aires, 30 julio 1798), en MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. III, pág. 113.

<sup>1</sup> Sólo por decreto de 16 de octubre de 1798 se le concedió a Duval el permiso que solicitaba para conducir los 527 negros comprados en tiempo de la anterior licencia en la costa de África y se ordenó despachar el correspondiente pasaporte y licencia a favor de su hijo Manuel (Véanse pormenores en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n.º 115, exp. 6). Pero Duval ya había dispuesto la venta de los negros e interpuesto recurso ante el rey que, mediante la R. O. de 22 de mayo de 1801, le concedió permiso de extraer 100.000 cueros al pelo para que pudiera resarcirse de las pérdidas sufridas (Véase pág. 295).

<sup>2</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, *etc.*, *cit.*, pág. 145; ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Consulado de Buenos Aires, etc.*, *cit.*, t. III, págs. 267 y 268.

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes*, leg. 4.º, n.º 18. Olaguer Feliú acusó recibo de esta R. O. el 10 de marzo de 1799, cuatro días antes de finalizar su interinato.

R. O. de 6 de febrero de 1794, sobre todos los géneros y frutos introducidos o exportados por mar en los puertos de su distrito, y que era fijado y exigido por los administradores de las aduanas de Buenos Aires y Montevideo. Como algunos comerciantes se negaron a pagar esa contribución, entre ellos Tomás Antonio Romero, Tomás Fernández, Manuel Aguirre y Ramón Miguez, el virrey Olaguer debió intervenir y por Auto de gobierno de Buenos Aires, 11 de julio de 1798, confirmó la obligación de los traficantes en esclavatura de satisfacer el derecho aludido. Pero como los mercaderes se resistieran a pagar lo vencido, el virrey finalmente accedió, el 24 de octubre, satisficieran lo que les correspondía a partir de la fecha de su declaración precedente <sup>1</sup>.

Todas estas disposiciones muestran claramente la amplitud de las franquicias otorgadas al comercio como consecuencia del estado de guerra. En la práctica, los resultados no se hicieron esperar. Se ha podido documentar la entrada de once navíos negreros con más de 1.135 negros, durante el año de 1797, y de 12 naves con más de 1.449 esclavos, durante el año de 1798 <sup>2</sup>.

Cuando el virrey marqués de Avilés asumió su mandato en 1799, comprendió que su gestión debía desenvolverse en un momento difícil, pues existían una cantidad de problemas y se condensaba un estado de crisis económica y social. A consecuencia de la prosecución de la guerra con Gran Bretaña, perduraron las mismas dificultades de comunicación con la Metrópoli como en períodos anteriores, pero en cambio comenzaron a afluir gran cantidad de barcos neutrales. El permiso concedido a los *naturales*, de introducir efectos de lícito comercio en embarcaciones neutrales desde países extranjeros, engendró grandes abusos, pues los españoles prestaban sus nombres a extranjeros y se excusaban de hacer los retornos a España con pretexto de la guerra. Fué tal el desorden en todas partes que el monarca mandó por R. O. de 20 de abril de 1799 que cesase absolutamente el permiso otorgado, porque "Lejos de verificarse los efectos favorables a q<sup>e</sup> se dirigia esta soberana resolucion, ha convencido la experiencia de un modo incontestable, q<sup>e</sup> . . . se ha convertido todo en daño gral. del Estado, y Particular de los Vasallos de América y España, y en aum<sup>to</sup>. de la industria y del Comercio de sus Enemigos, poniendo en su mano la fuerza mas poderosa p<sup>a</sup>. continuar la guerra . . ." <sup>3</sup>. Quedaba derogada en todas sus

<sup>1</sup> Expediente formado sobre la contribución del dro de averia, q<sup>e</sup>. deben hacer los traficantes de Negros, 1798, en *Ibid.*, *Expedientes, 1798-1799*, leg. n<sup>o</sup> 3, exp. 5.

<sup>2</sup> Véase: cuadro XV.

<sup>3</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 158.

partes la R. O. de 18 de noviembre de 1797 y todos los permisos que por otras se hubieren concedido en general o particular, o por providencias de los virreyes, gobernadores, intendentes y demás funcionarios de América, “quedando en su fuerza y vigor las leyes de Indias y el Reglam<sup>to</sup>. del libre comercio y los mismos Xefes obligados baxo expresa responsabilidad a tomar quantas provid<sup>as</sup>. juzguen conducentes no solo á su puntual observancia, sino tambien á reparar los daños q<sup>e</sup>. ha causado el exceso ocurrido en el uso de la citada R<sup>l</sup>. Orn.”.

Esto no impidió que continuaran llegando naves y más naves cuyos capitanes, so pretexto de ignorancia, solicitaban permiso para proceder al desembarco de sus bajeles por tener fletes y cargamentos comprometidos.

En 1º de junio de 1799 Avilés expidió un decreto concediendo a dos conocidos comerciantes negreros, el ya citado Pedro Duval y Manuel Aguirre, permiso para extraer en frutos del país a puertos extranjeros, el sobrante del valor de los esclavos introducidos por ellos, pagando los derechos reales y municipales que adeudaren <sup>1</sup>.

Otro permiso dado por las autoridades rioplatenses favoreció a Francisco Dubuas [*sic*: Dubois], natural de Francia, procedente de la Isla de Mauricio, y residente en Buenos Aires, quien obtuvo licencia para retornar de aquella isla los bienes que decía pertenecerle, en negros <sup>2</sup>.

Una nueva franquicia otorgada para animar a los españoles a emprender la trata de negros estuvo contenida en la R. O. fechada en San Lorenzo, 23 de octubre de 1799. En ella se recomendaba a las autoridades rioplatenses auxiliasen la introducción de los negros y extracción del producto de sus ventas “sin causar demoras ni perjuicios à los Buques q<sup>e</sup>. se presenten como lo executará la Fragata Danesa la Fortuna, q<sup>e</sup>. salió para ese Reyno à cargar los cueros, cobres y demas Frutos del producto de los que introdujo la Española San Felipe (alias) la Rosa” <sup>3</sup> y les encargaba que cumplido el término de la permisión, informen “con acierto

<sup>1</sup> Véase: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Aduana de Sta. Fe, etc., 1667-1809*. El decreto del virrey fué aprobado por R. O. dada en San Lorenzo, 23 de octubre de 1799. Véase: *Ibid.*, *Comerciales*, 1801, leg. nº 21, exp. 7.

<sup>2</sup> Debía utilizar para ello una embarcación española, francesa o amiga fletada para españolizarla. Véase: *Ibid.*, *Tribunales*, leg. 169, exp. 11.

<sup>3</sup> La fragata *San Felipe* (a) *La Rosa* entró en Montevideo el 19 de enero de 1797 con carga de negros correspondientes al permiso del conde del Premio Real (véase: pág. 289).

á cerca del sistema y reglas que devan adoptarse en lo subcesivo en utilidad de ese Virreynato, y de su agricultura”<sup>1</sup>.

Avilés en su Memoria del 21 de mayo de 1801 asienta que esta R. O. hizo concurrir a muchas naves neutrales extranjeras a los puertos del estuario, favoreciendo de ese modo el inevitable contrabando. Pero este virrey no siempre cumplió estrictamente la voluntad real y toleró la escapatoria de la *españolización* de navíos. Como ya lo hemos hecho notar, mediante ese recurso los barcos extranjeros podían comerciar. Navegaban con su propia bandera hasta acercarse a las aguas territoriales o algún punto de la costa del Brasil, en donde advertidos de los inconvenientes, fingían la venta a un comerciante español que cambiaba la bandera y desembarcaba la mercadería en Buenos Aires sin dificultad alguna. Inmediatamente se llenaba su bodega con frutos del país y, al salir de la jurisdicción española enarbolaba la bandera originaria. Los comerciantes locales se prestaban gustosos a esta clase de simulación por los beneficios que les reportaba<sup>2</sup>. De ahí que por R. O. de 18 de julio de 1800 se insistiera en la disposición precedente de 20 de abril de 1799<sup>3</sup>.

Como ya estaba por concluirse la prórroga concedida al tráfico negrero en el Río de la Plata, se dispuso, por R. O. de 4 de septiembre de 1800, con el fin de no detener ni interrumpir la introducción de esclavos en esas regiones, fuesen admitidos todos los negros bozales que introdujesen los comerciantes de acuerdo con lo estipulado en la R. C. de 24 de noviembre de 1791<sup>4</sup>. Se complementó esta orden con la de 6 de febrero de 1801 emitida a causa de las dudas que habían surgido sobre la verdadera interpretación de la libertad de derechos concedida a ese giro. Se declaraba que en ella estaban comprendidos todos los impuestos que se percibían para la Real Hacienda y que sólo estaban

<sup>1</sup> La R. O. está publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 160.

<sup>2</sup> Afirma Avilés que “Tambien merece lamentarse el abuso que se ha hecho del muy benéfico real permiso para comprar embarcaciones extranjeras en lastre, con el designio... de aumentar la marina mercantil. Es grande el número de los permisos y patentes que se han dado, y que solo han servido para negocios que han hecho los agraciados con los extranjeros, vendiéndoles sus nombres y patentes; y cuando debian hallarse estos puertos con un crecido número de embarcaciones, así compradas, sólo se esperimenta su muy notable y escandalosa falta...” (*Memorias de los Virreyes, etc., cit.*, pág. 514).

<sup>3</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 181 y E. RAVIGNANI, *op. cit.*, págs. 149 y 150.

<sup>4</sup> Publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 183. El virrey del Pino ordenó su cumplimiento por decreto de Buenos Aires, 24 de julio de 1801.

exceptuados los municipales de guerra y Consulado que, estando destinados a fines especiales, no debían perdonarse. Los comerciantes negreros debían pues pagar sólo el 6 % establecido. Además se recomendaba no se les detuviera en el futuro, causando demoras y gastos sin utilidad ni fundamento, que únicamente servían para “retraerlos de sus operaciones mercantiles, por no verse expuestos á disputas continuas quando S. M. tiene mandado en repetidas Reales ordenes que se les proteja u auxilie por todos los medios posibles á fin de que emprendan con actividad y esperanza la extraccion de los frutos de ese Virreynato estancados con la continuacion de la Guerra en grave daño de su Agricultura y del Comercio”<sup>1</sup>.

A pesar de esas recomendaciones la corona siguió recibiendo constantemente quejas de los comerciantes negreros o de sus apoderados y en más de una oportunidad debió favorecerlos —como ya se ha visto repetidas veces—, mediante expresas órdenes para que pudieran usar las mercedes que se les habían concedido<sup>2</sup>.

Pero la desconfianza de las autoridades coloniales tenía su razón de ser: casi todas las naves negreras trataban de introducir

<sup>1</sup> *Ibid.*, t. VII, págs. 188 y 189. El análisis de los expedientes relativos a la llegada de los navíos negreros ilustra claramente las dificultades que los funcionarios oponían a los negreros. Aun cuando no descubrían alguna maquinación contraria a las leyes, el despacho era lento, dificultoso y no pocas veces redundaron las dilaciones en pérdida de vidas humanas.

<sup>2</sup> Tuvieron ese origen las Rs. Ordenes expedidas el 18 de enero y 22 de mayo de 1801. El texto de la primera es el siguiente: “Los Consignatarios de las Fragatas el Jason, y la Guadalupe, Capitanes dn. Bicente de Zafra, y Dn. Pedro Zaldortuss, que procedentes de Montevideo llegaron a este Puerto, bajo la Protecc<sup>o</sup>n del Comboy Portugues; se quejaron de que V. E. les impedia el libre vso de sus buques, y sus Cargamentos, a pretexto de no constarle los permisos con que vinieron, ni los registros con q<sup>e</sup>. salieron de Buenos Ayres, y enterado S. M. de todo; se ha servido mandar qe. V. E. dege entera libertad a los Dueños de las Fragatas; y sus cargamentos qe. los bendan, ò conduzcan donde les acomode, respecto a qe. son del producto de la benta de Negros en Bs. As. qe. es libre absolutam/ de Dros Rs. con tal qe. satisfagn. allí el 6p% de todo lo que extraign.; y tamv<sup>n</sup>. de conducirlos a los Puertos Nacionales ò extrangeros como mejor les combenga, cuyas gracias tiene S. M. concedidas a los introductores de Negros pr. la Rl. Ced. de 24 de Noviembre 1791 y Rl. ordn de 24 de Enero de 1793 en recompensa de lo Delicado, y expuesto qe. es este como del qe. pende el fomento de la Agricultura de aquel Virreinato y demás Dominios del Rey, en las Américas; Participo a V. E. de su Rl. orden... Dn. Pedro de Cevallos” (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Comerciales, 1802*, leg. nº 24, exp. 2, núm. 318). La otra “Rl. Orn. Para qe. dn. Pedro Duval pueda extraer 100.000 Cueros al pelo, y qe. pueda conducirlos a Puertos extrangeros donde le acomode, y otras adbertencias”, está publicada en *FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 190.



también alguna porción de “efectos de ilícito comercio”, circunstancia que motivaba largos expedientes. A menudo la importación de esclavos era en realidad sólo un pretexto, pues conducían un número despreciable, pero en cambio traían las bodegas colmadas de mercaderías que tenían excelente salida en Buenos Aires, como ser: azúcar, aguardiente de caña, cera, arroz, telas, lienzos, lonas, sombreros, cuchillos, papel, productos farmacéuticos (drogas) y maderas.

Si bien generalmente los efectos de procedencia europea, y por lo tanto “no permitidos” eran comisados y luego rematados en beneficio de la Real Hacienda, no pocas veces, gracias a la recomendación del administrador de la Aduana de Buenos Aires, Ángel Izquierdo, los interesados conseguían que se les entregaran los cargamentos íntegros, contribuyendo los derechos de círculo completo por las mercaderías que no estaban incluidas en las Reales cédulas de libertad de comercio<sup>1</sup>.

Como ejemplo podemos citar lo ocurrido al arribar a Buenos Aires la zumaca *El Rosario*, el 15 de octubre de 1799. Es interesante el dictamen del fiscal Márquez de la Plata que sostuvo que la embarcación había salido para hacer “cambio de frutos y tráfico de negros, habiendo para esto último obtenido permiso p<sup>a</sup> extraher 4000 cueros al pelo... habiendo retornado... en lugar de Negros, 200 doc<sup>as</sup> de cuchillos, papel, lienzo de lino, &c. ... trayendo solo una Negra, (ridículo arbitrio) p<sup>a</sup> dar por cumplida la expedic<sup>o</sup> en esa parte”, por lo que opinaba que “no se procede de buena fe... como sucede en esta en q<sup>e</sup> tan abierta y escandalosamente se abusa de las gracias, q<sup>e</sup> S.M. se ha dignado dispensar...”<sup>2</sup> Exigía la declaración de comiso, por lo menos de los efectos europeos. Izquierdo en cambio sostuvo que los frutos eran de lícita importación en conformidad de las Reales órdenes de 4 de marzo de 1795 y 10 de julio de 1796, y que se habían admitido otras embarcaciones nacionales y extranjeras en iguales condiciones, por lo que era de parecer se entregaran los efectos contribuyendo los impuestos correspondientes. Avilés se inclinó al parecer del administrador de la Aduana y, por Auto de gobierno de 23 de diciembre de 1799 ordenó entregar al interesado —el capitán de la nave, Lorenzo de Oñaederra—, todas las mercaderías previo pago de los derechos de círculo completo, además de los que debió haber satisfecho por los cueros que había extraído

<sup>1</sup> Hubo casos en que las autoridades se mostraron especialmente severas ordenando el pago de dobles derechos.

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n<sup>o</sup> 90, exp. 2320, Dictamen del fiscal Márquez de la Plata, Buenos Aires, 12 de diciembre de 1799.

y no se le habían cobrado en su totalidad por haberlos exportado para invertir su importe en esclavatura<sup>1</sup>.

Complicó aún más el comercio negrero, el hecho de que ya antes de marzo de 1799 se reiterara la prohibición de extraer negros del Brasil. En la visita de entrada efectuada a la zumaca *San Pío*, el 5 de abril de 1799, el capitán de la nave declaró a las autoridades que había salido de Buenos Aires el 17 de diciembre anterior con el designio de traer el resto de los negros arribados a Río de Janeiro procedentes de Cabinda en una embarcación de Pedro Duval, a quien también le pertenecía el *San Pío*. Pero el virrey del Brasil, cumpliendo una orden de Lisboa, le había negado la licencia de exportación para los mencionados negros. Había entonces intentado sacarlos clandestinamente, más advertido de que las autoridades, en conocimiento de sus manejos, habían dispuesto embargarle el barco y poner en prisión a la tripulación del mismo, había procurado zafarse para asegurar la embarcación y su gente<sup>2</sup>.

La opinión pública en el Brasil no era del todo favorable al comercio negrero. Así lo indica la *Representación de la Cámara de Río Grande al Príncipe Regente, contra el contrabando y la exportación de esclavos a Montevideo* en que la Cámara de esa capitania se quejaba de que algunos comerciantes ambiciosos de Río de Janeiro cargaban naves con esclavatura y otras mercaderías y las dirigían al Río de la Plata para venderlas en Montevideo. Allí negociaban con los españoles a trueque de trigo, harina, carne salada y otros géneros que conducían luego a los puertos brasileños, ejerciendo de este modo, según los recurrentes, un "peligroso contrabando", pues impedían la salida de productos iguales o semejantes de Río Grande<sup>3</sup>.

A pesar de la prohibición se exportaban, pues, negros del Brasil. Acerca del mecanismo de la carga de esos pobres individuos nos suministra datos de interés el capitán de la goleta española *Santa Fortunata*, llegada a Montevideo el 8 de enero de 1800. Declaraba haber recibido los 250 negros de su carga a la altura de San Sebastián en la costa brasileña, de dos lanchas pesqueras a cargo de un portugués que le comunicó eran para Casimiro Francisco de Necochea, comerciante de Buenos Aires, y Francisco

<sup>1</sup> Casos como éste, se repitieron continuamente en los años que nos ocupan, y así lo demuestra la lectura del cuadro XV.

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *Aduana, Expedientes, 1790-1799*, Declaración del Capitán Luis Goytia, A bordo, Buenos Aires, 5 abril 1799.

<sup>3</sup> *Representación* de 5 de noviembre de 1800, véase: MARIANO B. BERRO, *La agricultura colonial*, págs. 47 y 48, Montevideo, 1914.

Antonio Maciel, de Montevideo. Pero al practicarse el reconocimiento de la embarcación las autoridades aduaneras descubrieron una cantidad de cajones con efectos de contrabando escondidos debajo del azúcar, café y velas de cera declarados. Al instruirse la sumaria el capitán Parareda expresó que “el demás cargamento” lo había recibido del patrón de una zumaca portuguesa en el mismo lugar, precipitadamente de noche y en alta mar, debiendo atender a los golpes que le hacían las embarcaciones atracadas al trasbordo, por lo cual no había podido imponerse del verdadero contenido... Como nadie se presentara a reclamar las mercaderías “no permitidas”, los 19.325 pesos de su remate fueron distribuidos entre la Real Hacienda y los aprehensores<sup>1</sup>.

En 1799 llegaron al Río de la Plata 30 embarcaciones con negros, de las cuales 19 procedieron del Brasil. También en 1800 la mayor parte de las naves que se sabe arribaron con esclavos a estas regiones, los trajeron de esa colonia portuguesa<sup>2</sup>.

Cabe señalar aquí que en 1799 la llegada de la fragata corsaria francesa *La Republicana* con sus dos presas portuguesas *Na. Sa. de los Ángeles* y *Santa Cruz* cargadas de negros esclavos, conmovió la tranquila vida de la población del virreinato. Agitaron los ánimos multitud de cuestiones, pues aparte de plantearse el problema de si las naves eran de buena o mala presa, surgía el interrogante de si los negros al ser prisioneros de guerra de un capitán francés republicano eran libres (*citoyens*) o si seguían sujetos a esclavitud. Desde luego, el capitán Le Bosec sostuvo este último punto de vista, pues todo su interés estaba en la venta de los mismos.

Apenas se supo en Buenos Aires que Le Bosec quería vender allí los negros de la *Reyna de los Ángeles* “salió a la parada haciendo personería el caballero Procurador de Pobres de esa ciudad”, pidiendo al virrey se sirviese declarar libres a dichos negros. Éste dió curso a la “intempestiva y extraordinaria pretension”<sup>3</sup> confirmando vista a los fiscales y al auditor de guerra quienes dictaminaron que no existía en el Río de la Plata tribunal competente para decidir acerca de la legitimidad o ilegitimidad de las presas. Intervino también la Audiencia expresando su parecer de que se intimara al capitán corsario saliera inmediata-

1 *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n.º 98, exp. 2553.

2 Muchas naves negreras salieron armadas “en corso y mercancía”.

3 Alegato de los capitanes de las tres presas (*Reyna de los Ángeles, Santa Cruz y Bella Flor*) de *La Republicana*, Montevideo, 19 de febrero de 1799, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asunción del Paraguay, Valle de Ygua, Temporalidades, etc., 1700-1810*, Pza. N.º 9.º.

mente del puerto, permitiéndosele nombrar un apoderado español que defendiera sus intereses en caso de dejar atrás las presas. Avilés despidió a Le Bosc en abril de 1799 y, previo otorgamiento de fianzas, autorizó la venta de los cargamentos. Las naves fueron entregadas a sus capitanes permitiéndoseles dedicarlos al tráfico de frutos con el Brasil<sup>1</sup>.

Pero otra fué la preocupación de Juan Cayetano Molina, cirujano mayor de la plaza de Montevideo. Había pasado, acompañado por otro *cirujano*, el Dr. Giro, y el capitán del puerto, a reconocer el estado de sanidad de la esclavatura de las dos presas y, atenta la crecida mortandad durante el viaje y el número de enfermos de escorbuto y viruelas, resolvieron declararlos de rigurosa cuarentena. No tardó Molina en presentar enérgicas protestas a las autoridades para que hicieran observar la medida profiláctica ordenada, pues los negros más sanos se habían depositado en el caserío o *Casa de los Negros* y los demás se llevaron al Buceo, alojándolos en las casas del saladero de carnes, junto a la laguna donde diariamente el público acudía a lavar sus ropas. Aumentó la indignación del médico al excusarse los otros dos miembros de la Junta de Sanidad a firmar sus escritos de protesta, por lo que solicitó la intervención del síndico procurador de la ciudad. Pero nadie le prestó atención. Exasperado, puesto que “los negros diariamente se han ido internando y disminuyendo el numero” y no hallando otro arbitrio “â reparar mi credito si se propaga el contagio”, evadió toda responsabilidad comunicándole al gobernador: “nunca considere de mi cargo cualesquier resultas”<sup>2</sup>.

Afortunadamente nada sucedió y el excesivo celo del facultativo sólo ocasionó algunas molestias y querellas de menor importancia.

Hacia mediados de marzo de 1799 entró en Montevideo otro corsario francés, *El Gran Bonaparte*, cuyo capitán Augusto Carbonell había apresado sobre el Cabo Frío en Brasil un bergantín

<sup>1</sup> Prestaron fianzas Francisco Antonio Maciel, Francisco Antonio Belaustegui y Casimiro F. de Necochea. Avilés dió cuenta a S. M. en 5 de junio de 1799, logrando real aprobación (Véanse: *Ibíd.*, Pza. N° 4° y Pza. N° 9°; *Hacienda, 1799*, leg. n° 92, exp. 2370; MANUEL RICARDO TRELLES, *Revista de la Biblioteca Pública de Buenos Aires*, t. III, pág. 475, Buenos Aires, 1881). El 22 de agosto de 1801 el virrey del Pino acusó recibo de la R. O. que autorizaba la venta de los efectos y negros que habían conducido las presas de *La Republicana*.

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Asunción del Paraguay, Valle de Ygua, Temporalidades, etc., 1700-1810*, Pza. N° 4. Escrito presentado por Juan Cayetano Molina en Montevideo, el 23 de enero de 1799

que navegaba bajo pabellón portugués y que, con carga de negros, se dirigía desde las costas africanas hacia el Río de la Plata<sup>1</sup>. A su llegada se presentó a las autoridades el conocido comerciante negrero Joseph Ramón Mila de la Roca quien pudo comprobar que esa nave era en realidad española y de su propiedad, así como la esclavatura que conducía, por lo que le fué entregada mediante una gratificación a Carbonell. *Españolizado* luego el barco, salió con el nombre de *La Seguridad* (alias) N° 8 al comercio de frutos con colonias extranjeras<sup>2</sup>.

Además de la vía marítima hubo una corriente de introducción de esclavos, aunque de poca monta, por vía terrestre. Eran en su mayoría negros introducidos desde el Brasil por contrabandistas, a los que empleaban generalmente como peones en los trabajos propios del comercio clandestino, robo de ganados, faena de cueros, etc. Sin embargo, algunas veces los introducían para venderlos. Son muy abundantes los datos acerca de los negros apresados en estas circunstancias dado el ahinco con que las partidas fronterizas perseguían las actividades al margen de la ley para repartirse luego el producto del comiso.

Cuando se tuvo noticias en Buenos Aires de que, concertados los *Préliminares de Londres* (1° de octubre de 1801), podía esperarse la paz, un conjunto de destacados miembros del Cuerpo de Comercio presentó a la Junta de Gobierno una *Representación* para que se prohibiesen las arribadas de buques extranjeros al Río de la Plata; se restableciera el comercio al pie en que estaba antes de la guerra sin permitir "otras Expediciones Españolas, a estraños Reynos que las de Esclavatura", y se diera preferencia en concurrencia de los extranjeros, a los buques nacionales surtos en estos puertos para su fletamento. Reclamaban estas providencias por necesarias a causa del abuso con que se realizaba el contrabando y señalaban que el país estaba inundado de géneros extranjeros prohibidos, que se efectuaban gruesas extracciones clandestinas de dinero y que se retornaba sólo un corto número de esclavos, pero en cambio cuantiosas mercaderías. Después de pintar un vivo retrato de los perjuicios "que padecerá la Marina mercantil nuestra, si el Extrangero tiene libertad para anticiparse en sus cargamentos, o si goza del beneficio de la igualdad" representaban "Que el Comercio de Negros, cuya permanencia es

<sup>1</sup> El *Nazaret* entró al puerto de Montevideo el 12 o 15 de marzo de 1799 (Véase: cuadro XV).

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Comerciales*, leg. n° 27, exp. 3, "Instancia de Dn José Ramón Mila de la Roca (Premio por sus servicios) (1805)".

necesarisima, vnicamente se permita hacer en buques nacionales de construccion propia o Españolizados, y con Tripulacion de naturales. Que haya de traerse el n° de esclavatura correspondte a las Toneladas del Buque p<sup>a</sup> evitar así, que a pretexto de ese comercio se continúe el de generos extranjeros, cuyo recurso extraordinario es por demas quando tenemos el ordinario restablecida la Paz, y cuyas resultas, amargas... hemos tocado”.

“Que si los retornos de Esclavatura se hiciesen en efectos de ban precisam/ aduanarse en los Puertos de Esp<sup>a</sup> así se equilibrará esa clase de comercio con el de la Península...”<sup>1</sup>.

Entre los que firmaban esa petición encontramos a personajes de sonada actuación en tiempos en que se discutía acerca de si los cueros eran *frutos*, como ser Joseph Martinez de Hoz, Francisco Antonio de Herrero, Joseph Xavier de Amenavar, Franco, de Llano y su hermano, comerciantes que fácilmente se reconocen como “monopolistas”. En apoyo de esta *Representación*, el teniente de síndico del Real Consulado hizo una propia, de fecha 27 de abril de 1802, y pasó ambas a consideración del virrey<sup>2</sup>.

Del Pino cuidó los intereses generales de la administración y de la economía de toda su jurisdicción y, como en los años de 1801 y 1802 hubo gran afluencia de naves extranjeras que, al amparo de la legislación otorgada durante la última guerra, acudían a extraer el producto de esclavatura introducida por diversos comerciantes, trató de poner freno a los abusos. A ello respondió que en Acuerdo Real Ordinario de Justicia de (Buenos Aires) 10 de junio de 1802 “su excelencia se conformò con mandar, que los interesados en los Barcos extranjeros fletados de arribo contradicho por el Ministerio Fiscal por venidos sin especial R<sup>l</sup> Permiso no tienen derecho para hacer acequibles sus Contratas, ni extraher en ellos por producto de Esclavatura, Cueros ni frutos en perjuicio del preferente fletamento de los Buques españoles que existan y han arriado con motivo de la Paz, pendiente la duda controvertida de si debian ser o nò admitidos aquellos a cargar: — Que solo atendiendo a las consideraciones de buena fé alegadas por los fletadores fundados en la interpretacion de algunas R<sup>s</sup>. ords. menos decisivas, y en algunos exemplares de licencias

<sup>1</sup> Sin fecha, hay una anotación: “Enterada la J. de Gov. en marzo 9 de 1802 — Bs. Ays. (*Ibid.*, *Consulado de Buenos Aires, Expedientes*, leg. 4<sup>o</sup>, n<sup>o</sup> 39.)

<sup>2</sup> Compartía ese mismo parecer el virrey del Pino que ya había propesto a la Corte, se prohiba terminantemente la introducción de negros y la extracción de frutos en embarcaciones extranjeras (Carta N<sup>o</sup> 106 del Virrey Don J. del Pino, á Dn. Miguel Cayetano Soler, Buenos Aires, 15 de marzo de 1802); véase: MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. III, pág. 146).

concedidas por su inmediato Predecesor, se permita por modo de equidad a los Barcos que han tenido 3 ò mas meses de puerto durante la Instancia, que estando ajustados y completos los fletamentos de los españoles en el termino de dos meses que se les señala puedan contraer el Sobrante de cueros y frutos de Cuenta de los Introdutores de negros, con prebia constancia de ser producto de ellos. — Que en esta determinacion, ò gracia sólo deben comprehenderse los Buques extrangeros que conste haber venido en Lastre, sin incluirse los que a pretexto de exportar frutos haian introducido efectos en mucha, ò poca cantidad dando motivo a las causas que sobre el particular se han formado y deben agitarse por el Ministerio Fiscal para su conclusion, ni tampoco los Barcos de excedente número de Toneladas a las que prescribe la R<sup>l</sup> Cedula de 24 de Noviembre 1791. — Que la precedente determinacion graciable de cargar sobrantes, no debe tampoco extenderse a los Buques extrangeros, que en lo sucesivo puedan arriivar fletados sin particulares R<sup>s</sup>. permisos, pues por el mismo hecho de no exivirlos en el Acto de su arrivo deberán ser excluídos, con solo los auxilios permitidos; comunicándose al efecto ordenes al R<sup>l</sup> Govor. subdelegado de Montevideo, y al Comandante de la Ensenada...’’<sup>1</sup>.

Mediante este decreto se resolvió, pues, la situación de muchos navíos que se hallaban en puerto para extraer el producto de la venta de esclavos importados por Romero, Maciel, Duval, Acha, Aguirre y otros.

Durante su mandato el virrey se mostró tolerante permitiendo la entrada y descarga a navíos extranjeros<sup>2</sup> que conducían negros, y la carga de productos de retorno; pero se mostró firme cuando se trató de la importación de frutos de colonias extranjeras, como sucedió cuando Gerardo Estebe y Llach solicitó permiso para comprar un buque extranjero en Río de Janeiro, con fondos que allí tenía. Si bien afirmaba querer traer la nave cargada de frutos al Río de la Plata para luego destinarla al tráfico directo con el África, las autoridades le negaron el permiso porque sostenían que la introducción de frutos de colonias extranjeras sólo estaba permitida realizarla en buques nacionales, y que el pretexto de

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Comerciales*, leg. 24, exp. 2 (Nº 318); y *Comerciales, 1801*, leg. 22, exp. 9, fs. 23 a 25. Fué revocado por Sobremente el 22 de junio de 1805.

<sup>2</sup> En 23 de agosto de 1802 entró al puerto de Buenos Aires la fragata inglesa *Sir Hyde Packer*; a principios de 1803 arribó a Montevideo la fragata norteamericana *La Minerva*, etc. Véase: cuadro XV.

destinarlo luego a la trata únicamente había servido de pantalla para numerosos fraudes<sup>1</sup>.

Al declararse la guerra con el Portugal los comerciantes rioplatenses sufrieron más de un quebranto y el intercambio se resintió a causa de las prohibiciones impuestas por los lusitanos. Francisco Xavier Ferrer, dueño de la fragata española *La Joven María Josefa* había extraído todo un cargamento de cueros —de toro, de venado y de nutria—, que pensaba vender con ganancias en Río de Janeiro. Pero como antes de poder realizarlo estallaran las hostilidades, se vió precisado a salir del puerto sin terminar la operación. A su regreso a Montevideo se le inició expediente por no haber cumplido con los retornos prescriptos, correspondientes a las extracciones<sup>2</sup>.

Por eso, ante las crecientes dificultades con que tropezaron los mercaderes, fué necesario contemporizar. Del Pino revocó su anterior parecer dando una providencia por la que concedía licencia a Francisco Maciel para comprar un buque en el Brasil con destino al comercio de negros, libertándolo del gravamen de llevarlo en lastre a Montevideo para su *españolización*, y extendió esa gracia a los demás comerciantes españoles empleados en dicho tráfico<sup>3</sup>.

Para poder realizar sus viajes al África con menos riesgos, no pocos traficantes españoles optaron por enarbolar en sus naves el pabellón portugués. Es ilustrativa al respecto la declaración que el 4 de mayo de 1803 hacía a las autoridades del Plata Carlos Camuso, el apoderado de Benito Patrón, favorecido, como ya se ha visto, con permisos de importación de negros.

Expuso Camuso que la fragata *Na. Sa. de la Concepcion* (a) *La Reina Luisa* había introducido dos veces en Montevideo negros por cuenta de su poderdante y en conformidad con la R. O. del 30 de octubre de 1796, haciendo navegar a la nave con pabellón portugués “à que se vió precisado p<sup>a</sup>. evitar los perjuicios de la Guerra”. Habían hecho la compra del bajel a nombre de un vasallo de S. M. F., en cuyo nombre fué despachado la pri-

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, 1802, leg. n<sup>o</sup> 105, exp. 2722. Asimismo por cartas nos. 390 a 392 el virrey del Pino comunicó a la Corte haber negado el permiso que solicitara y haber ordenado saliera del puerto de Buenos Aires la fragata *Merrymack* fletada por T. A. Romero para hacer el comercio de negros (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *op. cit.*, t. III, pág. 175).

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n<sup>o</sup> 105, exp. 2728.

<sup>3</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 353: R. O. de 29 de agosto de 1806 aprobatoria de la providencia dada por el virrey.



mera vez desde Lisboa para Mozambique. A su llegada a Montevideo, como no obtuviera suficientes documentos para poder nacionalizar la nave, se vió en la necesidad de efectuar el segundo viaje en los mismos términos, pero habiendo recibido el certificado de propiedad española expedido en Lisboa el 5 de marzo de 1801 por el cónsul general de España, solicitaba se procediera a su *españolización*. En consecuencia, el 21 de mayo de 1803, se declaraba solemnemente “nacionalizada e Incorporada a la Marina Mercante dha. Frag<sup>ta</sup>. con calidad de q<sup>e</sup>. no se le dé otro destino q<sup>e</sup>. p<sup>a</sup>. el trafico directo de Negros”<sup>1</sup>.

El 27 de octubre de 1803 prestaban declaración el capitán y 28 miembros de la tripulación de la fragata inglesa *Constantina* que había naufragado en la costa sur a la altura del cabo San Antonio. Concordaban todos en el dramático relato de sus peripecias. La nave había salido de Londres con carga por cuenta de la compañía propietaria del barco. Descargó las mencionadas mercaderías en el cabo Corso y se dirigió a Boni, en Guinea, donde el capitán compró 312 negros con el objeto de conducirlos a Buenos Aires para Francisco del Sar. Cuando se vieron varados, intentaron echar al agua la lancha, pero no fué posible hasta el día siguiente en que un negro fué a tierra nadando con un cabo que afirmó en la costa. Ataron a él la lancha y pudieron así hacer varios viajes poniendo a salvo 130 negros y parte de la tripulación. Todavía quedaban a bordo el capitán, el piloto, más ocho marineros con 150 negras cuando los tripulantes que estaban en tierra, vararon la lancha y no quisieron volver por ellos a pesar de los muchos gritos, clamores y cañonazos que dispararon pidiendo socorro. Entonces, viendo que la mar gruesa les despedazaba el buque, resolvieron picar los palos y formar jangadas en las que se salvaron el capitán, el piloto, ocho marineros y siete u ocho negras. Se quedó a bordo el cirujano, —que no se quiso embarcar—, y el resto de la esclavatura que, suponían los sobrevivientes, se habían ahogado. Estando completamente desamparados en tierra vieron a cinco indios a quienes pidieron de comer y que los condujesen a Buenos Aires mediante una gratificación de cinco pesos a cada uno, pero después de dos días desaparecieron dejándolos abandonados en un monte. No les quedó más remedio que ponerse en marcha con toda la esclavatura. A las tres leguas avistaron una toltería y reconocieron en sus moradores a los mencionados cinco indios. Dos días estaban allí cuando “se les apareció un Christiano” que los condujo a la Guardia de Chascomús

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, leg. n<sup>o</sup> 108, exp. 2785, fs. 22 y 24. La *españolización* fué aprobada por R. O. de 16 de febrero de 1804.

donde fueron socorridos y conducidos a la capital. De los negros que salvaron del naufragio sólo llegaron 22, los demás fallecieron de necesidad, en el camino <sup>1</sup>.

A principios de 1804 entró en el puerto de Montevideo la polacra corsaria holandesa *Hoop* con una presa inglesa llamada *Neptuno*, cargada de negros. El capitán del corsario solicitó licencia para expender los esclavos, pero sólo se le concedió permiso para vender los necesarios a cubrir los gastos habidos, ordenándosele salir lo más pronto posible del puerto.

Pero durante la noche del 26 de febrero se produjo a bordo del *Neptuno* un levantamiento de los negros que amenazaron con matar a la tripulación y demás blancos. A no ser por los auxilios que inmediatamente recibieran de la fragata de guerra española *Medea* y de otros barcos particulares, las consecuencias podrían haber sido graves. Con todo no pudieron evitar que algunos esclavos, viendo frustrados sus designios, se arrojasen al agua. La causa pareció ser su desesperación por tener que volver a embarcarse y proseguir viaje hacia lo desconocido...

El 21 de marzo el gobernador Ruiz Huidobro comunicó al virrey del Pino, desde Montevideo, que el capitán Mordeille (o Mordeyll) no se había determinado a salir al mar con la esclavatura del *Neptuno*, por recelo de ser víctima con todos los individuos de su dotación, del furor de aquélla, pero que, cuando ya pensaba concederle eventualmente el permiso de vender los negros, se presentó para solicitar la correspondiente licencia para reembarcarlos y dar a la vela, como lo había efectuado ese día por la mañana. Había vendido Mordeille, según lo permitido, setenta negros que fueron trasbordados a la fragata mercante *Sta. Eulalia* (a) *la Bárbara* con destino al Callao.

Días más tarde Ruiz Huidobro recibió información del comandante militar de Maldonado de que había arribado a ese puerto la *Sta. Eulalia* (a) *la Bárbara* con motivo de una sublevación de negros a bordo. Éstos se habían apoderado de víveres y aguada y tratado de forzar las escotillas. Con el auxilio de tropas consiguieron desembarcar en Punta del Este a cien negros varones, de los cuales se condujeron veinte —que en concepto del capitán eran los cabecillas—, al cuartel de Maldonado. Los restantes se engrillaron en Punta del Este mismo para reembarcarlos.

A pesar de que se habían pacificado los esclavos, el gobernador ordenó suspender la salida del navío y proceder a la inte-

<sup>1</sup> Cuatro de los negros sobrevivientes fueron regalados a Domingo Arellano en recompensa por "aberlos conducido, darles mantencion en espacio de 14 días de camino y amas aberles Libertado de los Indios Infieles" (*Ibíd.*, *Comerciales*, leg. n.º 25, exp. 21).

rrogación de los mismos, valiéndose de intérpretes. Por vía muy reservada le participaba al comandante de Maldonado su recelo de que acaso el mayor número de los esclavos que conducía la *Bárbara* hubiera sido trasbordada clandestinamente en el río de la presa *Neptuno*, o embarcada en Montevideo mismo con complicidad del resguardo, pues mientras el capitán de la corsaria gestionaba el permiso de venta, inesperadamente cambió de idea: pidió permiso y salió al mar con todos los negros casi a la misma hora que la *Sta. Eulalia*. Sospechaba que Mordelle hubiese conseguido vender la esclavatura a algún comerciante, a pesar de las leyes y de la negativa del virrey, por lo que ordenaba una investigación del caso <sup>1</sup>.

El misterio se aclaró cuando llegó a la ensenada de Barragán, a fines de marzo, la fragata *Aguila*, que fácilmente fué reconocida como el *Neptuno* por su antiguo capitán. Se revelaron además los detalles del trasbordo de la esclavatura, de noche y en secreto, a la fragata española *Magariño* que se dirigió al Callao. Al proseguir las diligencias para establecer la identidad de la embarcación, se supo que la había comprado Benito Olazábal, por intermedio de su encargado en Santa Catalina, al sobrecargo de la corsaria *Hoop* y que después de cargar cuarenta negros varones de doce a dieciocho años, por cuenta y riesgo de Olazábal, se dirigió al Río de la Plata <sup>2</sup>.

## 6. SOBREMONTE FRENTE A LOS PROBLEMAS DE LA TRATA.

Al quedar Sobremonte al frente del virreinato le cupo intervenir en uno de los procesos más largos que se substanciaron con motivo de la llegada de un buque con carga de negros a estas regiones <sup>3</sup>.

Había salido el *Matty* de Londres en agosto de 1796 para la costa de Guinea donde había cargado negros para conducirlos al Río de la Plata por cuenta de su dueño Josef Maló, un comerciante inglés residente en Buenos Aires. Pero próximo a su destino había sido apresado por la fragata española *Santa Leocadia*. Arribó pues a Montevideo en calidad de "presa de guerra", el 19 de enero de 1797.

Entretanto Maló había vendido la nave con su carga a Francisco Antonio Maciel, comerciante de Montevideo, pero como coin-

1 *Ibid.*, *Tribunales*, leg. n° 96, exp. 21.

2 Véanse: *Ibid.*, *Hacienda*, leg. n° 120, exp. 3046; *Hacienda*, leg. n° 131, exp. 3288; *Hacienda*, leg. n° 132, exp. 3305; *Tribunales*, leg. n° 94, exp. 21.

3 Véanse: *Ibid.*, *Hacienda*, leg. n° 82, exp. 2126 y 2129; *Ibid.*, leg. n° 84, exp. 2172; *Ibid.*, leg. n° 89, exp. 2316; *Ibid.*, *Comerciales*, 1804, leg. n° 26, exp. 23; *Ibid.*, *Aduana de Buenos Aires*, *Correspondencia*, 1779-1810.

cidiera con la declaración de hostilidades contra Inglaterra, se suscitó la duda acerca de si la venta se había efectuado aún en tiempo hábil. A pesar de repetidas representaciones de Pedro Josef de la Quadra, a nombre de Maciel, invocando todos los motivos, leyes, tratados y circunstancias especiales por los que dicho bergantín y su cargamento debían ser entregados a su legítimo dueño, nada consiguió. Por R. O. de 22 de agosto de 1800, prevaleciendo el parecer que la venta a Maciel había sido concertada posteriormente a su apresamiento, se ordenó que mientras se esclareciera la duda acerca de si el valor de la presa tocaba a S. M. o a la nave apresadora, el *Matty* sirviera de almacén de pólvora. En cuanto a los 198 negros que componían su carga, inmediatamente habían sido reconocidos por el facultativo para separar los enfermos y hospitalizarlos. Los sanos fueron enviados a Buenos Aires para su venta, como también la tripulación que quedó internada como "prisioneros de guerra"<sup>1</sup>.

No falta a este expediente la nota emotiva. El 11 de junio de 1799 informaba el depositario de algunos de los negros del *Matty* que uno de ellos, llamado Antonio, en la desesperación que lo embargaba cuando debió seguir a su nuevo dueño, sólo había atinado a degollarse con un cuchillo que había llevado del servicio de la mesa. Habían logrado salvarle la vida, pero "otro exceso de su fuerte condición" dió motivo a que se lo pusiese en lugar más seguro que la casa del señor García, frente al Hospital Betlemítico, que servía de depósito a los negros: fué pasado al Presidio donde se lo mantuvo al trabajo público<sup>2</sup>.

A causa de la guerra y la tardanza en enviar los informes solicitados por las autoridades metropolitanas, la solución del asunto quedó demorada hasta que Sobremonte ordenó, el 2 de mayo de 1804, que se diera cumplimiento a la R. O. expedida en San Lorenzo el 13 de noviembre de 1803, entregando el bergantín *Matty* y el líquido de los negros y efectos que había conducido, a Francisco Antonio Maciel, su verdadero dueño<sup>3</sup>. Pero como Bustamente y Guerra, ex-comandante de Marina del apostadero de Montevideo, presentara informes e hiciera gestiones tendientes a que no se efectuara dicha entrega y, como por su parte Maciel

<sup>1</sup> Resulta interesante la tasación de los esclavos que hicieron dos comerciantes junto con el facultativo y que sirvió como base en el remate que de los negros se hizo (*Apéndice*, documento núm. 2).

<sup>2</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda*, 1797, leg. n.º 82, exp. 2129, fs. 109 y 110.

<sup>3</sup> Es muy ilustrativa la *Liquidación formada en la Conta. general de Ext. y Ri. Haza. pa. demostrar las cantidades existentes en Tesa. del Producto del cargamo. del Bergn. Ingles represaliado nombrado el Matty...* (*Ibid.*, exp. 2126, véase: *Apéndice*, documento núm. 3).

iniciara expedientes sobre daños y perjuicios, y otras pretensiones, las actuaciones se dilataron hasta el mes de abril de 1806.

El 28 de mayo de 1804 fondeaba en el puerto de Montevideo la fragata de bandera portuguesa *El Joaquín*, fletada por Martín de Álzaga. Había salido de Mozambique el 19 de noviembre de 1803 con un cargamento de 376 negros (301 de la expedición y 75 "de libertades") de los cuales no quedaban vivos más que 60, habiendo sucumbido los demás durante la larga travesía<sup>1</sup>.

El capitán del puerto de Montevideo, Francisco de Soria y Santa Cruz, en presencia de huésped tan poco grato, se alarmó y decidió poner al barco en observación, pero el gobernador Ruiz Huidobro, haciendo suyo el informe del cirujano Juan Cayetano Molina que dictaminara "estar apestada", dispuso que la nave quedase incomunicada y saliera inmediatamente del puerto. El capitán trató de resistir la orden, pero ante la amenaza de que se emplearía fuerza, obedeció y se hizo a la vela el 29 de mayo. Pero ya el 1º de junio, sorprendido por un fuerte temporal, regresó *de arribada* y se dirigió a encallar en la Playa de la Aguada, al Sudeste de la casa de la Compañía de Filipinas.

Álzaga, a quien su apoderado en Montevideo había puesto en conocimiento de lo acaecido<sup>2</sup>, presentó una reclamación. Pero Ruiz Huidobro no estuvo nunca en buenos términos con el negrero y dió cuenta a Sobremonte de que había ordenado el alejamiento de *Joaquín*, medida que el virrey aprobó. Álzaga, herido en su amor propio, protestó porque la nave no había sido atendida correctamente y, sosteniendo la falsedad del informe del facultativo, hecho "sin los debidos discernimientos", solicitó la designación de una formal Junta de Sanidad para esclarecer el estado de la fragata y su esclavatura.

Entretanto, el 2 de junio se había resuelto que ante la im-

<sup>1</sup> Leemos en un escrito presentado el 4 de junio 1804 a las autoridades de Montevideo por Zacarías Pereira, que el número de negros sanos que restaban ascendía a 60, la mitad de los cuales eran de la masa de la expedición y la otra mitad eran *de libertades* "que son los que pertenecen al Dominio de las personas particulares y han sido sus compradores". Era significativo el hecho de que ninguno de los individuos blancos había enfermado "lo que da a entender que no ha sido la peste la que ha quitado la vida a estos negros... pues un contagio general, qual se supone, comprehende indistintamente a todas aquellas personas que viven bajo de la misma comunicación, y en un recinto tan pequeño como es el que puede permitir una Fragata de poca talla..." (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n.º 94, exp. 15, fs. 23 y sigs.).

<sup>2</sup> La enemistad del apoderado de Álzaga, Zacarías Pereira, con el cirujano Molina provenía de una diferencia habida en la visita de entrada efectuada al navío *Belisario*, en enero de 1804.

sibilidad de poder hacer salir la fragata desarbolada y semideztrazada, debería observar una rigurosa cuarentena.

Indignados, Álzaga y Pereira presentaron a las autoridades toda una serie de petitorios, escritos y memoriales. Criticó Álzaga al licenciado Molina imputándole “conocimientos incompletos de las enfermedades contagiosas” o mala voluntad, y comparaba la llegada del *Joaquín* con la de la fragata *Na. Sa. del Juncal* que desde Mozambique a Montevideo, en una travesía de 101 días, —mucho menor que la del *Joaquín*—, había perdido 190 negros, a pesar de lo cual Molina no la había conceptuado en su visita de “apestada”, ni había ordenado hiciera cuarentena. Afirmó Álzaga que a la mortandad de los negros del *Joaquín* no sólo había contribuido la falta de agua, sino también la “variación de temperamento, fuera de otras causas que a bordo de un buque fatigan a estos miserables trasplantados entes”. Protestó por haberse obligado al barco a salir del puerto sin prestar auxilio a los “apestados” y porque tampoco se había tomado ninguna medida de socorro cuando debió volver medio destruído por la tormenta, ordenándose en cambio su incomunicación y disponiendo se les suministraran víveres dos veces por semana para que cumplieran la cuarentena a bordo de la nave, sin proceder a hacer la visita de sanidad pedida para conocer el verdadero estado en que se hallaban. Reclamó de la forma en que fué establecida la cuarentena —que debía volver a comenzar cada vez que muriese un individuo—, y de la lentitud y negligencia con que se llevaba adelante el procedimiento. Recalcó “el cumulo de Rs. Ords. expedidas por el Rey en recomendacion de sus vasallos que se dedican al trafico de Negros a la Costa de Africa”... “siendo fuera de duda este trafico vno de los Ramos mas recomendados a V. E. por la Soberanía, baxo los mas estrechos encargos de proteger a los subditos Españoles que se dedican a trafico tan interesante al bien del Estado, como arriesgado p<sup>a</sup>. ellos mismos”<sup>1</sup>.

Finalmente Álzaga fué complacido. El virrey Sobremonte accedió a sus instancias y con fecha de 14 de junio de 1804 dispuso que se reuniera una Junta de Sanidad con exclusión del cirujano Molina, para esclarecimiento del estado de contagio del *Joaquín*, su tripulación y esclavatura.

Pero Ruiz Huidobro se alzó “para sostener en el modo que debo el decoro de mi representación como gobernador de esta Plaza” y pidió venia para dirigirse a la Suprema Junta de Sanidad de la Península y, por su intermedio “diga S. M. si los comerciantes interesados en los buques pueden hacer tales ges-

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 63, exp. 4, fs. 16 a 33.

tiones". Aunque Sobremonte no pudo admitir que se discutieran sus órdenes, tendió un puente en defensa de su investidura escribiendo al margen de la nota de Ruiz Huidobro: "La que se libró el 14 de junio en nada rebaja el decoro de su representación y carácter, ni es tampoco contraria al concepto que le ha merecido el distinguido celo con que ha procurado tomar todas las medidas que creyó oportunas, a beneficio de la salud pública, sino que sin desaprobárselas ni aplaudirlas, únicamente tuvo por objeto facilitar al interesado el uso de un remedio legal que por ningún motivo debía negársele". Pero no admitió la apelación a la Junta Suprema "por ser inadecuada al sistema legislativo de estos dominios, y deberá proveer según el resultado de la Junta dispuesta, dando cuenta a la superioridad"<sup>1</sup>.

Se procedió entonces al análisis de las causas que motivaron las desventuras del *Joaquín* tomando declaración a todos los miembros de su tripulación, inclusive al cirujano del buque, de la que resultó que a pesar de no haber en Mozambique ninguna epidemia cuando zarparon, se había procedido a la vacunación de todos los negros; que desde el puerto de embarque hasta el Cabo de Buena Esperanza tardaron 45 días; que la mortandad comenzó al segundo día, falleciendo en ese trayecto 46 negros, pero que aumentó considerablemente en el viaje de 81 días desde el Cabo hasta Santa Catalina; que después de montar el Cabo pusieron los esclavos a ración de agua, dándoles un cuartillo diario, y al mediar la travesía, se redujo a medio cuartillo diario<sup>2</sup>; que en ese tramo murieron 210 negros. Todos los declarantes estuvieron de acuerdo en que la mortandad no se debió a pestes o contagio, sino por *cismar* la esclavatura, "de la enfermedad q<sup>e</sup> suele reinar entre los Negros bosales de aquella costa quando se les embarca, que consiste en el pesar y melancolia que se apodera de ellos, reduciéndolos hasta el extremo de no tomar alimento alguno y morirse de necesidad, y tambien les resulta la muerte, de los golpes que con los balances [*sic*: balanceo] reciben"<sup>3</sup>. El capitán José Sebastián describía el *Chisma* o *tristeza* como una enfermedad que duraba por lo general de cuatro a diez días y, en algunos casos hasta un

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n.º 94, exp. 15.

<sup>2</sup> El cuartillo de agua portugués equivalía a algo más de medio litro aproximadamente (504 mililitros). Cuatro cuartillos equivalían a una cántara. El capitán Sebastián debió reconocer que ignoraba la capacidad de aguada que tenía el buque. En *Ibid.*, fs. 70 y sigs. está la declaración de José Sebastián.

<sup>3</sup> *Ibid.*, *Tribunales*, leg. n.º 63, exp. 4, f. 153, declaración del segundo piloto Juan Gularte (Buenos Aires, 18 septiembre 1804).

mes, en que los esclavos no querían comer, sino sólo beber, sin presentar otros síntomas especiales, ni erupciones, ni calenturas<sup>1</sup>.

En Santa Catalina, donde habían permanecido 41 días, se les murieron 16 negros de diarrea a causa del cambio de comida, “por el repentino y abundante refresco que allí tomaron”<sup>2</sup>. Desde Santa Catalina tardaron 35 días hasta Maldonado, y de allí un día a Montevideo, en cuyo transcurso perdieron otros diez negros.

El día 19 de julio de 1804 la Junta de Sanidad dictaminó que “la esclavatura q<sup>e</sup>. condujo dha Fragata ‘Joaquín’ ha experimentado una verdadera enfermedad contagiosa á los de su especie y no á los blancos, suponiendo ciertas esta parte las exposic<sup>o</sup>n. juradas del Cap<sup>n</sup>., sin que el origen de ellas sea la excasez de agua q<sup>e</sup>. suponen, puès está demostrado q<sup>e</sup>. no la hubo desde Mozambique hasta montar el Cavo de B<sup>a</sup>. Esperanza, y sin embargo murieron en esta travesía 46”, y añadió que la reducción de la ración pudo haber incrementado la enfermedad epidémica que antes padecían, que lo demostraba también el hecho de que en Santa Catalina habían muerto 16, a pesar de que nada les había faltado allí. Pero, por no haber fallecido más que un esclavo (de una caída) desde la fecha de su llegada, la Junta estimó “que el contagio se halla extinguido” y que podía levantarse la cuarentena a la embarcación con las precauciones siguientes: que previa visita a bordo, el capitán hiciera baldear el buque con agua y vinagre y perfumarlo con los ingredientes que se enviarían y que los negros que todavía quedaban en el buque se alojasen en la casa de la Compañía de Filipinas para su observación durante otros sesenta días<sup>3</sup>.

Además la Junta hizo presente al virrey la necesidad de establecer en la Isla de las Flores, —único paraje adecuado—, un lazareto, aunque fuera provisional, para que allí hicieran cuarentena los individuos que según parecer de la Junta de Sanidad debían hacerla<sup>4</sup>. En conformidad con este dictamen, Ruiz Huidobro comunicó a Sobremonte el resultado de la visita realizada al *Joaquín*, donde no encontraron novedad particular y en consecuencia permitieron, el 29 de julio de 1804, el desembarco a los que estaban aún en él.

<sup>1</sup> *Ibíd.*, *Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 94, exp. 15, fs. 70 y sigs.

<sup>2</sup> *Ibíd.*, *Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 63, exp. 4, f. 152.

<sup>3</sup> La mayoría de los negros se había trasladado a la casa de la Compañía de Filipinas, quedando allí incomunicados. Parte de la esclavatura quedó a bordo para atender, junto con la tripulación, el reflotamiento del buque.

<sup>4</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 94, exp. 15, fs. 107 y 108.



Pero el conflicto, lejos de resolverse, se complicó. Alzaga interpuso recurso reclamando daños y perjuicios<sup>1</sup> y solicitó que el cirujano Molina explicara porque había pedido el alejamiento de la fragata<sup>2</sup>.

Molina no se hizo rogar, informó y, con mucha intención, señaló el "inhumano y execrable comercio"<sup>3</sup>.

Alzaga se indignó, recogió el agravio y en un memorial presentado a Sobremonte en octubre de 1804, tachó al anterior informe de superficial y su examen de poco exacto. Opinó que el modo en que Molina dispuso la expulsión del Joaquín fué *execrable e inhumano* y lo acusó de querer abolir el tráfico negrero, pues "ningún comerciante cordato, tendrá la imprudencia de exponer sus caudales al tráfico de Negros tan recomendado por el Rey, previendo q<sup>e</sup> fuera de los contingencias y peligros comunes a todas las expedie<sup>o</sup> marítimas de esta Ciudad, debe recelar en el arribo a estos mismos Puertos de su destino, los funestos efectos del capricho de un facultativo, prevenido, ó menos instruído, o menos bien intencionado". Suplicó al virrey pasara el expediente al Real Tribunal del Protomedicato para que "los facultativos más ilustrados de esta capital informen si en la costa de Mozambique existe la epidemia general"<sup>4</sup>.

Sobremonte accedió y dió traslado al Tribunal del Protome-

1 Como la nave y su cargamento estaban asegurados, Zacarías Pereira solicitaba, el 23 de junio de 1804, se le diera testimonio de lo actuado para poder presentar todo a la Diputación de Comercio a quien tocaba determinar si la mortandad sería por cuenta del asegurado o del asegurador (*Ibid.*, *Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 63, exp. 4).

2 Buenos Aires, 23 de agosto de 1804.

3 "Me bastó solam<sup>te</sup>. el oyr el excesivo n<sup>o</sup>. de muertos p<sup>a</sup>. ponerla en cuarentena. La frag<sup>ta</sup>. Joaquin se conducía de una region donde generalm<sup>te</sup>. reina una Epidemia, y de donde nos han conducido a esta no una sola vez, la de Viruelas, y de que en la actualidad la causa de su permanencia y generalidad la atribuyo, y no sin fundam<sup>to</sup>. a este Inhumano, y execrable comercio..." (*Ibid.*, *Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 63, exp. 4, f. 185).

4 "A la super. penetracion de V.E. no se le ocultará q<sup>e</sup>. el Cirujano Molina, exagera demasiado los peligros q<sup>e</sup>. amenaza à la salud publica el Comercio de Negros, que gradua de *inhumano* y *execrable*. Tampoco ocultará q<sup>e</sup>. estos odiosos atributos con q<sup>e</sup>. caracteriza al preven<sup>do</sup>. Cirujano el comercio de negros, son menos conciliables con el objeto de tantas, y tan repetidas R<sup>s</sup>. Ced<sup>s</sup>., y orns en que S.M. le tiene recomendado, con previos informes sin duda, de que lexos de introducir vn Contagio desolador de sus amados Vasallos, será muy util a éstos, no menos que al publico y al Estado" (*Ibid.*, fs. 190 a 193).

dicato<sup>1</sup> que consideró correspondía a la Junta de Sanidad emitir juicio sobre los puntos propuestos por Álzaga. Éste se opuso e insistió ante el virrey para que el Protomedicato manifestase claramente su opinión. Sobremonte era hombre de Álzaga. El 19 de abril puso al pie de la solicitud "Como se pide" y el Protomedicato cumplió. Dictaminó que no existe epidemia en Mozambique y que no ha encontrado ni semiplena prueba de que la mortalidad del *Joaquín* la hubiera provocado una epidemia. La atribuyó a "la falta de agua que sufrió la esclavatura; su apiñamiento en la bodega, las alectivas pasiones de animo, los imponderables trabajos padecidos y, para colmo, la destructora *sirigonza*"<sup>2</sup>. Álzaga, satisfecho ya su amor propio, no siguió adelante la acción por daños y perjuicios. Por lo menos no hay constancia de que se hiciera efectiva<sup>3</sup>.

El 3 de octubre de 1804 el virrey Sobremonte comunicaba al Consulado la R. O. del 14 de marzo que permitía la compra de embarcaciones extranjeras, libre del derecho de Alcabala, con el objeto de fomentar la navegación y el comercio directo desde las colonias hispanas a la costa de África. Por lo tanto las ventas ulteriores que se hicieren de esas naves, siempre que se dedicaran al comercio de negros, también serían libres del citado impuesto con la condición de que sólo podrían destinarse a otros usos después de haber verificado cinco expediciones al África, retornando en cada una por lo menos 50 negros, o un total de 250. Habiendo cumplido esos requisitos, los dueños de las embarcaciones quedaban en libertad de darles el destino que quisieren y, si las vendieren, debían pagar el derecho de Alcabala como cualquier otro buque nacional<sup>4</sup>.

El síndico del Consulado, al considerar la anterior providencia, presentó a la Junta de Gobierno un escrito en que afirmaba que su observancia sería diametralmente opuesta a las miras de S. M. "pues es difícil que vn Buque de Construez<sup>n</sup> Estrangera pueda servir cinco viajes a la Costa de África, a menos que en las repa-

<sup>1</sup> El 23 de octubre de 1804. Poco tiempo después cada uno de los miembros designados presentó su informe particular. Fueron los médicos Readhead, Juan Fyndall, Dr. Carlos Joseph Guezzi, David Reid y el licenciado Capdevila (*Ibid.*, fs. 194 a 214).

<sup>2</sup> Enfermedad del sistema nervioso llamada también *sirigomilia*.

<sup>3</sup> En Buenos Aires, julio de 1819, doña María Magdalena de la Carrera, viuda y albacea del finado don Martín de Alzaga, pedía se le diera vista del expediente sobre la llegada del *Joaquín*. Firmaba por ella Félix de Alzaga. Juan José Paso ordenó su búsqueda en la escribanía de Gobierno (*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *Tribunales, División Colonia, Sección Gobierno*, leg. n° 63, exp. 4, f. 228).

<sup>4</sup> FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 267.

raciones y Carenas se imbierta mayor suma de la que tubo de costo en su compra: las aguas calientes del clima, la broma de que abunda, el desaseo irremediable en el transporte de los negros, son poderosos motivos para desmejorarse en corto tpo llegando al mayor deterioro, el que no experimentan en las navegaciones de Europa, ô de los Cavos”.

Continuaba diciendo que obligar a los negociantes a que realicen cinco viajes para poder usar libremente del buque, era lo mismo que prohibirlo, por lo que proponía que para animar a los emprendedores, se dispusiera “que los que compran Buques Estrangeros con destino à la negociaz<sup>on</sup>. de esclavatura en las Costas de África, no puedan dedicarlo a otros vsos hasta aver verificado la introduz<sup>on</sup>. en estos Puertos, de igual numero de esclavos à las toneladas del Buque por el àrqueo que se le forme a su primer arribo a estos Dominios”. Los interesados podrían hacer esta importación en uno o más viajes pero deberían obrar siempre con la mayor escrupulosidad para no dar lugar a simulaciones ni abusos, como el de hacer figurar como africanos los negros adquiridos en el Brasil. Si algún interesado poseyera otros buques, ya en libertad de destinarlos a los usos que le convinieren y quisiera servirse de alguno de ellos para cumplir la obligación contraída por el recién adquirido, le fuera permitido ejecutarlo.

Hizo presente el síndico que para el señalamiento de un negro por tonelada, había tenido en consideración el número que se designaba en la citada R. O., de 50 negros en cada uno de los cinco viajes<sup>1</sup> y observó finalmente, que le parecía justo se distinguiera a los que emplearan buques construídos en los dominios de S. M., y se inclinara el Real ánimo para que el producto de esclavatura introducida por este conducto gozara de mayor libertad de derecho “cuyo veneficio puede ser estímulo para que prefieran la adquisición de Buques nacionales, y al fin se consiga hacerse este comercio exclusivamente por los Españoles, nobstante las ventajas con que le hacen los Estrangeros, cuya concurrencia retrae à muchos para dedicarse a este importante ramo”.

<sup>1</sup> “porque siendo los Buques mas acomodados pa. el giro de estos Puertos, los de 250 tons., es visto se cumple con exactitud el Rl. mandato obligando a traer negro pr. tonelada, y seria subceptible de muchos perjuicios, si assi no se arreglase, ô al menos se observaría vna desigualdad notable gravosa a muchos, avnque probechosa à otros, tal lo sería el que la obligaz<sup>on</sup>. del Individuo qe. adquiere vn Buque de 500 ô más toneladas, fuere igual a la de otro u otros cuyos Buques no excediesen de 100 tons... incombeniente que se salba sugetándose a la introduz<sup>on</sup>. proporcionalm<sup>te</sup>. con arreglo al àrqueo” (El síndico del Real Consulado, Josef de la Oyuela, a los Sres. de la Junta de Govno., Bs. Ays. 27 de Octubre de 1804, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires*, leg. n<sup>o</sup> 6, exp. 8).

La Junta de Gobierno, apreciando las razones invocadas como benéficas para el comercio, acordó que se pasase todo al secretario de Estado y del Despacho de Hacienda para que, haciéndolo presente al monarca, se dignara conceder las gracias que el síndico apuntaba <sup>1</sup>.

De todos modos la R. O. del 14 de marzo 1804 se aplicó con criterio amplio. Lo puso en evidencia el caso de la escuna *Na. Sa. de la Peña* a la que su nuevo propietario José Román Baudrix deseó enviar a Cádiz sin haber hecho alguno de los cinco viajes prescriptos. Consideróse que aunque el buque había sido españolizado en 1803 con el preciso destino de dirigirlo al tráfico directo de negros a la costa africana, no podía servir esa circunstancia de suficiente motivo para negarle al actual dueño la respectiva Patente de Navegación. Opinaban que los interesados cumplían siempre que verificaban el retorno en negros y demás producciones permitidas <sup>2</sup>.

Sobremonte trató de dar impulso a la economía local y se empeñó en reglamentar el comercio y poner freno al contrabando. El 19 de enero de 1805 observó que el tráfico de permuta de frutos permitido por vía de ensayo en las colonias extranjeras (R. O. 4 marzo 1795) se "executa por la mayor parte de los que se dedican a él de un modo muy opuesto á las sabias miras y benéficas intenciones de S. M." por lo que encargó al Consulado propusiera medidas para extinguir tan perjudiciales desórdenes <sup>3</sup>.

Éste no se hizo rogar y a los cinco días (el 24 de enero de 1805) acordó por unanimidad que el único medio para cortar los abusos era la *extinción* del tráfico con las colonias extranjeras y rogaba a S. E. usara de sus altas facultades para hacer que cesara. Pero se opuso al parecer de los comerciantes interesados en el comercio monopolista el síndico, Josef de la Oyuela quien sostuvo que la votación a favor de la extinción de ese tráfico se había hecho con precipitación, sin examen e instrucción de los hechos oportu-

<sup>1</sup> Concedido por R. O. de 18 de diciembre de 1805 (FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., pág. 315).

<sup>2</sup> Auto de gobierno, Buenos Aires, 1º de agosto 1805. Esta resolución debía servir de regla general para los demás casos de igual naturaleza que ocurrieran. *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n.º 67, exp. 7 "Arribada a estas Balisas de la Escuna Portuguesa Nuestra Señora de la Peña..." (1802).

<sup>3</sup> *Ibid.*, *Consulado de Buenos Aires*, leg. n.º 6, exp. 12 "Sobre los males que ocasiona el comercio con Colonias extranjeras y la presencia en nuestros puertos de buques extranjeros con tráfico negro".

nos y conducentes para decisión tan importante, por lo cual pedía vista del oficio del virrey y de los antecedentes de la materia<sup>1</sup> (Buenos Aires, 7 de febrero de 1805).

Sin embargo, los conciliarios Manuel de la Elguera y Antonio Cornet y Prat, encargados de dictaminar en ese asunto, resolvieron que no había necesidad de tal examen: dado los perjuicios que ocasionaba, debía suspenderse el tráfico con las colonias extranjeras.

Estas discusiones diarias en las sesiones del Consulado interesan porque afectaban al comercio de negros, tan íntimamente relacionado con el de los frutos. Resulta así sumamente ilustrativo el recurso presentado el 16 de marzo de 1805 por ese cuerpo al virrey Sobremonte<sup>2</sup> quien pidió "para poder resolver acerca del remedio de los males que ocasiona el comercio de Colonias extr<sup>a</sup>. y la concurrencia en ntros P<sup>tos</sup>. de Buques extrang<sup>s</sup>. à la introduccion de Negros de Africa" se le presentaran los expedientes instructivos que contengan los resultados de "sus comvinaciones y cálculos" y, sin resolver nada, envió todo a la Corte<sup>3</sup>.

Sobre las intenciones del gobierno metropolitano con respecto al comercio de negros no cabía duda alguna, pues en el ínterin se había conocido en Buenos Aires, a fines de enero de 1805, la R. C. dada en Aranjuez el 22 de abril de 1804 sobre la prórroga del libre comercio de negros<sup>4</sup> que alcanzaba a doce años para los españoles (1816) y seis para los extranjeros (1810), contados desde la publicación de esa providencia, bajo las reglas que prescribía la de 24 de noviembre de 1791, con las ampliaciones estipuladas en las posteriores Reales órdenes, y con la indispensable calidad de que los negros que se introdujeran, tanto por los españoles como por los extranjeros, debían ser *bozales*, so pena de comiso. La R. C. declaraba en beneficio de los súbditos de América, que los retornos que por falta de negros, por su excesiva carestía o por otras causas justas, se hiciesen de los puertos extranjeros en herramientas para la labranza, máquinas y utensilios para los ingenios, etc., fueran libres de derecho. Esta gracia se extendía también a los extranjeros siempre que los efectos fueran

<sup>1</sup> R. O. 4 marzo 1795; R. O. 10 julio 1796 y un Memorial de la Junta de Gobierno del Real Consulado al Secretario y Despacho de Real Hacienda, de 23 de marzo 1798 (Buenos Aires) pidiendo se revoque la R. O. del 4 marzo 1795 y denunciando multitud de abusos y desórdenes (en *Ibid.*).

<sup>2</sup> *Apéndice*, documento núm. 4.

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires*, leg. n<sup>o</sup> 6, exps. 11 y 12.

<sup>4</sup> Véase: págs. 33 y 253. El 23 de enero de 1805 la Audiencia de Buenos Aires avisó el recibo de la R. C. Tomóse razón en el Tribunal de Cuentas, el 18 de febrero y en la Aduana, el 27 de febrero del mismo año.

introducidos junto con negros bozales. Declaraba asimismo que si llegara el caso de alterarse el término fijado, se concedería plazo suficiente para que rindiesen su viaje las expediciones pendientes. Encargóse igualmente bajo la más estrecha responsabilidad, a los gobernadores y jefes de Real Hacienda, que se observase rigurosamente el término de cuarenta días concedidos a los extranjeros para permanecer en puerto.

Para lograr el exacto cumplimiento de esta última exigencia, en 6 de febrero de 1805 el marqués de Sobremonte pasó las órdenes pertinentes al comandante general del apostadero de Marina de Montevideo y al administrador de la Aduana de Buenos Aires<sup>1</sup>.

Además, revocó el Auto de 10 de junio de 1802 puesto que esa disposición sólo pudo regir durante el tiempo en que no se había prorrogado formalmente el comercio de negros, pero de ninguna forma después de la R. C. de 22 de abril de 1804. Por eso declaraba libres de todo derecho en su extracción, así los frutos como el dinero que se registrasen para el tráfico directo al África, sin otra obligación por parte de los interesados, que la de afianzar el cumplimiento del viaje y su retorno en negros, oro, plata y otros efectos permitidos<sup>2</sup>.

Apenas conocida la situación de guerra con Gran Bretaña, Sobremonte agotó toda su diligencia para resolver los graves problemas que se presentaban al Río de la Plata. La Metrópoli estaba demasiado absorbida en sus propios asuntos como para poder prestar los auxilios que le eran necesarios a la colonia, por lo que el virrey<sup>3</sup>, plenamente consciente de que el movimiento mercantil era vital para estas regiones, permitió la salida de buques con destino a los demás puertos de Hispanoamérica, a las colonias extranjeras para el comercio de ensayo y a la costa de África para el tráfico de esclavatura.

Pero esta última navegación ofrecía grandes dificultades, y así lo hizo saber Felipe Vidal a las autoridades al expresarles que hacía tiempo había comprado el bergantín *Resoluto* para dedicarlo al tráfico directo de negros, pero a causa de las hostilidades había quedado inutilizado en Montevideo, por ser casi imposible enviarlo "a las Costas de Africa ò a otros qualesq<sup>a</sup>. Puertos en q<sup>e</sup> puede hacerse su empleo por hallarse los primeros llenos de Establecimientos Ingleses, y los Segundos sumamente frecuentados de

<sup>1</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Aduana de Buenos Aires, Correspondencia, 1797-1810*.

<sup>2</sup> *Ibíd.* (El marqués de Sobremonte, al administrador de la Aduana de la Capital).

<sup>3</sup> El 15 de marzo de 1805 (*Ibíd.*).

Buques de Guerra y Mercantes de la misma nacion''. Solicitaba pues al virrey, poder destinar esa embarcación al comercio de ensayo con colonias extranjeras<sup>1</sup>.

Sin embargo, a pesar de los grandes riesgos de la navegación al África, no pocos comerciantes dirigieron sus naves a esas costas en busca de negros para traerlos al Plata que, en los años que nos ocupan, estuvo prácticamente inundado de esclavos. Es interesante el testimonio de Manuel Andrés de Pinedo y Arroyo. Como socio y apoderado de Juan de Santiago y Barros pidió a las autoridades permiso para destinar durante la guerra al comercio de ensayo, una zumaca que habían mandado construir en la Bahía de Todos los Santos y que estaba españolizada para el comercio de negros. Exponía que había pensado mandarla a cargar negros en alguno de los mercados portugueses, pues por la circunstancia aludida no se resolvía a que hiciese viaje a la costa de África, pero que había cambiado de parecer por varias razones: 1º, el gran número de negros introducidos en el puerto de Montevideo por "nuestros Corsarios y Barcos particulares que ascienden à cerca de mil y quinientos sin contar los muchos mas que vendran en las Expediciones que aun se esperan"; 2º por su escasez en el Brasil a causa de la crecida exportación y, por último, dado el precio elevado a que con este motivo se expendían allí, estaba seguro de que una empresa de esa índole le causaría una segura pérdida, "pues con certeza puede calcularse, que como en otra ocasion ha sucedido yà, se van à vender en esta los Negros á menos precio que à lo que covran en los Mercados Portugueses<sup>2</sup>.

En efecto, ya en 1804 se había registrado un gran aumento en el giro comercial, llegando multitud de naves de todas las banderas<sup>3</sup>. Se ha podido registrar la entrada de 16 embarcacio-

<sup>1</sup> *Ibid.*, *Guerra y Marina*, leg. nº 37, exp. 31, f. 7.

<sup>2</sup> Invocaba para obtener el permiso que solicitaba, ser uno de los negociantes del tráfico de negros "en cuió numero me cuento pues tengo ya hechas varias Expediciones, y pendiente la de la Fraga. nombrada *Arroyo de Buenos-Ayres*, que salió en derecha pa. la Costa de Africa por Novbre. del año pasado" (*Ibid.*, fs. 1 y 2).

<sup>3</sup> Otro asunto que preocupó a las autoridades bonaerenses fué el expediente que se formó en 1805 sobre el examen y reconocimiento de los papeles aprehendidos a un inglés llamado Guillermo Murdock, capitán de la fragata *Brooks*. Había llegado este navío inglés a Montevideo en noviembre del año anterior con una carga de 320 negros de ambos sexos a consignación de Tomás de Balenzategui. Como se sospechara que había habido ocultación de dinero, se ordenó tomar declaración a todos los que habían intervenido en dicha negociación.

Murdock presentó la siguiente liquidación:

Enero 16, 1805: Suplido al Capa. y Sobrecargo del navío

Washington 32 mil ps. fs. por cuiá cantidad recibió letras

de cambio pagaderas en Londres con un premio de 15 % ps. 32.000

nes negreras procedentes de África <sup>1</sup>, que desembarcaron más de 2.315 esclavos, y de 19 barcos que, procedentes de puertos brasileños, introdujeron otros 849. Para el año 1805 las cifras son mayores aún: 20 naves dedicadas a la trata directa entraron con 1.517 negros y 39 barcos condujeron de las colonias portuguesas de América otros 2.013 esclavos <sup>2</sup>.

Se puede apreciar fácilmente el exceso de esclavos que había en el mercado rioplatense si se considera que las autoridades calculaban que éste absorbía, en esa época, algo más de mil negros anuales.

Sobremonte concedió a los dos comerciantes Pinedo y Arroyo y Vidal, el permiso solicitado con la precisa calidad de que para cada viaje debían obtener especial autorización, que les sería concedida durante la guerra, quedando después sujetos a volver a continuar sólo en el tráfico directo de África hasta completar los viajes determinados por la R. O. de 14 de marzo de 1804. Para otorgar esa gracia que hizo extensiva a todos los demás comerciantes en igual situación, tuvo en cuenta los informes favorables del administrador de la Aduana de Buenos Aires y del fiscal, y el hecho evidente de no poderse emplear en ese momento los buques de construcción extranjera en el comercio directo de África, único

Febrero 5, 1805: Pagado a T. Balenzategui por 7.000 cueros embarcados para Londres en el Navío Washington ..	ps. 21.000
Febrero 15, 1805: Remitidos con su Cirujano Dn. Andres Creyghton 1.000 onzas de oro a E. Clarke & Co. [propietarios del cargamento] .....	ps. 16.776.6
[Total .....	ps. 69.776.6]

Además constaba en su cuenta la siguiente partida:

En Enero 12, 1805: Recibido de T. Balenzategui ..... ps. 69.568.3 (como líquido producto de los esclavos conducidos en el *Brooks*) y dejaba constancia de que había dejado en poder de Balenzategui para las soldadas de oficiales y marineros la cantidad de ps. 3.500.—. A pesar de todas las investigaciones realizadas, nada pudo averiguarse, pues todos confirmaban la cuenta presentada por el capitán inglés. Finalmente por Auto de gobierno de 29 de mayo de 1806 se ordenó el sobreseimiento de este asunto “por ser inverificable el descubrimiento de las ingentes sumas que produjeron en su venta los Negros conducidos en la Fragata *Brooks*” (*Ibid.*, *Hacienda*, leg. n° 126, exp. 3199).

<sup>1</sup> Véase: cuadro XV. Estas cifras no son completas, porque la entrada de muchas naves, cuya admisión no había presentado ningún problema, y por lo tanto no había originado ningún expediente ante las autoridades, quedó en realidad sin ser registrada, por lo que nos ha sido imposible reconstruir en su totalidad el movimiento portuario de las naves dedicadas a la trata.

<sup>2</sup> Estos guarismos comprenden los “negros restantes”, es decir aquellos que, habiendo soportado las penurias del viaje, cuarentena, etc., entraron en el cómputo de los realmente introducidos, y por los cuales se pagaron los impuestos.



destino con que se había permitido su compra, por lo que corrían el riesgo de deteriorarse completamente si debían permanecer en puerto a la espera de la paz, causando inútilmente excesivos gastos a sus dueños<sup>1</sup>.

Además, para facilitar las operaciones a las embarcaciones negreras extranjeras, solicitó al gobierno de Madrid la ampliación del término concedido a esos barcos para permanecer en los puertos de su jurisdicción y, empeñado en conseguir aún mayores franquicias, envió a la Corte, el 11 de febrero de 1806, una representación en la que solicitaba la habilitación del puerto de Buenos Aires y su Ensenada para el tráfico negrero. Pero estas dos pretensiones fueron denegadas por el rey y se le contestó a la segunda con la exclusividad del puerto de Montevideo como punto de desembarco, ya señalado por las Reales cédulas de 24 de noviembre de 1791 y 22 de abril de 1804<sup>2</sup>.

Dos años estaba Sobremonte al frente del virreinato cuando acaeció la primera invasión inglesa. El 27 de junio de 1806 los británicos, al mando de Beresford, entraban en Buenos Aires. Durante las seis semanas de su gobierno, el jefe inglés publicó siete bandos, de los cuales nos interesan especialmente el número 4 y el último.

El bando n.º 4 —sin fecha—, ordenaba que los esclavos quedarían sujetos a sus dueños como antes, y que se tomarían medidas severísimas con los que trataran de librarse de esa sujeción. Que se reabran las tiendas y negocios, y que el general hará policía severa.

El motivo de este bando fué el siguiente: Al ver arriar la bandera española, los esclavos, ya algo contagiados por las ideas diseminadas por negros libres que tripulaban navas procedentes de las Antillas francesas, creyeron que pronto estarían ellos también libres, y empezaron a sublevarse.

El otro bando, n.º 7, de 4 de agosto de 1806, declaró el *comercio libre*; especificó los aranceles aduaneros y abolió los impuestos internos de importación o exportación de la ciudad sobre los productos del país.

Esto dió origen a una activa campaña de penetración mercantil, pues junto con la escuadra de guerra se había acercado al Plata

<sup>1</sup> Auto de gobierno dado en Buenos Aires el 18 de enero de 1806, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Guerra y Marina*, leg. n.º 37, exp. 31, f. 10.

<sup>2</sup> Esta disposición fué reiterada por R. O. dada en San Lorenzo el 26 de septiembre de 1806 "sobre que se observe lo resuelto en la Cédula de 22 de abril de 1804, respecto à que no se puedan introducir negros por la Ensenada sino por Montevideo" (*Ibid.*, *Consulado de Buenos Aires, Expedientes, 1789-1799*, leg. n.º 3, exp. 9).

también una fuerte flota mercante, circunstancia que reavivó en los nativos el anhelo de una total apertura del puerto de Buenos Aires, anhelo que sólo se cumplió el 6 de noviembre de 1809.

Después de la *Reconquista* volvió a regir al comercio la reglamentación anterior<sup>1</sup> y se produjo una violenta reacción monopolista contra el comercio extranjero, especialmente con pabellón británico, causando una fuerte crisis económica.

En lo que al comercio negrero se refiere, en 1806 el aflujo de naves había sido muy satisfactorio, y se ha podido comprobar la llegada de 16 naves, con 2.261 negros, desde las costas africanas, y de 20 naves con 472 esclavos procedentes de los puertos brasileños<sup>2</sup>.

Como conclusión final diremos que la importación de negros implicó la extracción de frutos del país, estableciéndose así un activo intercambio que fué muy beneficioso para la economía de las regiones rioplatenses y constituyó la base de su futura prosperidad.

<sup>1</sup> Se recibieron varias Reales órdenes de fecha 29 de agosto de 1806 en que se recomendaba se observaran las reglas del giro negrero, sin permitir innovaciones. Se mantenía el término de cuarenta días de permanencia en el puerto para las naves extranjeras; quedaba habilitado únicamente el puerto de Montevideo para ese comercio; pero se aprobó el permiso dado a los comerciantes españoles para comprar buques en el Brasil sin obligación de traerlos en lastre (cfr.: pág. 304) (FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VII, etc., cit., págs. 354 (nº 214) y 368 (nº 224); *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Aduana, Correspondencia con el virrey, 1792-1808*.

<sup>2</sup> Se entienden "negros restantes".

## CONSIDERACIONES GENERALES

### 1. PROCEDENCIA.

Al considerar el comercio negrero y su desenvolvimiento en el Río de la Plata, surge como primera cuestión, la pregunta sobre la procedencia de su materia prima. Tomando como base los datos correspondientes a los años 1742-1806 resulta que más o menos la mitad de los esclavos negros provenían del Brasil<sup>1</sup>. La otra mitad fué importada directamente del África, la mayoría de su costa occidental, el resto de la oriental. En la primera se proveyó asimismo, p. ej., la Compañía de Guinea de Francia, especialmente en las factorías de Loango y Cabinda de la Baja Guinea. Los negros que extrajo de estos parajes pertenecían a los pueblos bantúes, como los benguelas (banguelas), congos y luandos, y se denominaban "casta de Angola"<sup>2</sup>. También la Compañía inglesa cargó en la Baja Guinea, pero además en la Costa de Oro donde embarcó sudaneses. Otros de sus navíos importaron esclavos de Madagascar, llamados "casta de Madagascar", probablemente sacalavos de raza bantú.

Se preferían los esclavos de Angola y del Congo por ser más robustos, buenos trabajadores y afables en el trato, "de mucha blandura y docilidad". En cambio se estimaba que "los que confinaban con los moros traían pegados muchos de sus errores y toda la terquedad de la raza mahometana"<sup>3</sup>.

1 Este porcentaje se aumenta, de seguro, todavía por el activo contrabando que se hacía desde las colonias portuguesas.

2 Los negros "casta de Angola" pertenecían a otras diversas "naciones", como por ejemplo: Mina, Aschanti, Mandinga, Volo, Revolo (o Rebola), Camundá, y Yumbé (Yaounde).

3 EMILIO BALLAGAS, *Situación de la Poesía Afroamericana*, en *Revista Cubana*, vol. XX (enero-diciembre), pág. 33, La Habana, 1946. Analiza las características de los diferentes tipos de negros introducidos: J. FERGUSON KING, *Negro Slavery in the Viceroyalty of New Granada*, cit., pág. 309.

Mientras numerosos autores sostienen que los negros eran cazados en el interior del África y conducidos en tristes caravanas a las factorías de la costa<sup>1</sup>, otro afirma que la supuesta "marcha de las mil millas" desde el interior del continente negro hasta la costa no deja de ser un producto de la fantasía. Los traficantes clavaron sus garras en las zonas de mayor densidad demográfica, constituidas, en realidad, por una faja relativamente pequeña desde la costa occidental hasta el Congo, comprendiendo el Senegal, la Guinea, la desembocadura del Níger y el mismo Congo<sup>2</sup>. Sin embargo, es de suponer que los negros, aleeccionados por amarga experiencia, hayan huído al interior cuando se acercaba alguna expedición de cazadores, y que éstos se vieron obligados a perseguirlos tierra adentro. Y consta de todos modos, que los negros bozales procedentes del África Oriental fueron conducidos hasta el puerto de Mozambique desde una "distancia de más de 200 leguas"<sup>3</sup> y que los mercaderes pagaban más "por los negros cercanos a la mar que los que viven en el interior del continente"<sup>4</sup> porque, al no haber tenido que soportar las fatigas de la marcha, estaban en mejores condiciones físicas.

## CUADRO XVI

NEGROS INTRODUCIDOS AL RÍO DE LA PLATA DESDE EL BRASIL  
(1742-1806)

Desde:

Pernambuco .....	597 negros en 5 remesas
Bahía .....	445 negros en 9 remesas
Río de Janeiro .....	5.611 negros en 103 remesas
Santos .....	1.255 negros en 33 remesas
Isla Santa Catalina .....	51 negros en 3 remesas
Sin especificar lugar .....	4.514 negros en 41 remesas

*Advertencia:*

Se desconoce el número de esclavos conducidos en muchas naves y los que entraron clandestinamente por los límites terrestres, de modo que la cifra de los esclavos importados desde el Brasil debe ser mucho mayor que la de 12.473 negros indicada en este cuadro.

<sup>1</sup> Bernardo Kordon, basándose en relatos de viajeros de diferentes épocas, traza un cuadro conmovedor de la "caza" de los esclavos, de su conducción a la costa y la travesía en los barcos negreros.

<sup>2</sup> ROBERTO MACLEAN Y ESTENOS, *Negros en el Nuevo Mundo*, Colección Mundo Nuevo, pág. 11, Lima, Perú, 1948.

<sup>3</sup> "De la distancia de mas de 200 leguas se conducen los Negros bozales al Puerto de Mozambique, los unos por tierra, los otros por tierra y por mar..." Informe del Dr. Carlos Joseph Guezzi, Buenos Aires, 10 de noviembre de 1804, en *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. nº 63, exp. 4, f. 200 vta.

<sup>4</sup> *Ibíd.*, f. 202 vta.

NEGROS INTRODUCIDOS AL RÍO DE LA PLATA DESDE ÁFRICA  
(1742-1806)

1) Negros procedentes del África Occidental, costa atlántica:

Senegal		672 negros en 7 remesas
San Luis y Gandiol .....	58	
Gorea .....	113	
Sin especificar lugar .....	501	
Gambia		90 negros en 1 remesa
Sierra Leona		137 negros en 2 remesas
Costa de Oro		141 negros en 1 remesa
Guinea		3.040 negros en 15 remesas
Boni (Bonny)	}	
Nueva Calabar .....		2.207
Sin especificar lugar .....		813
Mayumba (Mayoumba)		7 negros en 1 remesa
Islas de: Santo Tomé		58 negros en 1 remesa
Príncipe		229 negros en 1 remesa
Fernando Po		}
Annobon		

Angola		2.742 negros en 15 remesas
Cabinda		
Desembocadura Río Congo	}	924
San Pablo de Loango .....		491
San Felipe de Benguela .....		104
Sin especificar lugar .....		1.223

2) Negros procedentes del África Oriental, costa Océano Índico:

Mozambique	3.935 negros en 23 remesas
Quiloa	470 negros en 3 remesas
Ile de France (Mauricio)	303 negros en 5 remesas

3) Negros procedentes del Cabo de Buena Esperanza:

114 negros en 2 remesas

4) Negros procedentes del África, sin especificar lugar particular:

1.529 negros en 14 remesas

*Advertencia:*

Las naves negreras generalmente recogían su carga de esclavos en varios puntos y no en un solo puerto.

Los esclavos cargados en las islas que servían de depósito de negros, eran de variada procedencia.

Las cifras contenidas en este cuadro (más de 13.460 negros conducidos en 92 remesas) sólo dan una idea aproximada de la importancia del tráfico, pues no se ha podido averiguar el número total de naves que emprendieron ese tráfico, ni la cantidad exacta de sus cargamentos. Además ignoramos, por supuesto, la cantidad de negros introducidos de contrabando.

## 2. LA TRAVESÍA.

La travesía del océano en los navíos de 300 a 500 toneladas constituía entonces una aventura arriesgada, no sólo por los peligros propios de la navegación sino también por la amenaza de buques enemigos y corsarios en aquellos tiempos de guerras continuas. Aumentaron los riesgos de los viajes, a menudo muy prolongados por vientos u otros factores adversos, las enfermedades que se declararon a bordo por el hacinamiento, la falta de higiene y la mala alimentación de los esclavos y hasta de la tripulación, y los motines que más de una vez estallaron.

Parte de la carga humana era embarcada ya en malas condiciones. Muchos negros se hallaban muy extenuados por las fatigas, el mal trato y las privaciones que debían sufrir en el camino hacia la costa<sup>1</sup>. Ciertamente que los capitanes trataron de embarcar, en lo posible, sólo negros de quince a treinta años de edad, por ser los más resistentes, pero esta precaución no impedía que, muchas veces, la mortandad fuera terrible.

Los esclavos viajaban engrillados en la bodega de los barcos en cuyos pisos superpuestos sólo podían estar acostados o sentados, teniendo "menos espacio en su encierro que el que tienen en sus tumbas". La promiscuidad, el hedor, la falta de aire y luz, la mala alimentación, todo esto creaba el ambiente favorable para el estallido de epidemias y la propagación de toda clase de enfermedades, la peor de las cuales fué, sin embargo, la nostalgia. Esta última producía en los esclavos un estado de espíritu que los condujo a "una indiferencia total a la vida, y los más mueren menos por la fuerza de la enfermedad que por el abandono de sí mismos, y por desechar todos los auxilios que se les puedan prestar"<sup>2</sup>.

Se trataba de combatir esta enfermedad de la "tristeza", el *banzo*, con tamboriles y cantos africanos y con danzas cotidianas sobre la cubierta, las que a la vez entretenían a la tripulación y proporcionaban a los negros el ejercicio necesario para mantener su salud y hacerlos renacer a la vida<sup>3</sup>. No obstante, estos recursos tuvieron sólo un éxito relativo. Los suicidios menudeaban, las

<sup>1</sup> Véase: *Ibid.*, f. 194, Informe del Dr. J. Redhead.

<sup>2</sup> *Ibid.*, f. 201 vta., Informe del Dr. Carlos Joseph Guezzi, citado.

<sup>3</sup> "A las tardes, bailan al son del tambor y saltan alegremente como cabritos. Cuanto más aumenta su grupo, más contentos parecen" ([*Anónimo*], *Journal d'un Voyage sur les Costes D'Afrique, etc., cit.*, pág. 194). Según esta descripción parecería que no era necesario forzarlos mucho para que se dedicaran a ese ejercicio.

tentativas de huída eran muy frecuentes y no pocas veces se producían peligrosos motines a bordo que se buscaban evitar con diversos mecanismos de seguridad, según indican los planos de los navíos.

### 3. RECEPCIÓN EN EL PUERTO DE DESTINO.

La llegada a puerto, lejos de terminar con los sufrimientos de la carga humana, constituía un nuevo motivo de sinsabores para los negros, pese a que los asentistas insistieran reiteradamente ante las autoridades para conseguir un pronto cumplimiento de las formalidades prescriptas. En los primeros tiempos pasaban a bordo, ni bien las embarcaciones entraban en puerto, los oficiales reales, acompañados por el alguacil mayor y algún delegado del gobernador, en caso de no acudir aquél personalmente, a efectos de realizar la *visita de entrada o fondeo*, establecida por la ley para impedir todo comercio de contrabando. Posteriormente efectuaban esta inspección las autoridades del puerto y de la Aduana. Concurría además, un cirujano para la *visita de sanidad*, disponiendo los visitadores, según su informe, la admisión o cuarentena del navío y de su cargamento<sup>1</sup>.

Finalmente desembarcados, los esclavos eran conducidos bajo custodia a los lugares habilitados para su depósito<sup>2</sup>. Allí se procedía al *palmeo* o sea la valuación oficial y la medición de las *cabezas de negro*<sup>3</sup>. La estatura de cada esclavo era apreciada con

<sup>1</sup> Llama la atención que sólo se aplicara esa precaución —la cuarentena— a cargamentos atacados de enfermedades consideradas epidémicas, como ser viruela y fiebre amarilla, que causaban verdadero terror a los habitantes. Se admitieron, en cambio, esclavos con muchas otras dolencias, como ser: sarna, tiña, “calenturas” (fiebres), “mal gálico” o bubas (lúes venéreas), “mal de Luanda” o escorbuto, tisis, hidropesía y otras opilaciones, “gota coral” o epilepsia, diarrea, disentería, parótidas, “flaqueza” (estado de debilidad extremo), oftalmia, etc. Una de las enfermedades más mortíferas era la “siringoza” o “sirigonza” que causaba verdaderos estragos en los cargamentos (Véase: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n.º 63, exp. 4, *cit.*).

<sup>2</sup> En 1799 el Consulado tomó a su cargo la construcción de galpones con las comodidades necesarias para alojar negros, en el paraje de Quilmes. El 27 de marzo el virrey Avilés aplaudió esa iniciativa y dispuso que cuando terminaran su erección, fijaran el precio de pensión que deberían pagar los comerciantes de esclavos (*Ibid.*, *Hacienda*, 1798, leg. n.º 86, exp. 2232, “Arribo de la Zúma. Na. Sa. de Aranzazú”, Bs. Ays., diciembre 1798).

<sup>3</sup> El procedimiento derivaba su denominación de la unidad española de medida, el *palmo* o *cuarta*, que equivalía a una cuarta parte de una vara castellana, o sea 21 cm., es decir aproximadamente el largo de la mano de un hombre abierta y extendida desde el extremo del pulgar hasta el meñique (Cfr.: pág. 72, nota 4).

una varilla de madera en la que estaban marcados los palmos y sus fracciones, haciéndose deducciones por defectos físicos, como ser: enfermedad, raquitismo, deformaciones, pérdida de miembros, dientes u ojos, extrema juventud<sup>1</sup> o vejez. Se formaban así grupos de esclavos, separados por sexo, apreciados en un mismo valor, y se obtenía mediante su suma el número exacto de cabezas del cargamento y el de *piezas de Indias* reguladas. Este último término se aplicó, originariamente, a todo esclavo obrero escogido, en buenas condiciones físicas, de quince a treinta años de edad y por lo menos siete palmas de altura. Pero en el siglo XVIII se convirtió en una especie de patrón imaginario, siendo por lo general, muy considerable la diferencia entre el número de *cabezas* y el de *piezas de Indias* de un determinado cargamento<sup>2</sup>.

En base a la regulación por piezas de Indias se fijaban, luego, y se recaudaban los derechos de importación estipulados que variaban, según la época, entre 33 pesos y un tercio y 60 pesos por pieza de Indias.

Completaba el palmeo una operación final que debe haber ejercido una profunda impresión sobre los esclavos: el marcado. Con un sello de metal, la *carimba*<sup>3</sup>, calentado al rojo, se marcaba a los esclavos en diferentes lugares del cuerpo, generalmente en el pecho o la espalda, para indicar la importación legítima en los dominios de S. M. C. Como se utilizaban diferentes carimbas y se variaba la ubicación del sello para cada cargamento, el marcado constituía, además, un auxiliar para los asentistas, pues les facilitaba el control de la procedencia y venta de la mercadería humana<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Debemos recordar aquí las denominaciones aplicadas a los esclavos negros según sus edades. *Mulecón* o *Mulecona* significaba un esclavo joven entre 12 y 15 años, aproximadamente (según Molinari de 10 a 15 ó 18 años); *muleque* o *muleca* eran los niños de 7 a 10 ó 12 años aproximadamente y se aplicaba el término de *mulequillos* o *mulequillas* a los niños muy pequeños.

<sup>2</sup> Véanse por ejemplo los cuadros correspondientes a los asientos francés e inglés.

<sup>3</sup> Véanse: págs. 109 y 208 y los grabados que reproducen las marcas de carimbar utilizadas por la Compañía de la Gran Bretaña. La costumbre de marcar a los esclavos se mantuvo hasta que la suprimió el ministro Gálvez por R. O. de 4 de noviembre de 1784. (Cfr.: págs. 244 y 269.)

<sup>4</sup> Los registros de palmeo o *regulaciones* forman una guía utilísima de lo que podría llamarse inmigración negra en América hispana, pero naturalmente no comprenden el considerable número de esclavos introducidos por vía ilegal al margen de los permisos oficiales.



## 4. EL MERCADO DE ESCLAVOS; EL DESTINO DE LOS MISMOS.

Cumplidos todos estos requisitos, los asentistas podían disponer libremente de sus negros. Las grandes compañías los vendían en sus propios establecimientos, pero al quedar abolidos los monopolios, el expendio de los esclavos se efectuó, en Buenos Aires, en la plazuela de la Real Aduana, convertida así en un pintoresco “mercado de esclavos”. Cuando Montevideo fué declarado único puerto habilitado para la importación de negros, éstos se trajeron generalmente a Buenos Aires para su venta, por ser mejor plaza.

Los precios variaban, según la época, el valor del dinero, la mayor o menor demanda u oferta, el físico del esclavo, su sexo, profesión, etc.<sup>1</sup>.

En cuanto al destino posterior de los esclavos, una parte era adquirida para servir en la misma ciudad, otra por viajeros del interior que los compraban, ya sea para sí mismos o para la reventa en otras partes de las colonias. También los importadores se valían de su derecho de “internación” para distribuir su mercadería en regiones, a veces muy distantes del puerto de entrada. Llegó a ser un espectáculo común en las rutas coloniales, sobre todo en el siglo XVIII, la presencia de cuadrillas de veinte, cincuenta, cien y más negros bozales que eran conducidos al lugar de su servidumbre.

<sup>1</sup> Mencionaremos aquí algunos guarismos correspondientes al período posterior al asiento inglés. En 1774 el precio corriente de un negro adulto era de 240 p<sup>s</sup>. fs. En 1780 un negro con oficio se cotizaba en más de 300 p<sup>s</sup>.; negros y negras jóvenes en 280 p<sup>s</sup>. como mínimo; las negras costaban por lo menos 30 p<sup>s</sup>. más que los varones. En 1786 los precios eran aproximadamente los siguientes para esclavos recién importados, sanos y de físico atrayente:

<i>Negros:</i>	de 12 años de edad:	150 p <sup>s</sup> .
	de 19 a 20 años de edad:	230 a 240 p <sup>s</sup> .
	de 22 a 25 años de edad:	210 p <sup>s</sup> .
	de 32 años de edad:	200 p <sup>s</sup> .
<i>Negras:</i>	de 10 a 12 años de edad:	150 p <sup>s</sup> .
	de 13 años de edad:	160 p <sup>s</sup> .
	de 14 años de edad:	200 p <sup>s</sup> .
	de 17 a 18 años de edad:	220 p <sup>s</sup> .
	de 20 a 24 años de edad:	200 a 240 p <sup>s</sup> .

En 1791 se pagó por un negro de 16 años, introducido de contrabando, 300 p<sup>s</sup>. fs.

En 1802 el precio corriente era de 300 p<sup>s</sup>. fs. por los varones y aun mayor por las mujeres jóvenes. En 1804 se pagó por 319 esclavos importados en la fragata *Brooks* la cantidad de 258 p<sup>s</sup>. por cabeza, exceptuando algunos muy jóvenes que se expendieron a precio más bajo. Véase además: *Apéndice*, documento núm. 2.

## 5. OCUPACIONES Y TRATO DE LA ESCLAVATURA.

Si bien habrá algo de exageración cuando el P. Cayetano Cattáneo afirma, en carta de 1730<sup>1</sup> que los esclavos eran los únicos que trabajaban en el Río de la Plata, no cabe duda que representaban un papel importante en la vida económica de aquel entonces. En su carácter de esclavos domésticos fueron casi indispensables, pues no se estilaba tomar servicio doméstico conchavado, en primer lugar porque había muy poca gente que se dedicaba a estos menesteres, y en segundo porque resultaba bastante más cara que los esclavos<sup>2</sup>. En una información del año 1769 nos enteramos, con sorpresa, que para la manutención de la casa de un hombre solo de cierta posición social, se juzgaban necesarios nada menos que cinco criados: “uno para Cozintero; otro para acarrear agua, y ayudàr â fregàr: otro para Page, ô Lacayo: otro para Cochero: y otro para limpiar la Cassa, y que le haga la Cama, con los demas Ministerios interiores”<sup>3</sup>. En las casas de familia, las negras eran las criadas de confianza. No sólo tenían a su cargo la limpieza y la cocina, sino que debían peinar a sus amas, acompañar a las niñas, y lavar la ropa; las jovencitas y los molesques cebaban el mate y prestaban servicios auxiliares como llevar el farolito al amo, llevar la alfombra a la iglesia para que en ella se arrodillase el amita, y otros muchos. Las negras eran muy diestras en amasar y elaborar toda clase de pasteles, postres y dulces que, a veces, vendían en provecho de sus dueñas venidas a menos.

Hubo también muchos negros jornaleros que con su trabajo diario contribuían al sostén del amo y de su familia. Generalmente trabajaban como peones en las obras de edificación, pero los había también artesanos, músicos, panaderos, peluqueros, zapateros, marineros, ladrilleros y hasta especializados en matar hormigas. Se les encargaban las tareas más duras y desagradables en el hospital y en el presidio. El Cabildo tenía esclavos para pregoneros y aun para verdugos. Muchos negros eran empleados en las faenas del campo, la yerra, recolección, apartes y demás quehaceres. La libertad impuesta por esas labores de la pampa, los trabajos de jinetes hábiles que reclamaba la ganadería chúcara, hicieron

<sup>1</sup> J. TORRE REVELLO, *Crónicas del Buenos Aires colonial*, cit., pág. 27.

<sup>2</sup> JUAN PROBST, *El costo de la vida en Buenos Aires según una encuesta del año 1769*, en *Contribuciones para el estudio de la Historia de América, Homenaje al doctor Emilio Ravignani*, pág. 437, Buenos Aires, 1941.

<sup>3</sup> *Ibíd.*

que el esclavo rural elevara su condición social y se considerara más bien como gaucho que como esclavo. La topografía de la región hizo imposible el asiento de una esclavocracia como sucedió en otros países americanos.

Finalmente, estos hombres endurecidos por el trabajo y ejercitados en el manejo del caballo, eran los que proveían de soldados al ejército, no sólo en los cuerpos que se componían exclusivamente de ellos, sino también en los de línea y milicias disciplinadas del interior, aunque éstos, según las leyes, debían componerse de la raza española. Las compañías de pardos y morenos fueron un mal necesario contra los peligros de la invasión, en vista, sobre todo, de la "natural repugnancia de los naturales del país al servicio"<sup>1</sup>. Se formaban con ellos también compañías de maestranza para los servicios auxiliares. Estos cuerpos, en las invasiones inglesas, se hicieron indispensables y supieron cumplir etapas gloriosas en la Reconquista.

El trato que los negros recibieron en estas regiones fué humano y benévolo. Los cronistas y viajeros están de acuerdo en afirmar que los esclavos porteños eran considerados por sus amos con bastante familiaridad, recibiendo muchos de ellos, no sólo el apellido sino hasta la libertad<sup>2</sup> y bienes. Su suerte no

<sup>1</sup> *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata, cit.*, pág. 161 (Memoria de J. J. de Vértiz y Salcedo).

<sup>2</sup> La debían de pagar, en la mayoría de los casos, como se desprende del siguiente cuadro correspondiente al año 1779, que puede servir de ejemplo:

Febrero	4	Anto. Marín dió libertad a 1 negra por 100 ps. y pagó 4 ps de Dro. de Alcabala.
Abril	15	Franco. Escalada dió libertad a 1 mulata por 200 ps. y pagó 8 ps. de Dro. de Alcabala.
"	21	Bruno Ferreira dió libertad a 1 mulata por 300 ps. y pagó 12 ps. de Dro. de Alcabala.
Agosto	11	Pedro Díaz de Vibar dió libertad a 1 mulato por 50 ps. y pagó 2 ps. de Dro. de Alcabala.
Octubre	13	Matías Grimau dió libertad a 1 mulata con 1 hijo por 350 ps. y pagó 14 ps. de Dro. de Alcabala.
"	25	Franco. Ferreira dió libertad a 1 negro por 150 ps. y pagó 6 ps. de Dro. de Alcabala.
"	27	Jph. Zenzano dió libertad a 1 mulata por 300 ps. y pagó 12 ps. de Dro. de Alcabala.
Noviembre	19	María Juliana redimió su esclavitud por 200 ps. y pagó 8 ps. de Dro. de Alcabala.
"	27	María ... redimió su esclavitud por 150 ps. y pagó 6 ps. de Dro. de Alcabala.
Diciembre	9	Migl. García dió libertad a 1 negra por 200 ps. y pagó 8 ps. de Dro. de Alcabala.

(*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Contaduría, Aduana, Buenos Aires, 1779, Receps., leg. n<sup>o</sup> 583.*)

difirió, en general, de la de los blancos pobres. La mayoría murió sin haber recibido un solo azote<sup>1</sup>, no sabían de tormentos, se les cuidó durante la enfermedad, y como el alimento principal, la carne, era muy barata y se les vestía con las telas que ellos mismos fabricaban, siendo muy raro el que trajera zapatos, se mantenían muy fácilmente. Hubo, sin duda, excepciones, pero si alguna vez fueron maltratados, intervenía la autoridad y el esclavo era vendido a un amo más humano. El encargado de hacerles justicia era el procurador, “defensor de los pobres”. Antes de infligir un castigo al esclavo, el amo prefería remitirlo a la cárcel cuando se había hecho culpable de desobediencia.

Sin embargo, los casos de huida de esclavos menudeaban y eran castigados muy severamente hasta en aquellos que ocultaban a algún fugitivo. Rebeliones de negros eran desconocidas en el Río de la Plata. Aun el famoso proceso de 1795<sup>2</sup> demostró sólo lo exagerado de los rumores sobre un levantamiento de los esclavos. Verdad que los sucesos en Europa habían producido cierta inquietud entre los negros que fué atizada por los franceses y sardos residentes en la capital. Pero la temida conspiración, en realidad, no existía, como se desprende de las pesquisas que se llevaron a cabo. Algo más serio parece haber sido un estado de efervescencia que se observó entre los esclavos en Montevideo a principios del siglo XIX. Para contener los excesos de insubordinación que habían ocurrido, se estableció “el Rollo en la Plaza de esta Ciudad p<sup>a</sup> que todo esclavo u hombre de color pero libre a quien se le encuentre el cuchillo o macana se le castigue en aquel sitio con un numero de azotes correspondientes»<sup>3</sup>. Esta medida de intimidación bastó para restablecer la tranquilidad pública.

Envilecidos por su nacimiento, los negros y sus mezclas estaban excluidos de los beneficios de la educación. Únicamente se les debía enseñar la doctrina cristiana “todos los días de fiesta de precepto”<sup>4</sup>. Esta enseñanza debía ser gratuita, como se des-

<sup>1</sup> FÉLIX DE AZARA, *Voyages dans l’Amérique Méridionale*, (par)... *Depuis 1781 jusque’ en 1801*, t. II, pág. 269, París, 1809.

<sup>2</sup> El primero que estudió los dos cuerpos principales de este proceso fué EMILIO RAVIGNANI en su *Historia Constitucional de la República Argentina*, t. I, Buenos Aires, 1926, R. R. CAILLET-BOIS en su *Ensayo sobre el Río de la Plata y la Revolución Francesa*, cit., págs. 71 a 104 y Apéndices núms. 20 a 27, estudia a fondo dicha causa.

<sup>3</sup> *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales*, leg. n<sup>o</sup> 50, exp. 9.

<sup>4</sup> Esta obligación fué incluida en la R. C. de 31 de mayo de 1789 (capítulo 1<sup>o</sup>), publicada en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. VI, etc., cit., págs. 494 y 495.

prende de la protesta del Cabildo de Buenos Aires, en su acuerdo del 2 de abril de 1618, porque el eclesiástico encargado de doctrinar a los negros, cobraba medio peso<sup>1</sup>.

Los curas a cargo del adoctrinamiento informaban cuando sus discípulos habían adquirido suficientes conocimientos del catecismo y de los deberes sacramentales para tomar sobre sí los votos del bautismo. Muchos negros, sobre todo los procedentes del Brasil, lo habían recibido ya antes de su salida para estas tierras, por los curas o misioneros de su lugar de origen, pero la mayoría era bautizada en Buenos Aires o Montevideo.

No se admitían en los establecimientos de enseñanza, “y no falta una cláusula *ad hoc* en el reglamento de la más miserable escuela de villorio. Ni se les permitía educarse por sí mismos, y en Catamarca se llegó a azotar a un mulato, por haberse descubierto que sabía leer y escribir”<sup>2</sup>.

## 6. LA CONDICIÓN JURÍDICA DE LA ESCLAVATURA.

No existió un cuerpo legal que reglamentara la situación del esclavo hasta la R. C. de 31 de mayo de 1789 que vino a constituir el *Code Noir* de la monarquía española.

Al implantarse la esclavitud en América, las relaciones entre el amo y el esclavo se rigieron por el Código Alfonsino de *Las siete Partidas*, título XXI. Posteriormente se dictaron numerosas reales cédulas y órdenes que reglamentaron, sobre todo, el tráfico negrero, y *Leyes de Indias* que, a menudo, tendieron a establecer medios de protección para los negros; sin embargo las penas que recaían sobre los esclavos negros y mulatos eran, para una misma contravención, siempre más severas que para los indígenas. Según las leyes incorporadas a la *Recopilación de Indias*, se consideraba a los negros y las castas *infames* de derecho, no podían obtener empleos ni las órdenes sagradas, se les prohibía poseer armas, las mujeres no podían tener ni portar oro, sedas, mantos y perlas, los blancos que se mezclaban con negros por matrimonio, participaban de la infamia legal, no podían andar de noche por las ciudades, villas y lugares, les estaba prohibido tener trato con los

<sup>1</sup> JUAN PROBST, *La enseñanza primaria desde sus orígenes hasta 1810*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Nación Argentina*, vol. IV (2ª sección), pág. 157, nota, Buenos Aires, 1940.

<sup>2</sup> JUAN PROBST, *La enseñanza durante la época colonial*, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. XVIII, *Cultura*, pág. XXIX, Buenos Aires, 1924.

indios, vivir en sus reducciones y tenerlos a su servicio. Las penas que se aplicaban a los cimarrones fugitivos eran crudelísimas y, cuando se amotinaban, no se necesitaba ni proceso para dictar las penas.

La R. C. de 1789, aunque reconociendo la institución de la esclavitud, recogió normas que, claramente, tendían a la humanización del trato de los esclavos y a su progreso espiritual desde el punto de vista de la moral cristiana. Significó, pues, el tránsito hacia un régimen jurídico que colocaba al esclavo muy cerca del hombre libre, particularmente en materia penal, recortando abusivos poderes de los dueños, inaceptables ya en las postrimerías del siglo XVIII.

El cuerpo de la R. C.<sup>1</sup> se compone del preámbulo usual o exposición de motivos, al que siguen catorce capítulos que abarcan la educación, alimentos y vestuario, ocupación, diversiones, habitaciones y enfermerías, cuidado de los enfermos y viejos, matrimonios de esclavos, sus obligaciones y penas correccionales, imposición de penas mayores, defectos o excesos de los dueños o mayordomos, injurias infligidas a los esclavos por los mismos, modo de averiguar estos excesos, caja de multas.

Como se advierte, la R. C. es todo un código, aunque de carácter provisorio, que pretendió regular la situación íntegra de los esclavos en las colonias. Constituye un estatuto jurídico que la corona dictó para regular la conducta de los particulares, dueños de esclavos, la de éstos y la de las autoridades mismas, consagrando una vez más, el poder intervencionista del Estado en la propiedad privada. El preámbulo establece claramente, cuáles fueron los fines perseguidos por el legislador al dictar el estatuto: no obstante lo mandado, se han introducido abusos que se deben remediar, teniendo en consideración que con la libertad de comercio concedida por la R. C. de 28 de febrero del mismo año, se aumentará considerablemente el número de esclavos, y mereciendo "esta clase de individuos del género humano" la debida atención de la corona.

<sup>1</sup> Ha sido estudiada y comentada ya muchas veces, mereciendo citarse, aparte de los trabajos de J. TORRE REVELLO (*Origen y aplicación del Código Negro en América Española (1788-1794)*, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, año XI, t. XV, julio-septiembre de 1932, n.º 53), y R. CARRANCA Y TRUJILLO (*El estatuto jurídico de los esclavos en las postrimerías de la colonización española*, en *Revista de Historia de América*, n.º 3 (Septiembre), México, 1938), el modernísimo de E. PETIT MUÑOZ, *La condición jurídica*, en E. PETIT MUÑOZ, E. M. NARANCIO Y J. M. TRABELNELCIS, *op. cit.*, vol. I (1.ª parte, libro II).

No sabemos a ciencia cierta si estos principios humanitarios se cumplieron en la práctica o si quedaron en el papel, como tantas otras leyes que se obedecieron, pero no se cumplieron, aprovechándose de los muchos miles de millas que separaban a España de las Indias. En Buenos Aires, el virrey y la Audiencia se concretaron simplemente a acusar recibo de la R. C., cuya publicación causó gran sensación en algunos lugares de América<sup>1</sup>.

Este código, cuya redacción se debió a Antonio Porlier, se mantuvo en vigor, pese a su carácter transitorio, hasta el final de la época colonial, pues “el Código general que se está formando p<sup>a</sup> los dominios de Indias”, según la citada R. C., nunca apareció.

## 7. INFERENCIAS SOBRE EL ASPECTO SOCIAL Y CULTURAL.

Los negros, en distinta y distante esfera de acción que los blancos, pero casi simultáneamente con ellos, participaron en todas las peripecias de la Historia del Nuevo Mundo. Sin sus brazos no habrían podido prosperar las grandes haciendas antillanas y de Tierra Firme, ni ser explotadas las minas. Y sin ellos, seguramente, hubieran sido diferentes la estructura de la vida americana, su organización familiar, social y política, y sus posibilidades económicas, máxime porque en la América latina, a diferencia de Norte América, el negro, obtenida su libertad en la época independiente, se ha ido incorporando a la vida nacional.

Sin embargo, en nuestras regiones, el negro no dejó tan profundas huellas como en el Brasil y otras naciones americanas. Su legado tradicional fueron sus danzas, sus comparsas y algunos vocablos africanos. No existían entre los esclavos del Río de la Plata que procedieron, principalmente, de las culturas de la llamada “Área del Congo” y del “Área Oriental del Ganado” —es decir, la región de Mozambique—<sup>2</sup>, cultos fetichistas o totémicos. En materia religiosa se concentraron en la adoración de las

<sup>1</sup> J. TORRE REVELLO, *Origen y aplicación del Código Negro, etc., cit.*, pág. 44.

<sup>2</sup> ARTHUR RAMOS, *Las culturas negras en el Nuevo Mundo* (Versión española de E. CHAMPOURCIN), Fondo de Cultura Económica, págs. 50 a 62, México, 1943. Siguiendo al profesor norteamericano Herskovits, hace un estudio de las nueve áreas culturales africanas, y anota sus principales características.

imágenes de los santos cristianos, rindiendo, sí acaso, un culto especial a determinados santos negros<sup>1</sup>. Supersticiones de origen africano son escasas, la más popular la del *Mandinga*, el diablo negro. Otra que se conservó es la de los *Negros del agua*, seres fantásticos, color azabache, que habitan en el fondo de las llamadas "lagunas bravas"<sup>2</sup>.

Sus danzas nativas que incorporaron a sus fiestas y ceremonias religiosas, no dejaron de influir sobre los bailes coloniales, sobre todo en el "fandango". Otras danzas afro-platenses fueron la *calenda*, la *bambula* y la *chica* que se destacaron por su primitivismo lascivo. Concolorcorvo<sup>3</sup> describe estas danzas diciendo que "se reducen a menear la barriga y las caderas con mucha deshoonestidad" y que las acompañan siempre con gestos ridículos y un canto que parece aullido. Ya en la época colonial, surgió en Buenos Aires el *candombe*, fiesta de la gente de color en la que confraternizaban, en general algazara, todas las naciones.

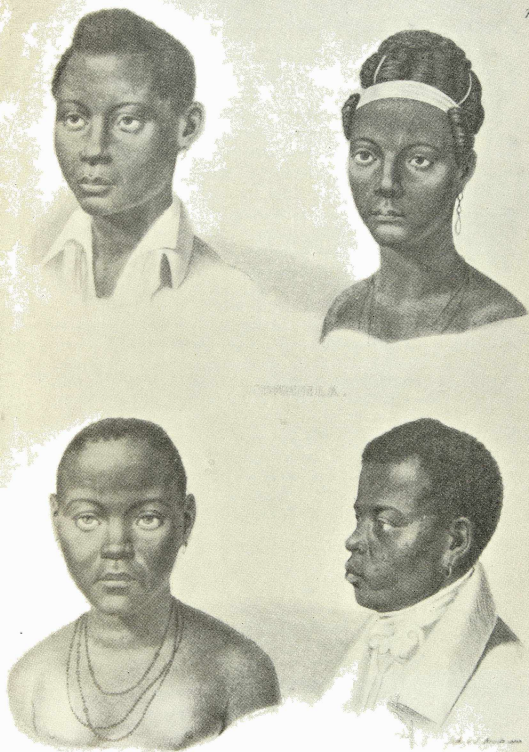
La influencia lingüística fué de cierta importancia, pasando una regular cantidad de palabras de origen bantú al habla rioplatense. "El vocabulario de 40 palabras de origen africano que

<sup>1</sup> Los santos de mayor devoción entre los negros rioplatenses fueron San Baltasar, en Montevideo y San Benito de Palermo, en Buenos Aires. También existió en Buenos Aires, en la parroquia de la Piedad, un altar dedicado a San Baltasar, que estaba al cuidado de una Cofradía de Animas negra (Véase: *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia, Sección Gobierno, Justicia*, leg. n.º 17, exp. 436, "Expede. en que los morenos, hermanos de la Cofradía de San Baltasar y las Animas solicitan hacer una Capilla para poder celebrar en ella sus funciones", Buenos Aires, 1785). L. A. DE BOUGAINVILLE, *Voyage autour du Monde, par la Frégate du Roi la Boudeuse, et la Flute, l'Etoile, en 1766, 1767, 1768 & 1769*, pág. 35, París, 1771, afirma que los negros bonaerenses reconocían como patronos a San Benito de Palermo y la Virgen, "talvez a causa de esas palabras de la Santa Escritura, «nigra sum, sed formosa filia Jerusalem»".

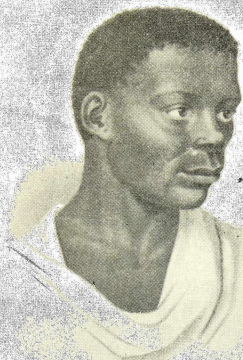
<sup>2</sup> Entre las escasas supersticiones de origen africano que existen en el Río de la Plata merecen citarse la de *Mandinga*, el diablo negro que los descendientes de los africanos aclimataron en nuestras regiones, la de los "negros del agua" y la del "lobisón" (ILDEFONSO PEREDA VALDÉS, *El negro rioplatense y otros ensayos*, págs. 50 a 58, Montevideo, 1937). Constituían, además, un cortejo de ceremonias, los *velorios de negros* (*Ibid.*, págs. 58 a 63).

<sup>3</sup> CONCOLORCORVO, *El lazarillo de ciegos caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima, 1773, Notas bibliográficas y biográficas* por MARTINIANO LEGUIZAMÓN, en *Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana*, vol. IV, pág. 251, Buenos Aires, 1908.





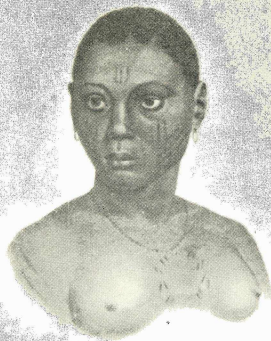
FACSIMILE REDUCIDO DE CUATRO TIPOS DE NEGROS INTRODUCIDOS AL BRASIL DESDE EL AFRICA. EXISTENTE EN LA OBRA DE MORIZ RUGENDAS, *Das Merkwürdigste aus der mäterischen Reise in Brasilien von . . . , Schaffhausen, 1836.*



CANGINHA



CABINDA.



OGINA



REBOLLA

FACSIMILE REDUCIDO DE CUATRO TIPOS DE NEGROS INTRODUCIDOS AL BRASIL DESDE EL AFRICA. EXISTENTE EN LA OBRA DE MORIZ RUGENDAS, *Das Merwürdigste aus der maledischen Reise in Brasilien von...*, Schaffhausen, 1836.

hemos recogido —afirma Pereda Valdés<sup>1</sup>— pone en evidencia la importancia de la influencia de las lenguas africanas sobre nuestro idioma. Las lenguas que más han influido son: el *quimbundo*, el *congólés* y el *bunda*'.

El folklore negro no pudo dejar mayores rastros en el Río de la Plata por la pobreza imaginativa de los pueblos africanos que llegaron a ambas orillas del estuario. Pero eso no quiere significar su inexistencia absoluta<sup>2</sup>. Otro tanto podemos decir con respecto al arte culinario negro. Fué una especialidad de esa raza, el gusto y la habilidad demostrada en la preparación de suculentos manjares. Sin embargo, no se conoce, en verdad, ningún plato típicamente africano.

Una expresión de la tradición africana sobrevivió también en la estructura de la familia negra. El importante papel de la madre y la frecuencia de las relaciones ilícitas y por tanto de hijos ilegítimos, debido a sus costumbres poligámicas, dieron rasgos propios a la familia de color. Pero la madre negra influyó también en la familia patriarcal de los blancos, imprimiéndole algunos hábitos y maneras que se maman desde la niñez. El ama negra tenía bajo su custodia la educación del niño por la confianza que con el correr de los años se fué depositando en ella; "sin existir promiscuidad, se notaba una casi impalpable plasmación del espíritu infantil a través de esta segunda mamá que fué la esclava"<sup>3</sup>.

Pero la influencia mayor que tuvo la clase servil en la sociedad hispanoamericana, fué indudablemente la derivada de la mezcla de razas. Desde el punto de vista racial, el negro contribuyó a formar los más diversos tipos de variedades con los europeos y los indígenas, que se denominaron de distinto modo: *mulato*, la cruza con el blanco; *tercerón*, la del blanco con la mulata, *cuarterón*, la del blanco con la tercerona; *quinterón*, la del blanco con

1 I. PEREDA VALDÉS, *El negro rioplatense, etc., cit.*, págs. 72 a 78, publica un "Vocabulario de palabras de origen africano en el habla rioplatense" mediante el cual prueba la influencia directa o a través del portugués, de algunas lenguas africanas sobre nuestra habla. También DANIEL GRANADA, en su *Vocabulario Rioplatense* y en su *Reseña histórico-descriptiva de antiguas y modernas supersticiones del Río de la Plata*, pág. 47, Buenos Aires, 1947, atribuye origen africano a toda una serie de palabras usadas en nuestras regiones.

2 I. PEREDA VALDÉS, *Negros esclavos y negros libres, cit.*, págs. 97 a 102, publica varios cuentos y coplas.

3 *Ibíd.*, pág. 113; véase también JUAN AGUSTÍN GARCÍA, hijo, *La Ciudad Indiana (Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo XVIII)*, 2ª edición, pág. 84, Buenos Aires, 1909, que, sin embargo, exagera quizás la influencia negra.

la cuarterona; *zambo*, la del indio con la negra o al revés. Cuando, luego de varias generaciones, aparecía un vástago más sombreado que sus padres, era denominado *salto atrás*<sup>1</sup>.

Entre los cuatro grupos que componían la sociedad colonial, —los blancos, indios, negros y mezclas—, los negros, por llevar la marca de la esclavitud, constituían la casta más baja. Sin embargo, la raza negra no fué inferior a las demás en cuanto a sus facultades del alma, del corazón y de la inteligencia. Si se percibe una diferencia, ésta se debe, de seguro, a las diversas condiciones en que debió desarrollarse su vida y a la absoluta falta de educación y enseñanza, si exceptuamos la religiosa.

## 8. RESUMEN ESTADÍSTICO.

En cuanto a la proporción de la clase servil en los años que nos ocupan, poseemos los siguientes datos:

El primer empadronamiento que se conoce es el de 1726 y se circunscribe a la campaña de Buenos Aires<sup>2</sup>. Registra una población total de 2.538 pobladores e individualiza las *castas*:

Indios .....	75
Mulatos .....	29
Negros .....	94
Mestizos .....	78
Pardos .....	54

Son interesantes las referencias a las condiciones de trabajo:

Asalariados .....	39
Esclavos .....	89

En su carta de septiembre de 1730, el Padre Chome atribuye a Buenos Aires 20.000 negros, o sea la mitad de la población<sup>3</sup>. El

<sup>1</sup> La influencia que la clase servil tuvo en la sociedad hispano-americana ha sido estudiada por muchos autores. Cabe citar: J. PÉREZ DE BARRADAS, *Los Mestizos de América, Negros*, págs. 173 a 183, Madrid, 1948; A. RAMOS, *Las culturas negras en el Nuevo Mundo, etc., cit.*; I. PEREDA VALDÉS, *Negros esclavos y negros libres, cit.*; J. TORRE REVELLO, *Sociedad colonial, Las clases sociales, etc., cit.*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia, etc., cit.*, vol. IV (1ª sección); D. L. MOLINARI, *La trata de negros, etc., cit.*, págs. 37 y sigts.

<sup>2</sup> EMILIO RAVIGNANI, *Crecimiento de la población en Buenos Aires y su campaña (1726-1810)*, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la historia argentina*, t. X, *Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires (1726-1810)*, pág. XIX, Buenos Aires, 1920-1955.

<sup>3</sup> FRANK TANNENBAUM, *The Destiny of the Negro in the Western Hemisphere*, separata del *Political Science Quarterly*, vol. LXI, n° 1, marzo, Nueva York, 1946.

Padre Cattáneo, en cambio, apreciaba a Buenos Aires en 16.000 habitantes, de los cuales mil eran españoles europeos, tres a cuatro mil españoles del país y “todo el resto consiste en mulatos, mestizos y negros esclavos traídos de África”<sup>1</sup>. Ambas afirmaciones deben ser erróneas, pues es improbable que en pocos años la población disminuyera en tal forma como resulta si se comparan esas cantidades con los cómputos que arrojaron los empadronamientos posteriores. El padrón de 1738<sup>2</sup> permite formar el siguiente cuadro para la *Ciudad* de Buenos Aires:

Población total .....	4.436
<i>Castas</i> : Mulatos .....	33
Pardos .....	70
Indios .....	14
Negros libres ..	12
Mestizos .....	16
Negros esclavos .	310

La parte correspondiente a la *Campaña* de Buenos Aires es muy deficiente y sólo sabemos que sobre un total de 1.128 pobladores, 109 eran esclavos.

Según el empadronamiento de 1744<sup>3</sup>, la población de la *Ciudad* de Buenos Aires ascendía a un total de 10.056 personas. Se especifican las *castas*:

Indios .....	188
Mulatos .....	330
Negros .....	1.150
Mestizos .....	99
Pardos .....	221

<sup>1</sup> Carta del Pe. Cattáneo (S. J.), del 20 de abril de 1730, reproducida por MARIANO B. BERRO, *La Agricultura colonial*, cit., pág. 64, y por R. ZABALA Y E. DE GANDÍA, *op. cit.*, t. II, págs. 76 y 77.

<sup>2</sup> E. RAVIGNANI, *Crecimiento de la población, etc., cit.*, págs. XX y XXI.

<sup>3</sup> *Ibid.*, págs. XXI y XXII. Según [M. R. TRELLES], *Registro estadístico, etc., cit.*, 1858, t. I, págs. 45 a 64, la población de la ciudad y campaña de Buenos Aires ascendía a un total de 16.256 personas, de las cuales 10.223 habitaban la ciudad. Observa BERRO, *La Agricultura colonial*, cit., pág. 64, que a esa última cantidad debían agregarse 895 personas —magistrados, clérigos regulares y seculares, monjas, hijas y esclavas de militares, etc.—, no empadronados. Es interesante notar que figuran con ocupación de esclavos 1.010 individuos.

Corresponden a la *Campaña* de Buenos Aires las siguientes cifras:

Población total . . . .	6.055 personas
<i>Castas</i> : Indios . . . .	431
Mulatos . . . .	180
Negros . . . .	327
Mestizos . . . .	40
Pardos . . . .	123

Charlevoix<sup>1</sup> afirma que la ciudad de Buenos Aires contaba a mediados del siglo XVIII aproximadamente 16.000 almas, de las cuales cerca de tres cuartas partes eran negros, mestizos y mulatos.

Sobre el número de habitantes de Buenos Aires en 1770 se tuvo presente un extracto que da Concolorcorvo en su *Lazarillo*<sup>2</sup>, según el cual la población de la ciudad y su ejido totalizaba 22.007 individuos. Esa cifra incluía 4.163 esclavos negros y mulatos de ambos sexos y de todas edades y 450 soldados negros y mulatos libres.

El censo de 1778 fué el más completo y arrojó los siguientes resultados<sup>3</sup>:

*Ciudad* de Buenos Aires:

Población total . . . . .	24.083
<i>Castas</i> : Indios . . . . .	524
Mestizos . . . . .	627
Negros . . . . .	3.837
Mulatos . . . . .	2.997
Pardos . . . . .	1

*Campaña* de Buenos Aires:

Población total . . . . .	12.926
<i>Castas</i> : Indios . . . . .	1.620
Negros . . . . .	495
Mulatos . . . . .	760
Pardos . . . . .	263

Son de interés para nuestro tema los datos que Diego de Alvear y Ponce de León consignó en su *Diario de la 2ª partida de demarcación de límites entre... España y Portugal en América*.

<sup>1</sup> P. F. CHARLEVOIX, *Histoire du Paraguay*, t. I, p. 168, París, 1756.

<sup>2</sup> CONCOLORCORVO, *El Lazarillo de ciegos caminantes, etc., cit.*, págs. 36 y 37.

<sup>3</sup> E. RAVIGNANI, *Crecimiento de la población, etc., cit.*, pág. XXII.

Alvear calculaba que en 1804 habitaban en la ciudad y sus alrededores de 60 a 70 mil almas<sup>1</sup>, asegurando que de sus habitantes dos terceras partes eran de color blanco y el resto lo componían mulatos y gente de distintas castas.

Finalmente nos informa Guillespie que en 1806 la población de Buenos Aires no excedía de 41.000 personas: "la quinta parte era de blancos, siendo el resto una casta compuesta en variados estados de conexión y cambios progresivos, desde el negro hasta el tinte europeo más rubio"<sup>2</sup>.

Hemos llegado al final de nuestro estudio. Como síntesis fundamental podemos afirmar que se observa en el desarrollo de la trata de negros en el Río de la Plata una serie de períodos claramente diferenciados, a saber:

- 1<sup>er</sup>. período de penetración esporádica hasta finalizar el siglo xvii;
- 2<sup>do</sup>. período de penetración por las primeras capitulaciones, hasta extinguirse el asiento inglés (1740);
- 3<sup>er</sup>. período de licencias y de asientos concedidos a comerciantes y compañías particulares, que empieza a correr desde 1741 y se prolonga hasta 1791, y
- 4<sup>to</sup>. período de penetración creciente, que se inicia a raíz de la libertad del tráfico negrero decretada para el virreinato de Buenos Aires por Real cédula de 24 de noviembre de 1791 y que llega hasta 1812<sup>3</sup>.

De modo que al finalizar la Compañía inglesa sus operaciones, el comercio negrero de estas regiones no sufrió ninguna paralización, sino que por el contrario se fué acrecentando y adquirió pujanza muy grande en el último decenio del siglo xviii y a principios del xix, al punto de entrar en el solo año de 1810, 18 buques negreros al Río de la Plata.

Sin embargo, la extraordinaria importancia que revistió la trata de negros para nuestras regiones reside en el impulso que dió al comercio en general de la colonia, pues en realidad involucra todo el comercio rioplatense, dando salida lícita o ilícita a sus producciones y educando a sus habitantes en la práctica mercantil, base de la futura grandeza de las naciones del Plata.

1 J. TORRE REVELLO, *Crónicas del Buenos Aires colonial*, cit., pág. 310.

2 A. GUILLESPIE, *Buenos Aires y el Interior, Observaciones reunidas durante una larga residencia, 1806 y 1807*, pág. 65, Buenos Aires, 1921.

3 El 9 de abril de 1812 el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata prohibió la introducción de esclavos (Rivadavia — Triunvirato).





## APÉNDICE



[N<sup>o</sup> 1. *Decreto del virrey Arredondo fijando las reglas a observarse en el libre comercio de negros.*]

[9 de abril de 1794]

Dto: } Buenos Ayres nueve de Abril de mil setecientos noventa y quatro = Reflexionando esta Superioridad, que las expediciones al comercio de negros practicadas por los Nacionales, y Extranjeros, se han verificado hasta el dia en estos puertos por el medio de determinaciones provisionales con reserva de tomar las precisas y generales en el expediente que corre en substanciacion sobre este particular, y que urgiendo establecer entretanto, vn orden claro, y concordado para el regimen de este giro, según lo dispuesto por S.M. en su Real Cedula de veinte y quatro de Noviembre demil setecientos noventa y vno, y última Real Orden de extension de veinte y quatro de Enero de mil setecientos noventa y tres; ha venido en resolver, y con efecto resuelve, que por aora, y hasta la conclusion del citado expediente, seobserven, y guarden en el mencionado giro las reglas siguientes=

1<sup>a</sup>} Qualesquier comerciante Nacional, que quisiere dirigir embarcacion à negociar en negros, devera presentarse a este Sup<sup>or</sup>. Gov<sup>no</sup>. expresando el nombre del buque, el de su Capitan, numero de Toneladas de dinero, y frutos, que se quiera extraher y paraje, adonde se destine, para que con concepto a todo se le conceda la licencia, y la presente adonde corresponda=

2<sup>a</sup>} Será del cuidado de las Aduanas percivir los dros señalados en el Artículo segundo de la R<sup>l</sup>. Cedula de veinte y quatro de Noviembre de mil setecientos noventa y vno á los que hicieren viaje a las Colonias de America, y el que los Interesados, propietarios, u otros en su lugar, si aquellos se embarcaren, de la moneda y frutos que extraigan, otorguen escritura de fianza en forma, en la que refiriendose cada especie, que saquen por su calidad, y cantidad, queden obligados a cumplir su retorno precisam<sup>te</sup>. a los

quatro meses, como lo previene el Artº quince, haciendo constar su imbersion en negros, costo de ellos, y producto de frutos, y a manifestar, si no los huvieren conseguido el monto de ambas especies, para que tenga efecto lo mandado en el Artº quinto de dha R<sup>l</sup>. Cedula, y se pueda formar combinacion entre extraccion, e introducion, en el vno, y otro caso; Pero si las expediciones se dirigieren a las costas de Africa, aunque el dinero y frutos, que se lleven son libres del dro de extracion, se ha depagar la alcavala acostumbrada, cobrar de los frutos, por retenida del vendedor, como tambien el ramo municipal de Guerra de las cosas que lo adeuden. Y para prevenir todo falso supuesto, y extravio, que perjudique los Intereses R<sup>cs</sup>. y el reintegro de aquellos fondos a la Nacion, seràn obligados baxo la misma escritura de Fianza los dueños del cargam<sup>to</sup>. sus consignatarios ó apoder<sup>os</sup>. a retornar dentro del termino de vn año, el producto de los frutos extrahidos imbertido en negros, v otros Efectos de permitida introducion, y a hacer manifestacion de sus valores y el de los frutos sobrantes, si resultare, quedando a cargo del Señor Governador de Montevº el hacer las Justificaciones juramentadas con la oficialidad, y Tripulacion de haver sido cierto el viaje a las citadas costas de Africa, y su acopio alli de los Negros=

3} En el día que llegaren las Embarcaciones Negreras, se les pasara inmediatamente la visita, y echo el reconocim<sup>to</sup> de sanidad con el mas prolixo cuidado, y segun se tiene prevenido por esta Sup<sup>d</sup>. al dho S<sup>or</sup>. Governador de Montevº en orden de veinte y ocho de Noviembre del año pasado de noventa y tres, se permitira el desembarco de los Negros=

4<sup>a</sup>} Cumplida dha visita puesto el Resg<sup>do</sup>. correspondiente para impedir otra qualesquiera introducion, que no sea de negros, y vtencilios permitidos por S. M. y tomandose individual razon del numero de negros que se conduscan en cada Buque con division de sexos, se pasara inmediatamente vna relacion de ella a este Superior Gov<sup>no</sup>. por el de la Plaza de Montevº con expresion tambien del nombre de la embarcacion, del de su Cap<sup>n</sup>. Tripulacion, Pasajeros, Cargadores, etcetera, y de las demas novedades ocurridas en el viaje, executando lo propio, quando salgan de aquel puerto los buques al comº de negros=

5<sup>a</sup>} Ningun nacional o extrangº. podrá extraher Caudales a pretexto de monto de sus introduciones, sin que acompañe la relacion jurada de sus ventas, para que se tome el conocimiento devido de su lexitimidad, y en vista de ello se les dé la licencia por el Sup<sup>or</sup>. Gobierno=

6<sup>a</sup>} Haviendose notado algun disimulo en la detencion de las

Embarcaciones extranjeras del trafico de negros en Montevº contra lo expresamente mandº por S.M. en el Artº trece de la mencionada Real Cedula, se encarga al Señor Governº. de aquella plaza que si dieren fondo en aquel puerto con alguna incomodidad en el buque de aquellas, que en apariencia, o en realidad requieran algun mas tiempo de los ocho dias concedidos para la venta de la esclavatura, que conluscan, no se las permita en su regreso cargar cosa ninguna, pues se han de considerar excluidas de esta gracia, como no comprendidas en ella por pasado dho termº. Cuias seis Reglas se observarán precisa y puntualmente en la forma que van dispuestas: Y para que asi se execute se sacaran de este decreto quatro testimºs. que se pasaran con las ordenes correspondientes al Señor Governador, y Subdelegado de Montevº a los diputados del Comº de esta Capª y al Administrador de la Rª Aduana; en cuiá contada y en la de la de Montevº se tomara la respectiva razon, agregandose vno de dhos testimºs. al expediente de que al principio se hizo mencion = *Don Nicolas de Arredondo* = *Pedro de Velasco* Escrivano de S. Magestad=

Concuerta con el Supº. decreto de su contexto a que me remito: y para qº conste signo y firmo la presente en Buenos Ayres a diez de Abril de mil setecientos noventa y quatro=

*Pedro de Velasco*  
Esso. de S.M.

[*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes, leg. 1º, exp. nº 22, fs. 35 a 38.*]

[Nº 2. *Tasación de los negros esclavos importados en el bergantín inglés Matty.*]  
[14 de febrero de 1797]

[f. 62 vta.] En Buenos Ayres en el propio dia mes y año:  
*Tasacion* habiendo concurrido á la casa donde se hallan los ([ciento]) ochenta y nueve Esclavos, que constan de este expediente, los Tasadores nombrados Don Pedro Dubal, y Don Cayetano Cardoso de Acuña hallandose presente el Facultativo Don José Ignacio de

[f. 63] Arouxe, y échose por este separacion / de los Enfermos, é instruido del estado desus enfermedades, por ante mi el infraescripto Escrivano procedieron los susodhos á hacer el reconocimiento y tasacion que les está ordenada, en la forma sigª.

*Piezas*  
115— Primeramente separaron por de primera clase ochenta y dos varones, y treinta y tres hembras con cinco crias depecho; y tasaron cada una de estas ciento quince piezas, a doscientos y sesenta pesos fuertes, incluyendo la cinco crias en el mismo precio de sus Madres; a cuios respecto importa esta partida la cantidad de ..... 29.900.—

49... Item separaron por desegunda clase quarenta y nueve Muleques y Mulecas, Treinta y un varones, y diez y ocho hembras; y tasaron cada una de dhas piezas á doscientos quarenta y cinco pesos fuertes, á cuios respecto importan todas ... 12.005.—

[f. 63 vta.] / Item separaron por de tercera clase  
25 las veinte y cinco piezas restantes, que son veinte enfermos, y cinco viejos, y los tasaron á doscientos veinte y cinco pesos fuertes cada uno; y todos importan la cantidad de ..... 5.625.—

---

47.530.—\$

---

Cuia Tasacion importa la Cantidad de quarenta y siete mil quinientos treinta pesos fuertes, la misma que expresaron haver echo bien y fielmente segun su leal saber y entender en cargo del juramento fecho, en que se afirmaron y ratificaron, y lo firmaron de que doy fe Entrereng<sup>a</sup> = ciento = vale—

*Pedro Duval*                      *Cayetano Cardoso de Acuña*  
*José Ignacio de Aroche*              *Pedro de Velasco*  
SS<sup>os</sup>.

[*Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, *División Colonia*, *Sección Gobierno, Hacienda*, 1797, leg. n<sup>o</sup> 82, exp. 2129, fs. 62 vta. a 63 vta. Lo indicado entre paréntesis ([ ]) se halla testado.]

[Nº 3. *Liquidación de las cuentas correspondientes a la importación de negros en el bergantín inglés Matty.*]

[24 de mayo de 1804]

[f. 131] Liquidacion formada en la Cont<sup>a</sup> general del Exto y R<sup>l</sup> Haz<sup>a</sup> p<sup>a</sup> demostrar las cantidades existentes en Tes<sup>a</sup> del Producto del cargam<sup>to</sup> del Berg<sup>a</sup> Ingles represaliado nombrado el Matty, cuio liquido ha de reembolsarse á su comprador D<sup>n</sup>. Fran<sup>co</sup>. Antonio Maciel en conformidad de R<sup>l</sup> orn de 13,, de Noviembre de 1803,,

*Entrada en Tesoreria*

En 20,, de Febrero de 1797, entrego D<sup>n</sup>. Pedro Nicolas de Chopitea por imp<sup>te</sup>. de 189 Neg<sup>ta</sup> de ambos sexos rematados en publica Almoneda seg<sup>a</sup>. consta de partida N<sup>o</sup> 1 cargo de represalia á fs. 50,, del Libro de cont<sup>a</sup> ..... 49.640,,7,,

En 7 de Junio de 1797,, enteró D. Juan Bauptista Faustino Patron por los 6,, Negros que quedaron enfermos, é igualm<sup>te</sup>. remató en publica Almoneda consta de otra partida N. 2,, al mismo folio ..... 1.105,,

Total ..... 50.745,,7,,

*Salidas*

En 10,, de Marzo de 1797,, se pagaron á D<sup>n</sup>. Ang<sup>l</sup>. de Izquierdo por los gastos de desembarco y asistencia de los 189 Negros hasta su venta partida N 1<sup>o</sup> f234 del citado Libro de Cont<sup>a</sup> ..... 488,,1½

En 22,, de Agosto de 1797,, se pago á D<sup>n</sup>. Alonso Quesada Apoderado del Hospital de Mont<sup>o</sup> por los gastos ocasionados en dho Hospital de

Mont <sup>o</sup> por los seis Negros enfermos partida N 2,, f <sup>o</sup> 234,, del mismo Libro .....	64,,1,,	}	5.102,,7,,½
En 14 de Oct <sup>re</sup> . de 1799, se pagaron á D. Domingo Linch Interprete y Traductor en esta causa: partida N37,, f <sup>o</sup> 60,, del Libro de Cont <sup>a</sup> . ..	350,, ,,		
En 25,, de Abril de 1803,, se pagaron al Ess <sup>no</sup> . D. Pedro Velasco por la Tasacion de Costas: partida N 235 Man <sup>l</sup> . f <sup>o</sup> 45 .....	1524,,4,,		
Por los Alimentos suministrados a 4,, oficiales y 14,, Individuos dela Tripulacion de dho Berg <sup>na</sup> desde el mes de octubre de 1797,, hasta fin de Noviembre de 1798,, q <sup>e</sup> . se suspendio y otros auxilios p <sup>a</sup> . su subsistencia .....	2676,,1,,		
			45.642,,7,,½

[f. 131 vta.] Importa el liquido que debe existir del Expresado / Bergantin el Matty quarenta y cinco mil setecientos quarenta y dos p<sup>s</sup>. siete y medio r<sup>s</sup>. corr<sup>tas</sup>. Buen<sup>s</sup>. Ayres 24,, de Mayo de 1804,,  
*Felix de Casamayor* *Antt<sup>o</sup>. Carrasco*

[*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Hacienda, 1797, leg. n<sup>o</sup> 82, exp. 2126, fs. 131 y vta.*]

[N<sup>o</sup> 4. *Representación del Consulado de Buenos Aires, al virrey Sobremonte, en que le expone el abuso y desorden del comercio, en especial del de negros, con los extranjerios y propone medidas para evitarlo.*]  
 [16 de marzo de 1805]

Ex<sup>mo</sup>. Sr.

Son tan sensibles los abusos y desordenes del comercio extranjerio con estos puertos, q<sup>e</sup>. sus perjudiciales resultas alcanzan à inficionar la sana creencia religiosa, las buenas costumbres cris-



tiano=morales, políticas y civiles de la constitucion nacional, sobre distintas relaciones y el comercio directo tanto general, como particular. Por dos principios comunes se dejan notar esos vicios. Vno p<sup>r</sup> el trafico de permuta y cambio de frutos naturales entre estos Puertos, y los de las Colonias extrangeras, permitido p<sup>r</sup> via de Ensayo en R<sup>l</sup>. ord<sup>na</sup>. de 4 de Marzo de 1795, sobre q<sup>c</sup>. trata con V.E. este Consulado en oficio separado de la fha.

Otro principio es el q<sup>c</sup>. ocasiona la concurrencia de los Buques extrangeros negreros, permitida p<sup>r</sup>. S.M. con el loable fin de q<sup>c</sup>. se surtan estos Dominios en los Esclavos del Africa, de brazos suficientes à las labores del campo, y de la industria: Este es el asunto de la presente exposicion, sobreq<sup>c</sup>. ha conferido la Junta de Gobierno del Consulado en reiteradas sesiones p<sup>r</sup>. si al mismo tiempo q<sup>c</sup>. descubria el medio de cortar los abusos dimanados del trafico colonial, podía proponer y consultar à V.E. los medios de prevenir los progresos del mal positivo q<sup>c</sup>. se experimenta en el comercio, trascendente à el estado. Por que desidido en fuerza de la experiencia q<sup>c</sup>. han suministrado los mejores y mas juiciosos conocimientos, q<sup>c</sup>. el abuso de las gracias p<sup>a</sup>. el comercio colonial extrangero trahe perjuicios incalculables a el sano comercio de estas Provincias, y al de la Metropoli, sin q<sup>c</sup>. haya modo de atajarlos y q<sup>c</sup>. p<sup>r</sup>. consig<sup>te</sup>. es necesario proscrivirlo de entre nosotros dedicando los mayores connatos à promover y ensanchar el reciproco nacional; aun quedaban q<sup>c</sup>. vencer los varios puntos q<sup>c</sup>. presenta el trato de extrangeros con ocasion de la gracia p<sup>a</sup>. introducir esclavos, y extraer sus productos, pues con este motivo se podria volver al camino à los extraviados, desviar los males de q<sup>c</sup>. ya nos resentimos, y poner en un estado floresiente nuestro comercio nacional, aumentando nuestra navegacion, y desterrando la simulasion y engaño conq<sup>c</sup>. a la sombra de algunos pocos instruídos de sus mas sagrados deberes, ù olvidados de ellos, vienen los extrangeros à extraer los caudales de la nacion, y a ocasionar la distraccion del sano giro.

A esto es consiguiente, q<sup>c</sup>. abunden demasiado los extrangeros en estos dominios, q<sup>c</sup>. ejerciten publica y libremente la contratasion a la par del nacional, que presenten diversidad de creencia y costumbres religiosas, è inspiren practicas desusadas, y nada conformes à el sisthema, y buen orden de nuestro gobierno: tambien es consiguiente, q<sup>c</sup>. se practique el contravando con tanta franqueza, y escandalo q<sup>c</sup>. ya toca la raya de vna impunidad necesaria, tanto como de vna ineuitable ruina de las fabricas nacionales, y de otros objetos à q<sup>c</sup>. son relativas las leyes politicas del fraude: del mismo modo se sigue la simulasion y engaño con q<sup>c</sup>. se sostienen las pertenencias extrangeras, y tal vez enemigas, en cabeza

de nacionales, violando la fee mercantil, y fomentando los vicios mas ruinosos al comercio, y al estado en el modo conq<sup>o</sup> entran, salen, y navegan las expediciones con dobles despachos, y sin sujesion à destinos, ni à las reglas que dictan la armonia de vn comercio bien acreditado entre las gentes.

Mientras corre el tiempo p<sup>r</sup> el qual S.M. se ha dignado prorrogar à los Extranjeros la introduccion de Esclavos del Africa en estos Puertos, y mientras el Consulado no vé realizados los pensamientos en q<sup>e</sup> queda ocupado de promover el q<sup>e</sup> se radique este trafico en los nacionales, es indispensable q<sup>e</sup> se observen las disposiciones relativas à las condiciones conq<sup>o</sup> S.M. permite al extranjero ese comercio, y q<sup>e</sup> se lleven à debido efecto otras generales q<sup>e</sup> prohiven la residencia de los extranjeros en estos dominios, y la introduccion de sus comersios.

Tales son p<sup>r</sup> lo primero, la taxasion de los 40 dias presisos de Puerto à los buques negreros extranjeros, y la presision de no pasar del Puerto de Montevideo; sobre q<sup>e</sup> aunque la tolerancia anterior tiene ya contra sí el engargo mas estrecho del Rey en R<sup>d</sup> Cedula de 22. Abril del año p<sup>o</sup> p<sup>o</sup> y las providencias del zelo tenaz, y constante de V.E. en su cumplimiento, como nos es notorio: no podemos dejar de suplicar à V. E. q<sup>e</sup> se digne reencargar la vijilancia de su observancia, à los encargados de ese cuidado.

Tal es tambien, q<sup>e</sup> bien si en el preciso termino de los 40. dias, ò bien en otra oportunidad en q<sup>e</sup> puedan expedir sus negocios dhos extranjeros negreros, deban acreditar p<sup>r</sup> relaciones exactas, y juradas arregladas à sus libros, las ventas de esclavos, compras de frutos, y gastos consernientes, no solo p<sup>a</sup> comprobar, y comparar la extraccion con la introduccion, sino tambien p<sup>a</sup> q<sup>e</sup> en perjuicio del comercio, y del erario real no extraigan indevida y clandestinamente frutos, ni caudales. Pues aunq<sup>e</sup> vn extranjero introduzca cien esclavos p<sup>r</sup> exemplo, ni todos los beneficia, ni el presio es el que se regula, ni su líquido es el q<sup>e</sup> puede extraer, en caudal y frutos, debiendo descargarse los gastos, fallas, y costos de empleos; ni tampoco puede medirse p<sup>a</sup> legitimarle la extraccion, el aforo de Aduana à los frutos, q<sup>e</sup> es p<sup>r</sup> mitad menos de su costo real, y asi se verifica q<sup>e</sup> ò extrae doble de lo q<sup>e</sup> debe llevar, ò lo lleva en caudal clandestinamente.

Del mismo modo interesa mucho q<sup>e</sup> V.E. tome las mas eficaces providencias à fin de que se haga p<sup>r</sup> Españoles, y extranjeros la navegacion directa al Africa, y de allá, à nuestros Puertos, con los negros. Lo contrario se observa; pues apenas han salido las embarcaciones con despachos, y destino àl Africa, quando ya estan de vuelta con negros, sin haber asomado à los mares de aquellas costas: y así el extranjero comercia desde sus Colonias contra la

voluntad del Rey, y el nacional no se ensaya en la contratacion con el Africa q<sup>c</sup>. es lo q<sup>c</sup>. el Rey quiere, p<sup>a</sup>. q<sup>c</sup>. sin necesitar del extranjero, podamos hacer exclusivamente el surtimiento de brazos laboriosos à la América.

Todo el fin de S.M. en q<sup>c</sup>. nos hagamos de buques aparentes p<sup>a</sup>. ese trafico, y q<sup>c</sup>. asi aumentemos la marina mercante nacional, facilitandolo p<sup>r</sup>. medios politicos, y gracias liberales; se vè frustrado p<sup>r</sup>. el artificio de simular la propiedad de los buques. De quantos se han españolizado con destino al comercio de Africa p<sup>r</sup>. negros; de quantos con ig<sup>t</sup>. propiedad se emplean en ese trafico, y aun en el de colonias extrangeras al cambio de frutos, son contados los q<sup>c</sup>. realm<sup>te</sup>. pertenecen à nacionales. Los demas, ò no existen sino en el roll, ò solo son españoles p<sup>a</sup>. entrar, salir y residir en nuestros Puertos, y en verdad p<sup>a</sup>. servir à los extrangeros y defraudar a la nacion, y à su comercio. Hagase vna exquisita diligencia en busca de la verdad, y se verá desaparecer de la propiedad española, vn numero cresido de esos buques. Verdad es q<sup>c</sup>. si la inquisision tiene sus obstaculos en la practica, y q<sup>c</sup>. el arte abunda en recursos de frustrar la perspicacia del gobierno, es de esperar q<sup>c</sup>. proscripto el comercio con los extrangeros p<sup>r</sup>. las colonias, q<sup>c</sup>. reducido à sus precisos canceles el de negros p<sup>r</sup>. el Africa durante la gracia q<sup>c</sup>. alcanza à los extrangeros, y que indirectamente excluidos estos antes de espirar el plazo, p<sup>r</sup>. las empresas à que se dediquen los nacionales; se reforme vn abuso tan monstruoso, tan indecente y tan nosivo, como el de la simulacion de propiedades navales. Entretanto, sí cree el Consulado q<sup>c</sup>. V.E. puede con su authoridad, atajar el progreso de esos males, y cortar las ocaciones q<sup>c</sup>. se presenten con el aspecto de vna adquisicion innocente, p<sup>a</sup>. no dar lugar à q<sup>c</sup>. el interes, la codicia, y la inadvertencia de algunos dañe demasiado à todos.

Para lo segundo, conducen las providencias de expulsion de los extrangeros à quienes segun las leyes municipales, no es permitido, entrar, residir, y comerciar en estos Puertos, y Reinos: pues el alto fin q<sup>c</sup>. p<sup>r</sup>. varios respectos ha tenido el Supremo gobierno en disponerlo, subsiste con mas motivo, quanto q<sup>c</sup>. se repiten las Cedula de S.M. y sus ordenes estrechas p<sup>a</sup>. ello. Las leyes extrangeras no son menos expresas en igual parte sobre sus Colonias, y son más exactamente observadas, sin indulgencia. La moderacion nuestra, y la equidad de nuestro Gov<sup>no</sup>. piden de los extrangeros, q<sup>c</sup>. se sometan con superior respeto à la correspondencia, y observancia de sus leyes. Ya V.E. felizm<sup>te</sup>. lo va disponiendo con oportunidad y prudencia, y el Consulado q<sup>c</sup>. se interesa en los efectos de estas disposiciones, fia las buenas conseqüencias del comercio nacional.

Por último, propone el Consulado, q<sup>e</sup> convendrá tomar razon de los texidos extrangeros de algodón, y q<sup>e</sup> marchamados, se tenga vn termino conveniente à su expendio, de modo q<sup>e</sup> pasado èl, otros q<sup>e</sup> no sean los señalados con ese motivo, ò p<sup>r</sup> subhasta de comisos, no se puedan contratar en almacenes, tiendas, lonjas, mercados, ni corretajes, so la pena de comiso. Es el vnico medio de cortar la introduccion clandestina de esas manufacturas extrangeras, y de dejar prosperar las fabricas nacionales:

El Consulado ha creido q<sup>e</sup> atacado el comercio extrangero p<sup>r</sup> las providencias convenientes puede promoverse el nacional, con la esperanza de vn sucesso feliz, tanto mas bien presagiado, quanto q<sup>e</sup> son entonces puramente internos, y de menor respecto los obstáculos, y esos superables. Por lo mismo, habiendolo conferido la Junta en varias sesiones desde 30. de Enero immediato, acordò p<sup>r</sup> fin en la penultima de 21 de Febrero, proponer, y pedir à V.E. las q<sup>e</sup> van expuestas con la confianza de q<sup>e</sup> le asegura el zelo, amor, y patriotismo q<sup>e</sup> anima a V.E.

D<sup>s</sup>. G<sup>s</sup>. a V.E. m<sup>s</sup>. a<sup>s</sup>. = B-A<sup>s</sup>. & Mzo 16  
 805 = Exmo  
 Sor. V. M. de S. =

Con fhâ de 15 de Junio  
 de 805 se remitio este  
 Expediente a la Corte.

[*Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Consulado de Buenos Aires, Expedientes, leg. 6, exp. n<sup>o</sup> 11, fs. 13 a 17.*]

## BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

- ACARETTE, *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú, con observaciones sobre los habitantes, sean indios o españoles, las ciudades, el comercio, la fertilidad y las riquezas de esta parte de América. Traducción de FRANCISCO FERNÁNDEZ WALLACE. Prólogo y notas de JULIO CÉSAR GONZÁLEZ*, Buenos Aires, 1943.
- AITON, ARTHUR S., *The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne*, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. VIII, May 1928, N° 2, North Carolina, U. S. A.
- [ANÓNIMO], *Journal d'un Voyage sur les Costes D'Afrique et Aux Indes D'Espagne; avec Une Description Particulière de la Rivière de la Plata Buenosayres, & autres Lieux, commencé en 1702, & fini en 1706*, Rouen, 1823.
- ANTÚNEZ Y ACEVEDO, RAFAEL, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797.
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Montevideo, Anexo*, vol. 17, Montevideo, 1942.
- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*, Serie I, ts. 1 a 18 y Serie II, ts. 1 a 9, Buenos Aires, 1907-1931.
- , *Consulado de Buenos Aires, Antecedentes-Actas-Documentos*, ts. I a IV, 1785-1799, Buenos Aires, 1936-1947.
- , *Reales Cédulas y Provisiones, 1517-1662*, Buenos Aires, 1911.
- AZARA, FÉLIX DE, *Voyages dans l'Amérique Méridionale, (par)... Depuis 1781 jusqu' en 1801; (publiés d'après les manuscrits de l'auteur, par C. A. WALCKENAER; et Notes par G. CUVIER)*, París, 1809, 4 vols.
- BALLAGAS, EMILIO, *Situación de la Poesía Afroamericana*, en *Revista Cubana*, vol. XX, (enero-diciembre), La Habana, 1946.
- BAUZÁ, FRANCISCO, *Historia de la Dominación Española en el Uruguay*, 2ª edición, Montevideo, 1895-1897, 3 vols.
- BERRO, MARIANO B., *La Agricultura colonial*, Montevideo, 1914.
- BIBLIOTECA NACIONAL, *Catálogo Cronológico de Reales Cédulas, Órdenes, Decretos, Provisiones, etc., referentes a América, 1508-1810, seguido de un índice alfabético de nombres de persona y otro auxiliar de*

## BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

- lugares, instituciones, órdenes religiosas, pueblos indígenas, mitos, animales y cosas*, Buenos Aires, 1938.
- BONNASSIEUX, PIERRE, *Les grandes compagnies de commerce, Étude pour servir à l'histoire de la colonisation*, Paris, 1892.
- BOUGAINVILLE, L. A. DE, *Voyage autour du Monde, par la Frégate du Roi La Boudeuse, et La Flûte, L'Étoile, en 1766, 1767, 1768 & 1769*, Paris, 1771.
- BOURNE, EDWARD GAYLORD, *Spain in America*, en [WESLEY], *The American Nation, a History*, vol. III.
- BROWN, VERA LEE, *The South Sea Company and Contraband Trade*, en *The American Historical Review*, vol. XXX, October 1925 to July 1926, New York, 1926.
- , *Contraband Trade, A Factor in the Decline of Spain's Empire in America*, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. VIII, May 1928, N° 2, Durham, North Carolina, U. S. A.
- CAILLET-BOIS, RICARDO R., *Ensayo sobre el Río de la Plata y la Revolución Francesa*, PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS, n° XLIX, Buenos Aires, 1929.
- CAPITAN, L. ET H. LORIN, *Le travail en Amérique avant et après Colomb*, Paris, 1914.
- CARRANCÁ Y TRUJILLO, R., *El estatuto jurídico de los esclavos en las postrimerías de la colonización española*, en *Revista de Historia de América*, n° 3 (Septiembre), México, 1938.
- Colección de papeles pertenecientes a la introducción del Comercio de Negros en América, en que aparece una disputa literaria entre el Señor Grégoire, obispo de Blois, y el Señor Funes, deán de la Iglesia de Córdoba*, Buenos Aires, 1820.
- COLECCIÓN DE PUBLICACIONES HISTÓRICAS DE LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO ARGENTINO, *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España, Documentos del Archivo de Indias, Publicación dirigida por D. ROBERTO LEVILLIER, Prólogo de R. RAFAEL ALTAMIRA*, Madrid, 1918, 3 vols.
- COMISIÓN OFICIAL DEL IV CENTENARIO DE LA PRIMERA FUNDACIÓN DE BUENOS AIRES, 1536-1936, *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*, Buenos Aires, 1941-1948, 6 vols.
- CONCOLORCORVO, *El Lazarillo de ciegos caminantes. Desde Buenos Aires hasta Lima, 1773, notas bibliográficas y biográficas por MARTINIANO LEGUIZAMÓN*, en *Biblioteca de la Junta de Historia y Numismática Americana*, vol. IV, Buenos Aires, 1908.
- CORREA LUNA, CARLOS, *Don Baltasar de Arandía, Antecedentes y desventuras de un corregidor en 1778*, Buenos Aires, 1914.
- CHARLEVOIX, R. P. PIERRE FRAÇOIS-XAVIER DE, *Histoire du Paraguay, par le... de la Compagnie de Jesus*, Paris, 1756, 3 vols.
- DAHLGREN, E. W., *Les Relations Commerciales et Maritimes entre la France et les Côtes de l'Océan Pacifique*, t. I, *Le Commerce de la Mer du Sud jusqu'à la Paix d'Utrecht*, Paris, 1909.
- , *Voyages français à destination de la Mer du Sud, avant Bougainville (1695-1749)*, en *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, t. XIV, Paris, 1907.

- DONNAN, ELIZABETH, *Documents illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Washington, 1930-1935, 4 vols.
- , *The Early Davys of the South Sea Company, 1711-1728*, en *Journal of Economic and Business History*, vol. II.
- FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la Historia Argentina*, t. III, MIGUEL LASTARRIA, *Colonias Orientales del Río Paraguay o de la Plata*, Buenos Aires, 1914.
- , t. V, *Comercio de Indias, Antecedentes legales (1713-1778)*, Advertencia por LUIS MARÍA TORRES e Introducción de RICARDO LEVENE, Buenos Aires, 1915.
- , t. VI, *Comercio de Indias, Comercio libre (1778-1791)*, con Introducción de RICARDO LEVENE, Buenos Aires, 1915.
- , t. VII, *Comercio de Indias, Consulado, Comercio de negros y de extranjeros (1791-1809)*, con Introducción de DIEGO LUIS MOLINARI, Buenos Aires, 1916.
- , t. X, *Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires (1726-1810)*, Advertencia de RICARDO R. CAILLET-BOIS e Introducción de EMILIO RAVIGNANI, Buenos Aires, 1920-1925.
- , t. XIX, *Iglesia, Cartas anuas de la Provincia del Paraguay, Chile y Tucumán, de la Compañía de Jesús (1609-1614)*, con Advertencia de EMILIO RAVIGNANI e Introducción del P. CARLOS LEONHARDT, S. J., Buenos Aires, 1927.
- , t. XX, *Iglesia, Cartas anuas de la Provincia del Paraguay, Chile y Tucumán, de la Compañía de Jesús (1615-1791)*, con Advertencia de EMILIO RAVIGNANI e Introducción del P. CARLOS LEONHARDT, S. J., Buenos Aires, 1929.
- , *Colección de Viajeros y Memorias Geográficas*, t. I, Buenos Aires, 1923.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO, *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1876-1881, 6 vols.
- GARCÍA, JUAN AGUSTÍN (HIJO), *La Ciudad Indiana (Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo XVIII)*, 2ª edición, Buenos Aires, 1909.
- GIRAUD, CHARLES, *Le Traité d'Utrecht*, París, 1847.
- GRANADA, DANIEL, *Reseña histórico-descriptiva de antiguas y modernas supersticiones del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1947.
- GUILLESPIE, ALEJANDRO, *Buenos Aires y el Interior, Observaciones reunidas durante una larga residencia, 1806 y 1807*, Buenos Aires, 1921.
- HARING, CLARENCE HENRY, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*, Cambridge, 1918.
- [HAYS, GEORGES], *Mémoires touchant l'établissement des Jésuites dans les Indes d'Espagne, envoyés à Monseigneur de Pont-Chartrain Ministre d'État, à Paris le 18 Octobre 1710*, s. l., 1758.
- HEDLAM, CECIL AND ARTHUR PERCIVAL NEWTON (Editors), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies (1731-1733)*, London, 1939, 3 vols.
- HELPS, SIR ARTHUR, *The Spanish Conquest of America and its Relation*

BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

- to the History of Slavery and to the Government of Colonies, New York, 1856, 2 vols.
- KING, JAMES FERGUSON, *Descriptive Data on Negro Slaves in Spanish Importation Records and Bills of Sale*, en *Journal of Negro History*, XXVIII, April 1943.
- , *Negro Slavery in the Viceroyalty of New Granada*, California, 1939.
- , *Negro Slavery in New Granada*, en "Greater America", *Essays in Honor of Herbert Eugene Bolton*, California, 1945.
- KORDON, BERNARDO, *La Trata de Negros en el Río de la Plata*, en *Argumentos*, *Revista mensual de Estudios Sociales*, Año I, nº 2, Diciembre 1938, Buenos Aires.
- LAS CASAS, FRAY BARTOLOMÉ, *Historia de las Indias*, edición de AGUSTÍN MILLARES CARLO y estudio preliminar de LEWIS HANKE, México, 1951, 3 vols.
- LEVENE, RICARDO, *Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata*, *La Plata*, 1927-1928, 2 vols.
- MAC-LEAN y ESTENOS ROBERTO, *Negros en el Nuevo Mundo*, Colección Mundo Nuevo, Lima, Perú, 1948.
- MADERO, EDUARDO, *Historia del Puerto de Buenos Aires, Descubrimiento del Río de la Plata y de sus principales afluentes y fundación de las más antiguas ciudades en sus márgenes*, 3ª edición, Buenos Aires, 1939.
- MARTIN, GASTON, *Nantes au XVIII<sup>e</sup> Siècle, L'ère des Nègriers (1714-1774) D'après des documents inédits*, París, 1931.
- Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, en *Biblioteca histórica colonial, dirigida por el profesor JULIO CÉSAR GONZÁLEZ*, IV, Buenos Aires, 1945.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Catálogo de Documentos del Archivo de Indias en Sevilla referentes a la Historia de la República Argentina (1514-1810)*, Buenos Aires, 1902, 3 vols.
- MOLINARI, DIEGO LUIS, *La Representación de los hacendados de Mariano Moreno. Su ninguna influencia en la vida económica del país y en los sucesos de Mayo de 1810*, en UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES, FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, *Colección de textos y documentos relativos a la Historia Económica Argentina y Americana*, t. I, 2ª edición, Buenos Aires, 1939.
- , *La Trata de Negros, Datos para su estudio en el Río de la Plata*, 2ª edición, Buenos Aires, 1944.
- MONHEIM, CHR., *Étude sur la Traite des nègres aux XVI<sup>e</sup>. et XVII<sup>e</sup>. siècles d'après des documents contemporains*, en *Les Brochures de l'Aucam*, Nº 4, Louvain, 1927.
- PARES, RICHARD, *War and Trade in the West Indies (1739-1763)*, Oxford, 1936.
- [PEÑA, ENRIQUE], *Municipalidad de la Capital, Documentos y planos relativos al período edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1910, t. II.
- PEREDA VALDÉS, ILDEFONSO, *El negro rioplatense y otros ensayos*, Montevideo, 1937.
- , *Negros esclavos y negros libres*, Montevideo, 1941.



- PÉREZ DE BARRADAS, JOSÉ, *Los Mestizos de América*, Madrid, 1948.
- PERNOUD, RÉGINE, *L'Amérique du Sud au XVIII<sup>e</sup> Siècle*, en *Cahiers d'Histoire et de Bibliographie*, nº 3, Nantes, 1942.
- PETIT MUÑOZ, EUGENIO, EDMUNDO M. NARANCIO Y JOSÉ M. TRAIHEL NELCIS, *La condición jurídica, social, económica y política de los negros durante el coloniaje en la Banda Oriental*, Vol. I, Montevideo, 1948.
- PROBST, JUAN, *La enseñanza primaria desde sus orígenes hasta 1810*. en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Nación Argentina*, t. IV (2<sup>a</sup> sección), Buenos Aires, 1940.
- , *La enseñanza durante la época colonial*, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la Historia Argentina*, t. XVIII, *Cultura*, Buenos Aires, 1924.
- , *El costo de la vida en Buenos Aires según una encuesta del año 1769*, en *Contribuciones para el estudio de la Historia de América, Homenaje al doctor Emilio Ravignani*, Buenos Aires, 1941.
- RAMOS, ARTHUR, *Las Culturas Negras en el Nuevo Mundo (versión española de E. CHAMPOURCIN)*, Fondo de Cultura Económica, México, 1943.
- RAVIGNANI, EMILIO, *El Virreinato del Río de la Plata, su formación histórica e institucional* (Separata del tomo IV de la *Historia de la Nación Argentina*) (1<sup>a</sup> sección), Buenos Aires, 1938.
- , *Crecimiento de la población en Buenos Aires y su campaña (1726-1810)*, en FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, *Documentos para la Historia Argentina*, t. X.
- , *Historia Constitucional de la República Argentina*, t. I, Buenos Aires, 1926.
- Recopilación de las leyes de los reinos de Indias. Registro Oficial [Nacional] de la República Argentina*, t. II, 1822-1852, Buenos Aires, 1880.
- Revista de la Biblioteca Nacional*, t. XVI, nº 42 (2<sup>o</sup> Trimestre 1497), Buenos Aires, 1948.
- RUGENDAS, MORIZ, *Das Merkwürdigste aus der malerischen Reise in Brasilien*, von... Schaffhausen, 1836.
- SACO, JOSÉ ANTONIO, *Historia de la Esclavitud de la Raza Africana en el Nuevo Mundo y en especial en los Países Américo-hispanos, Prólogo por FERNANDO ORTIZ*, Habana, 1938, 4 vols.
- SCELLE, GEORGES, *La Traite Nègrière aux Indes de Castille, Contrats et traités d'Assiento*, París, 1906, 2 vols.
- SOLÓRZANO PEREYRA, JUAN DE, *Política Indiana*, Madrid, 1730.
- SORONDO, MIGUEL, *Procedencia del nombre de "El Retiro"*, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Año XXI, t. XXVII, Buenos Aires, julio 1942 - junio 1943, nº 93-96.
- TANNENBAUM, FRANK, *The Destiny of the Negro in the Western Hemisphere*, Separata del *Political Science Quarterly*, vol. LXI, nº 1, marzo 1946, Nueva York, 1946.
- TAULLARD, A., *Los Planos más antiguos de Buenos Aires (1580-1880)*, Buenos Aires, 1940.

## BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

- TORRE REVELLO, JOSÉ, *Origen y aplicación del Código Negro en América Española (1788-1794)*, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Año XI, t. XV, julio-septiembre de 1932, nº 53, Buenos Aires.
- , *Sociedad Colonial, Las clases sociales, La ciudad y la campaña*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Nación Argentina*, Vol. IV (1ª sección), Buenos Aires, 1940.
- , *Crónicas del Buenos Aires Colonial*, Buenos Aires, 1943.
- , *Los Gobernadores de Buenos Aires (1617-1777)*, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de la Nación Argentina*, Vol. III, 2ª edición, Buenos Aires, 1939.
- , *Del Montevideo del Siglo XVIII, Fiestas y Costumbres* (Apartado de la *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*, t. VI, nº 2), Montevideo, 1929.
- The Encyclopaedia Britannica, a Dictionary of Arts, Sciences, Literature and general Information*, Eleventh Edition, Volume XXV, Cambridge, 1911.
- [TRELLES, MANUEL RICARDO], *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*, Años 1856 a 1867, Buenos Aires, 1857-1868.
- , *Revista de la Biblioteca Pública de Buenos Aires*, t. III, Buenos Aires, 1881.
- VEITIA LINAGE, JOSEPH DE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, 1945.
- VICTORICA, RICARDO, *El primer censo argentino*, en *Gaceta del Foro*, Buenos Aires, jueves 18 de octubre de 1934.
- WILCOCKE, SAMUEL HULL, *History of the Viceroyalty of Buenos Ayres; containing the most accurate details relative to the Topography, History, Commerce, Population, Government & c. of that valuable Colony*, London, 1806.

## Í N D I C E S



## INDICE DE NOMBRES

### A

- Acarete du Biscay:** 97, 98.  
**Acha, Nicolás de:** 267, 279, 303.  
**Acharán, Joseph de:** 260.  
**Agüero, Diego:** 280, 282.  
**Aguirre, Aristegui y Compañía:** 258, 259, 265.  
**Aguirre, Francisco:** 258.  
**Aguirre, Manuel:** 293, 294, 303.  
**Aiton, Arthur S.:** 179, 188, 193, 195, 196, 225.  
**Aleina y Verjes, Jaime:** 280, 282.  
**Alejandro VI:** 8, 46.  
**Alfonso V de Portugal:** 45.  
**Alquizalcete, Juan Bautista de:** 216.  
**Altamira, Rafael:** 95.  
**Álvarez, Pablo:** 267.  
**Álvarez Pereira, Gregorio:** 267.  
**Alvear y Ponce de León, Diego de:** 340, 341.  
**Álzaga, Félix de:** 314.  
**Álzaga, Martín de:** 309, 310, 313, 314.  
**Alzaibar (o Alzaybar), Francisco de:** 197, 219, 221, 222, 255.  
**Amenavar, Joseph Xavier de:** 302.  
**Ana (Estuardo) de Inglaterra:** 131, 137, 150, 159, 167, 168, 178.  
**Andrieu, Bernabé (o Bernabeau):** 121.  
**Anglería, Pedro Mártir de:** 48.  
**Anjou, duque de (véase: Felipe V).**  
**Antúñez y Acevedo, Rafael:** 24, 29, 30, 31, 32, 56, 65, 69, 70, 90.  
**Aranda, conde de:** 240, 284.  
**Arandia, Baltasar de:** 263, 267, 268.  
**Arango, Francisco:** 247, 248.  
**Arce y Arcos, Alonso:** 216.  
**Areche, José Antonio de:** 265.  
**Arellano, Domingo:** 306.  
**Arellano, Joseph de:** 202.  
**Arias, Francisco Gavino de:** 266.  
**Aristegui, Lorenzo de:** 258.  
**Arredondo, Nicolás de:** 277, 278, 280, 283, 287.  
**Arreguy (o Arregui), Joseph de:** 117.  
**Arriaga, Julián de:** 260.  
**Arroyo, Thomas de:** 202, 238.  
**Astorga, marqués de:** 54.  
**Atayde, Martín Alfonso de:** 96, 97.  
**Austrias, los:** 16, 21, 61, 82, 130, 132.  
**Avilés, marqués de:** 293, 295, 297, 300, 327.  
**Avilés y del Fierro, Gabriel de (véase: Avilés, marqués de).**  
**Azara, Félix de:** 332.  
**Azcúenaga, Miguel de:** 280, 281.

### B

- Báez Alpoin, Juan:** 101.  
**Baigorri Ruiz, Pedro:** 97, 98.  
**Baker & Dawson:** 244, 246, 272.  
**Balboa, Vasco Núñez de:** 7.  
**Balenzategui, Tomás de:** 319, 320.  
**Ballagas, Emilio:** 323.  
**Barco Centenera, Martín del:** 88, 90.  
**Barrenechea, marqués de:** 196, 198.  
**Barrientos, Christóbal:** 231.  
**Barroso, Pedro F.:** 76, 77.

ÍNDICE DE NOMBRES

- Barroso del Pozo, Juan: 59, 75, 76.  
 Basavilbaso, Manuel de: 267.  
 Bateman, John: 163.  
 Baudrix, José Román: 316.  
 Bauzá, Francisco: 51.  
 Bazurco, Francisco: 229.  
 Bedmar, marqués de: 139, 179.  
 Beláustegui, Francisco Antonio: 300.  
 Belgrano, Manuel: 21.  
 Belgrano Pérez, Domingo: 266.  
 Benson, Robert: 163.  
 Beresford, William Car: 321.  
 Berezosa y Contreras, Alonso de: 118.  
 Bergeyck, conde de: 132.  
 Bermúdez, José: 128.  
 Berro, Mariano B.: 298, 339.  
 Berry, Carlos, duque de: 129.  
 Blake, capitán: 174.  
 Bolaños (véase: González Bolaños, Josef).  
 Bolingbroke, lord: 141, 163, 168, 169.  
 Bonnac: 135.  
 Bonnassieux, Pierre: 104, 179.  
 Borbones, los: 31, 61, 85, 129, 132, 137, 144, 285.  
 Borda, Manuel Joseph de: 257.  
 Bougainville, L. A. de: 336.  
 Bound, capitán: 181.  
 Bourne, Edward Gaylord: 35, 50, 66, 67, 243.  
 Braganza, los: 71, 82.  
 Brown, Vera Lee: 195, 197, 198.  
 Bubbayant, Jorge: 179.  
 Burnett, John: 196, 198, 199, 203.  
 Burnham, capitán: 212, 213.  
 Burrell, Peter: 195, 225.  
 Bustamante, Manuel García de: 106.  
 Bustamante y Guerra, José: 308.
- C**
- Cabe: 123.  
 Caboto, Sebastián: 11, 87.  
 Caillet-Bois, Ricardo R.: 250, 278, 332.  
 Caldera, Manuel: 56.  
 Camuso, Carlos: 304.  
 Cantera, Diego: 267, 269, 270.  
 Cantofer, Luis: 267.  
 Capdevila, licenciado: 314.  
 Capitan, L.: 46.  
 Carbone, Oscar: 280, 282.  
 Carbonell, Augusto, capitán: 300, 301.  
 Carlos I (véase: Carlos V).  
 Carlos II: 13, 32, 83, 113, 129, 139, 144, 191.  
 Carlos III: 20, 34, 240, 243, 245, 261, 263, 264.  
 Carlos IV: 33, 245, 246, 284, 285.  
 Carlos V: 10, 11, 19, 31, 36-38, 50, 52, 132.  
 Carlos VI de Alemania (véase: Carlos de Austria, archiduque).  
 Carlos de Austria, archiduque: 85, 109; 129, 130, 132.  
 Carteret, lord: 180, 181.  
 Cartier, Jacobo: 11.  
 Carvajal y Lancaster, José: 190-192.  
 Carrancá y Trujillo, R.: 334.  
 Carrera, María Magdalena de la: 314.  
 Casa Enrile, marqués de: 259.  
 Castelfuerte, marqués de: 216, 217.  
 Castelli, Juan José: 21.  
 Castro, Álvaro de: 56.  
 Cattáneo, Padre Cayetano: 330, 339.  
 Cavallero, Alonso: 55.  
 Cavendish, Tomás: 28.  
 Cazalia, Juan de: 117, 120, 121.  
 Ceabrito, Manuel le: 58, 68.  
 Centenera (véase: Barco Centenera, Martín del).  
 Céspedes, Francisco de: 95.  
 Cevallos, Pedro de: 22, 261-263, 296.  
 Cisneros, Baltasar Hidalgo de: 40.  
 Cleland, capitán: 172.  
 Cleven, N. A. N.: 245.  
 Coelho (o Cuello), Agustín: 58, 68.  
 Colmenares, Felipe: 257.  
 Colón, Cristóbal: 7, 11, 46, 48.  
 Concolorcorvo: 336, 340.

Córdoba, María F. de: 257.  
 Cornet y Prat, Antonio: 317.  
 Cortayre, Antonio de: 194, 195.  
 Correa Luna, Carlos: 263.  
 Cox, John: 225.  
 Coymans, Baltasar: 59, 74, 76, 77.  
 Coymans, Joseph: 74.  
 Coymans, los: 59, 74, 78, 79.  
 Cronker (o Cronquer), capitán: 173, 174.  
 Cross, Roberto: 208, 209, 224.

**CH**

Champourcin, E.: 335.  
 Charlevoix, Pierre François Xavier de: 340.  
 Chome, Padre: 338.

**D**

Dahlgren, E. W.: 133, 139, 142, 143, 177.  
 De María, Isidoro: 273.  
 Defoe, Daniel: 161, 162.  
 Delgado, Sebastián: 118.  
 Delvas (véase: Rodríguez Delvas, Antonio).  
 Díaz de Saravia, Manuel: 256, 257.  
 Donnan, Elisabeth: 66, 131, 161, 169-173, 175-178, 180, 182, 231, 246, 272.  
 Dover, Thomas: 201, 203.  
 Du Fay (o Dufay), Carlos, capitán: 120.  
 Dubuas [sic: Dubois], Francisco: 294.  
 Ducasse, Jean: 104, 105.  
 Dueñas, Rodrigo de: 55.  
 Duval, Manuel: 292.  
 Duval (o Dubal), Pedro: 289, 290-292, 294, 296, 298, 303.

**E**

Edmé, Enrique: 118.  
 Eduardo IV de Inglaterra: 46.  
 Edward, capitán: 174.  
 Ehinger, los: 37.  
 Ehinger (o Eynger o Zieger), Enrique: 54, 55, 58.

Elguera, Manuel de la: 317.  
 Enrile, José María: 258.  
 Enrique de Portugal: 63, 64.  
 Ensenada, marqués de la: 190.  
 Eon, Guillermo: 197.  
 Escalante, Manuel Antonio de: 117.  
 Escalera, Bernardo Tinagero de la: 159.  
 Escovar, Francisco de: 56.  
 Esparza, Joseph de: 216.  
 Esquilache (véase: Squilache, marqués de).  
 Estebe y Llach, Gerardo: 303.

**F**

Faure, Henrique: 225, 229.  
 Felipe I: 36.  
 Felipe II: 10, 11, 28, 38, 55, 63, 64, 67, 82.  
 Felipe III: 10, 11, 32, 38, 64.  
 Felipe IV: 11, 32, 71, 93.  
 Felipe V: 32, 83, 84, 104-106, 113, 129, 130, 132, 133, 135, 137-142, 145, 185, 190.  
 Fernández, Pedro Ignacio: 22.  
 Fernández, Tomás: 293.  
 Fernández Delvas, Antonio (véase: Antonio Rodríguez Delvas).  
 Fernández Duro, Cesáreo: 24.  
 Fernández Wallace, Francisco: 98.  
 Fernando VI: 190.  
 Fernando, arzobispo de Toledo: 59, 70, 95.  
 Fernando de Aragón, 8, 10, 16, 31, 36, 45, 49, 50.  
 Ferrer, Francisco Xavier: 304.  
 Figueredo, Sarmiento, Pedro Joseph de: 260.  
 Floridablanca, José Moñino y Redondo, conde de: 240, 245, 246, 269, 283, 284.  
 Francesquini, Cristóbal: 56.  
 Frías, Manuel de: 93.  
 Frobisher, Martín: 11.  
 Fugger (o Fúcaros), los: 37, 38.  
 Fugger, Jacobo: 37.  
 Funes, deán Gregorio: 51.  
 Fyndall, Juan: 314.

G

Gálvez, José de: 22, 240, 241, 244, 245, 264, 268-270.  
 Gandía, Enrique de: 89, 93, 95, 97, 99, 339.  
 Garay, Juan de: 89.  
 García, Antonio: 59, 73, 74.  
 García, Diego: 87.  
 García, Juan Agustín (h.): 337.  
 García Ros, Baltasar: 202, 203, 215.  
 García Tagle, Melchor: 256.  
 Gardoqui, Diego: 286, 287.  
 Garrevod (véase: Gouvenot, Lorenzo de).  
 Gautier, abate: 133, 135.  
 Gayoso y Parga, Gabriel de: 213, 238.  
 Gedd, Patricio: 223.  
 Geraldino, sir Thomas: 170, 186.  
 Gilligan, Manuel Manasses: 139, 140, 147, 154, 155, 167.  
 Giraud, Charles: 129, 133.  
 Giro, doctor: 300.  
 Godoy, Manuel de: 284, 285.  
 Gómez Ángel, Melchor: 59, 70, 96.  
 Gómez Reynel, Pedro: 28, 58, 65-67, 90, 91, 100.  
 Gonçalvez, Antonio: 44.  
 Gondra, Luis Roque: 89.  
 Góngora, Diego de: 93, 94, 100.  
 González, Joseph: 118, 238.  
 González, Julio César: 98.  
 González Bolaños, Josef: 270.  
 Gouvenot, Lorenzo de: 37, 52-54.  
 Goxenola (o Gogenola), Matheo de: 216.  
 Goytía, Luis, capitán: 298.  
 Granada, Daniel: 337.  
 Gray, Guillermo: 229.  
 Grégoire, obispo de Blois: 51.  
 Griffolet, capitán: 121.  
 Grillo, Domingo: 59, 72.  
 Grimaldi, Jerónimo: 139, 240.  
 Gronardo, Pedro: 214.  
 Guezzi, Dr. Carlos Joseph: 314, 324, 326.

Guillespi, A.: 341.  
 Gurruchaga, José: 263, 265.  
 Gurruchaga, Juan: 263, 265.  
 Gurruchaga, Pedro Antonio: 263, 265.

H

Habsburgo, los (véase: Austrias, los).  
 Harcourt, Enrique duque de: 83.  
 Haring, Clarence Henry: 24, 26, 28, 30.  
 Harley, Edward: 162.  
 Harley, Roberto (véase: Oxford, conde de).  
 Hays, Jorge: 115-117, 119, 120, 125, 128.  
 Helpes, Sir Arthur: 44, 50.  
 Helps, Guillermo: 201.  
 Hernandarias de Saavedra: 40, 91-93.  
 Hernández de Espinosa, Juan: 56.  
 Herskovits, Melville, J.: 335.  
 Herrera, Francisco Manuel: 280.  
 Herrero, Francisco Antonio de: 302.  
 Hixosa (o Hijosa), Gerónimo: 267.  
 Hosier, vicealmirante: 181, 199.  
 Hunt, Thomas: 205.  
 Hurtado, Beltrán: 89.

I

Iduarte, Mathías de: 224, 238.  
 Inda, Antonio de: 213.  
 Inis, Juan Martínez de: 222.  
 Irala, Domingo Martínez de: 87.  
 Isabel de Castilla: 7, 8, 10, 16, 31, 45.  
 Izquierdo, Ángel: 265, 276, 280-282, 297.

J

Jiménez de Cisneros, 50, 51.  
 Jorge I de Inglaterra: 170.  
 Jorge II de Inglaterra: 184, 192.  
 José I de Alemania: 132.



- Juan II de Portugal: 8, 45, 46.  
 Juan IV de Portugal, 71.  
 Juana de España: 34, 36.  
 Loyola, fray Martín Ignacio de: 92.  
 Luis XIV: 83, 103-107, 129, 130, 132, 133, 135-138, 143, 159.  
 Luis XVI: 284.

**K**

- Keene, sir Benjamin: 183, 184, 191-193.  
 Kordon, Bernardo: 324.  
 King, James Ferguson: 57, 323.

**L**

- Lannoy, Joseph de: 201, 207, 216.  
 Lariz, Jacinto de: 97.  
 Larrazábal (o Larrazábal), Antonio de: 117, 238.  
 Las Casas, fray Bartolomé de: 47, 50, 51.  
 Lastarria, Miguel: 230, 279.  
 Law, John: 165.  
 Le Bosc, capitán: 299, 300.  
 Lea, Pedro de: 229.  
 Leguizamón, Martiniano: 336.  
 León, Antonio de: 95.  
 Leopoldo I de Alemania: 132.  
 Lerena, Pedro: 278.  
 Leroux (o Le Roux), capitán Pedro: 116, 120, 122.  
 Levene, Ricardo: 33, 89, 179.  
 Levillier, Roberto: 95.  
 Lexington, conde de: 139, 159.  
 Lindsey, Ricardo: 229.  
 Liniers, conde de: 278, 283, 287.  
 Liniers y Bremond, Santiago de: 283, 286.  
 Lomelín, Ambrosio: 59, 72.  
 Lomelín, Leonardo: 56.  
 Lopes Martines, Gaspar: 56.  
 Lopes Martines, Jorge: 56.  
 Lopes Martines, Pedro: 56.  
 López, Antonio: 289.  
 López, Manuel Antonio: 267.  
 López Arraya, Matías: 267.  
 López Cervantes, Juan: 67.  
 Loreto, Nicolás del Campo, marqués de: 263, 269, 270, 272, 273, 277.  
 Lorin, Henri: 46.  
 Lowndes: 169.

**Ll**

- Llano, Francisco de: 302.

**M**

- Macanaz, Melchior de: 188.  
 Maciel, Francisco Antonio: 299, 300, 303, 304, 307, 308.  
 MacLean y Estenos, Roberto: 324.  
 Madero, Eduardo: 28.  
 Magallanes, Hernando de: 7.  
 Maillet: 117, 127, 128.  
 Maló, Josef: 307.  
 Manzano, fray Felix: 257.  
 Marín, Francisco Nestares de: 97.  
 Marín, Tomás: 56.  
 Marín de Guzmán, Bernardo F.: 59, 79-81, 103.  
 Márquez de la Plata: 297.  
 Marshall, capitán: 172, 175.  
 Martin, Ricardo: 201.  
 Martínez, Diego: 56.  
 Martínez de Hoz, Josef: 280, 282, 302.  
 Martínez de Salazar, José: 98.  
 Mata Linares, Benito de la: 290.  
 Mayne, Robert: 230.  
 Meléndez, Antonio: 123.  
 Melo, Manuel Cipriano de: 270.  
 Melo de Portugal, Pedro: 284, 286-288.  
 Méndez de Lamego, Antonio: 65.  
 Méndez de Sossa, Christóbal: 59, 70, 96.  
 Mendinueta, Francisco de: 257.  
 Mendoza, Pedro de: 38, 88.  
 Mercado y Villacorta, Alonso: 98.  
 Merewether, John: 195.  
 Mesnager: 135, 136.  
 Methuen, lord John: 85, 130, 131.

## ÍNDICE DE NOMBRES

Migues, Ramón: 293.  
 Milá de la Roca, Joseph Ramón: 301.  
 Molina, Juan Cayetano: 300, 309, 310, 313.  
 Molinari, Diego Luis: 23, 33, 37, 40, 44, 48, 50, 53, 58, 61, 65, 66, 67, 69, 87-89, 96, 105, 201, 230, 258, 271, 328, 338.  
 M nheim, Christian: 44.  
 Montalvo, Andrés: 28.  
 Monteleón, marqués de: 138, 141, 142.  
 Mordeille (Mordeyll o Mordell), capitán Hipólito: 306, 307.  
 Moreno, Mariano: 21, 23.  
 Mount, Jeremías: 201, 207.  
 Mylam (o Milam), Juan: 204, 207.  
 Murdock, capitán Guillermo: 319.  
 Muxica, Miguel Antonio de: 271.

### N

Napoleón: 285.  
 Narancio, Edmundo M.: 15, 44, 46, 50, 87, 88, 334.  
 Narriondo, Joseph: 207.  
 Navarro, Thomás (de): 255.  
 Necochea, Casimiro Francisco de: 298, 300.  
 Newcastle, Thomas, duque de: 184, 190-192.  
 Nicolás V.: 8, 45.  
 Nicuesa, Diego: 50.  
 Núñez, Juan Joseph: 277.

### O

O 'Farril, Gonzalo: 245.  
 O 'Reilli y Casas, Alejandro: 241.  
 Ochoa de Ochandiano, Hernando: 55.  
 Olaguer Feliú, Antonio: 289-293.  
 Olazábal, Benito: 307.  
 Oliveira Pedroso, Joseph: 267.  
 Ongley, Samuel: 163.  
 Oñaederra, capitán Lorenzo de: 297.  
 Opie, capitán: 181, 197, 198.

Ortega, Francisco de: 268.  
 Ortiz, Fernando: 44.  
 Ortiz de Zárate, Juan: 88.  
 Ortiz de Zárate, Juana: 88.  
 Ortiz de Zárate, Rodrigo: 28.  
 Ortuño Ramirez, José: 258.  
 Ovando, Nicolás de: 49.  
 Owen, capitán: 173, 175.  
 Oxford, Roberto Harley, conde de: 133, 141, 161-163, 167, 168, 170, 172.  
 Oyarzábal, Juan Bautista: 244.  
 Oyuela, Josef de la: 315, 316.

### P

Pacheco, Manuel Cayetano: 279.  
 Palacio (Palazio o de Palacios), Ramón: 229, 256.  
 Pares, Richard: 168, 176, 178, 181, 185, 187, 188, 190, 193.  
 Pascua, Bernardo de: 128.  
 Paso, Juan José: 314.  
 Patiño, José: 217, 219, 222.  
 Patrón, Benito: 288, 289, 304.  
 Paula Sanz, Francisco de: 268.  
 Pavón: 231.  
 Pedro de Portugal: 113.  
 Peralta, Gaspar de: 56, 65.  
 Pereda Valdés, Ildefonso: 273, 336-338.  
 Pereira, Diego de: 58, 70.  
 Pereira, Zacarías: 309, 310, 313.  
 Pereyra, Bruno Francisco: 264, 266.  
 Pereyra, Manuel: 279.  
 Pereyra de Freitas, Manuel: 280.  
 Pérez, Marcos: 273.  
 Pérez de Barradas, J.: 338.  
 Pernoud, Régine: 115, 121, 125.  
 Petit Muñoz, Eugenio: 15, 44, 46, 50, 87, 88, 334.  
 Petite, Francisco: 59, 75.  
 Pinedo y Arroyo, Manuel Andrés de: 319, 320.  
 Pino, Joaquín del: 273, 276, 295, 300, 302, 304, 306.  
 Plowes, Matthew: 196-198.  
 Polo, Marco: 7.  
 Pontchartrain, Louis, seigneur de: 104, 119, 120-122, 125, 136.  
 Porcio, Nicolás: 59, 75-79.  
 Porlier, Antonio: 335.

Portocarrero, Luis Manuel  
 Fernández de: 83.  
 Premio Real, conde del: 289,  
 294.  
 Prior, Matthew: 133-135.  
 Probst, Juan: 330, 333.

Q

Quadra, Pedro Josef de la: 308.  
 Quala, deán de la: 126.

R

Ramos, Arthur: 335, 338.  
 Ravignani, Emilio: 20, 22, 144,  
 204, 295, 330, 332, 338-340.  
 Readhead, John: 314, 326.  
 Reid, David: 314.  
 Reparaz, conde de: 267.  
 Reyes Católicos (véanse: Isa-  
 bel de Castilla y Fernando de Ara-  
 gón).  
 Riblos, Miguel de: 120, 127, 128,  
 203, 204.  
 Riela, conde de: 245.  
 Rivadavia, Bernardino: 23, 341.  
 Robles, Agustín de: 127, 229.  
 Rodríguez Coutiño, Fran-  
 cisco: 91.  
 Rodríguez Coutinho (o Cu-  
 tinho), Juan: 58, 67, 90.  
 Rodríguez Delvas (o de El-  
 vas o d'Elvas), Antonio: 58, 69,  
 70, 93.  
 Rodríguez Lamego, Manuel:  
 58, 70, 94, 95.  
 Rojas, Catalina de: 101.  
 Romero, Tomás Antonio: 267,  
 270, 278-283, 287, 289, 293, 303,  
 304.  
 Rosa, José de la: 21.  
 Roxa, Joseph de: 205.  
 Rueda, Antonio de: 256.  
 Rugendas, Moritz: 51.  
 Ruiz Huidobro, Pascual: 306,  
 309-312.

S

Saavedra, Francisco de: 291.  
 Saavedra, Pedro de: 204.  
 Saboya, duque de: 129, 130.

Saco, José Antonio: 44, 48, 50,  
 55, 56, 65-67, 69, 80, 179, 180, 182,  
 192, 240, 259.  
 Salas y Pavia, Tomás de:  
 270.  
 Salcedo y Sierraalta, Mi-  
 guel de: 221, 222, 225, 226, 228,  
 233.  
 Salvago, Carlos: 97.  
 Salvago, Nicolás: 59, 95-97.  
 San Isidro, conde de: 265, 275.  
 Sánchez de Cueto, Manuel:  
 256.  
 Santiago y Barros, Juan de:  
 319.  
 Sar, Francisco del: 305.  
 Sarratea, Martín de: 273-277.  
 Saria, Silvestre Antonio de: 201,  
 238.  
 Sayller, Jerónimo: 54, 55, 58.  
 Scelle, Georges: 7, 12, 24, 28, 30,  
 44, 45, 47-50, 52, 53, 55-57, 61,  
 65-70, 75, 78, 79, 87, 88, 93, 96,  
 104, 116, 119, 121, 124, 131, 137,  
 138, 140, 145, 148, 150, 152, 153,  
 157, 158, 162.  
 Schmidl, Ulrico: 38.  
 Schonenberg, François: 74, 76,  
 78.  
 Sebastián, capitán José: 311.  
 Sevilla, Pedro de: 65.  
 Shelburne, lord: 179, 188, 193,  
 195, 196, 221, 225.  
 Silba, José de: 273.  
 Silíceo, Sebastián: 59, 73.  
 Silva Cordeiro (o Cordeyro),  
 Juan de: 270.  
 Soares de Saa, Josef: 280.  
 Sobremonte, Rafael de, mar-  
 qués de: 266, 303, 307-314, 316-  
 318, 320, 321.  
 Solana, Mathias: 203.  
 Soler, Miguel Cayetano: 302.  
 Solgard, capitán: 172, 175.  
 Solórzano Pereyra, Juan  
 de: 19, 20.  
 Sorarte, Diego: 118, 216.  
 Soria y Santa Cruz, Fran-  
 visco de: 309.  
 Sorondo, Miguel: 127, 204.  
 Sosa, Manuel de: 222.  
 Sousa Freire, Manuel de: 289.  
 St. Aignan, conde de: 159.

## ÍNDICE DE NOMBRES

St. John, Henry (véase: Bolingbroke, lord).  
 Stanhope, James, conde de: 130, 131.  
 Squilache, Leopoldo de Gregorio, marqués de: 240.

### T

Tannenbaum, Frank: 338.  
 Taylor, capitán: 173.  
 Taylor, Mr.: 169.  
 Thistlethwayte, Benito: 201, 207.  
 Thruppe, Juan: 203, 204, 207.  
 Tilly, capitán: 21.  
 Tizard, capitán: 174.  
 Tooke, Roberto: 229.  
 Torcy, J. B. Colbert, marqués de: 133.  
 Torre Revello, José: 91, 92, 98, 100, 330, 334, 335, 338, 341.  
 Torres, Alonso de: 56.  
 Torres, Diego de: 56.  
 Torres, Gaspar de: 55.  
 Townsed, capitán: 174.  
 Trahern, capitán: 174.  
 Traibel Nelcis, José M.: 15, 44, 46, 50, 87, 88, 334.  
 Trejo y Sanabria, fray Hernando (o Fernando) de: 91.  
 Trelles, Manuel Ricardo: 22, 67, 90, 91, 95, 100, 101, 300, 339.  
 Trigo, Antonio del: 223.  
 Tristán, Nuño: 45.

### U

Ulloa, Bernardo de: 191.  
 Uriarte, Miguel de: 258.  
 Ustariz, general Fermín Francisco de: 223, 238.  
 Uztáriz, Gerónimo de: 190.

### V

Váez, Benito: 56.  
 Váez Coutinho, Gonzalo: 58, 68, 92, 100.  
 Valdés, Antonio: 272, 277.  
 Valdés e Inclán, Alonso Juan de: 116, 122, 128.  
 Valdés y de la Banda, Diego Rodríguez de: 28.

Vázquez, Diego: 67.  
 Vázquez Pestaña, Lope: 67.  
 Veitia Linage, Joseph de: 24, 41, 42, 48, 66, 68-70.  
 Velasco y Tejada, Manuel de: 107, 118, 122, 123.  
 Velazco, Luis, marqués de Salinas: 257.  
 Vera y Aragón, Juan Torres de: 88.  
 Verazzani: 11.  
 Vértiz y Salcedo, Juan José de: 22, 243, 260-263, 266-269, 331.  
 Victorica, Ricardo: 40.  
 Vicuña, Joseph Norberto de: 223, 224, 238.  
 Vida, Francisco Rodríguez de: 255, 257.  
 Vidal, E. E.: 230.  
 Vidal, Felipe: 318, 320.  
 Villalobos, Juan: 80.  
 Vitoria, fray Francisco de: 27, 89, 90.

### W

Wall, Ricardo: 191, 240.  
 Webb, capitán: 212.  
 Weiner, Leo: 41.  
 Welser, los: 37, 38.  
 White (o Blanco), capitán Moor: 214.  
 Wilcocke, Samuel Hull: 26, 230.  
 Willoughby, Hugo: 11.  
 Winter, capitán: 212.  
 Woodridge, Dudley: 176.

### Y

Yedra, Pedro Díaz García de la: 117.  
 Young, Roberto: 233.

### Z

Zabala, Rómulo: 89, 93, 95, 97, 99, 339.  
 Zafra, capitán Bicente de: 296.  
 Zaldortuss, capitán Pedro: 296.  
 Zamorano, Blas: 274.  
 Zavala, Brueno Mauricio de: 205, 207, 209-214, 216, 217, 220, 221.

ÍNDICE DE CUADROS

	<u>Pág.</u>
I.— Importación de negros esclavos desde la costa del Brasil a Buenos Aires .....	102
II.— Buques negreros entrados al Río de la Plata correspondientes al asiento concluído con la Compañía Real de Guinea establecida en Francia (años 1703-1714) .....	entre 112 y 113
III.— Navíos franceses llegados al Río de la Plata durante los gobiernos de Alonso Juan de Valdés Inclán (1703-1708), Manuel de Velasco y Tejada (1708-1712) y hasta 1715 ...	entre 120 y 121
IV.— Resumen estadístico de los negros introducidos anualmente por la Real Compañía de Guinea .....	126
V.— Movimiento de navíos de la Real Compañía de la Gran Bretaña .....	entre 200 y 201
VI.— Esclavos introducidos por la Compañía de la Gran Bretaña a Buenos Aires durante el segundo período de operaciones ....	206
VII.— Frutos del país exportados del Río de la Plata directamente a Gran Bretaña por cuenta del asiento inglés .....	entre 212 y 213
VIII.— Esclavos introducidos por la Compañía de la Gran Bretaña a Buenos Aires durante el tercer período de operaciones .....	227
IX.— Proporción de esclavos varones y mujeres introducidas en los navíos del asiento inglés .....	234
X.— Negros enfermos de los cargamentos de esclavos .....	235
XI.— Comercialización de negros del asiento inglés .....	236
XII.— Cuadro comparativo de la internación de negros .....	237
XIII.— Número de individuos que en las regiones del Plata se dedicaron a operaciones de compraventa de negros .....	238
XIV.— Individuos de mayor giro en el comercio negrero en tiempos del asiento inglés .....	238
XV.— Buques negreros llegados al Río de la Plata desde 1742 hasta 1806 .....	entre 256 y 257
XVI.— Negros introducidos al Río de la Plata desde el Brasil y desde África (1742-1806) .....	324
XVII.— Cuadro analítico de las operaciones del asiento inglés en Buenos Aires .....	entre 344 y 345



ÍNDICE DE LÁMINAS

	Pág.
I. — <i>Facsímile del Plano de José Bermúdez, año 1713, en donde aparece el establecimiento de la Compañía de Guinea, reproducido en la obra de Enrique Peña, Documentos y planos relativos al período edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires, t. II</i> .....	frontispicio.
II. — Las líneas divisorias entre las posesiones castellanas y portuguesas (1480-1494) .....	8
III. — <i>Facsímile de un mapa de la región de las Indias, al norte del Ecuador, en los siglos XVI y XVII, existente al comienzo de C. Haring, Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs, Cambridge (U.S.A.), 1918</i> ....	24
IV. — <i>Facsímile del mapa de la costa de África publicado en Documents illustrative of the history of the slave trade to America, edited by Elizabeth Donnan, t. I (1441-1700), Washington, 1930</i> .....	56
V. — <i>Facsímile de la carta general de la costa de Guinea, inserta en la obra de Gaston Martin, L'Ère des négriers (1714-1774), París, 1931</i> .....	64
VI. — <i>Facsímile del convenio de arrendamiento entre Miguel de Riblos y Jorge Hays, agregado al expediente en existentes en el Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Tribunales, leg. R. n° 3, exp. 6</i> .....	128
VII. — Facsímile de la portada y último folio del impreso, edición princeps, del tratado del asiento ajustado entre los Reyes de España y Gran Bretaña, el 26 de marzo de 1713, perteneciente a la biblioteca del señor Jorge Juan Cabodi .....	152
VIII. — <i>Facsímile de un sello de lacre de la South Sea &amp; Fishing Company, usado por los factores del asiento inglés de Buenos Aires, en sus certificaciones. Existente en el Archivo General de la Nación. Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los ingleses, Documentos varios, 1718-1774</i> ...	168
IX. — Facsímile del Balance presentado por la South Sea Company existente en el British Museum, Add. MSS., 33032, f. 250 ...	184
X. — Facsímile del Balance presentado por la South Sea Company existente en el British Museum, Add. MSS., 33032, f. 255 ...	192
XI. — Facsímile de una certificación de venta de esclavos hecha por el Real Asiento de Inglaterra a un vecino de Buenos Aires, existente en el Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los ingleses, Documentos varios, 1718-1774 .....	208
XII. — Área de dispersión de los negros introducidos por el Asiento Inglés .....	216
XIII. — Facsímile del Plano del terreno que fué de los ingleses, en Buenos Aires, hecho por Christoval Barrientos en 1772, exis-	

	<u>Pág.</u>
tente en el Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Asiento de los ingleses, 1763-1772 .....	224
XIV.— Facsímile del plano del terreno que fué del Real Asiento, en Buenos Aires, inserto en los autos sobre medición, tasación y venta de las tierras del Retiro, existente en el Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, libro rotulado: Asiento de los ingleses, 1763-1772 ...	232
XV.— Facsímile y cortes del navío negrero "Brookes", publicado en Gaston Martin, <i>L'Ere des négriers (1714-1774)</i> , etc. París, 1931 .....	272
XVI.— Facsímile reducido de una lámina en donde se describen escenas en la bodega de un barco negrero. Existente en la obra de Moriz Rugendas, <i>Das Merkwürdigste aus der malerischen Reise in Brasilien von...</i> , Schaffhausen, 1836 .....	320
XVII.— Facsímile reducido de cuatro tipos de negros introducidos al Brasil desde el África. Existente en la obra de Moriz Rugendas, <i>Das Merkwürdigste aus der malerischen Reise in Brasilien von...</i> , Schaffhausen, 1836 .....	336



# í N D I C E G E N E R A L

## PARTE PRELIMINAR

	<u>Pág.</u>
1. España y Portugal en la época de los descubrimientos .....	7
2. Los cambios operados en las rutas mercantiles y en la economía general de España. — Acción de las demás naciones comerciantes de Europa frente a las colonias españolas de América .....	9

## PARTE GENERAL

### CAPÍTULO I

#### *El cuadro institucional hispánico en función de los dominios de Indias*

Consideraciones generales sobre la organización política, administrativa y económica implantada por España en Indias .....	15
--	----

### CAPÍTULO II

#### *El sistema comercial español en Indias*

1. Organización de la navegación y comercio durante los siglos XVI a XVIII: flotas y galeones hasta su cesación .....	23
2. Los navíos de excepción en el comercio de Indias. — Los registros de Buenos Aires .....	27
3. Requisitos respecto a las naves y habilitación de puertos .....	31
4. Limitaciones a la capacidad de las personas para comerciar .....	35

### CAPÍTULO III

#### *El comercio de la trata de negros*

1. Aclaraciones sobre el planteo de nuestra tesis .....	43
2. Implantación de la esclavitud en Indias: períodos que comprende. — Licencias. — Asientos. — Libertad de tráfico .....	46

### CAPÍTULO IV

#### *La trata de negros en los dominios españoles*

1. Las relaciones hispanolusitanas en materia de comercio de negros, antes de la fusión de las dos coronas .....	63
--	----

	<u>Pág.</u>
2. La trata durante la dominación española en Portugal .....	66
3. Interrupción de la trata desde 1640 a 1650. — Administración directa entre 1651 y 1662. — Período de transición. — Intervención de los holandeses .....	71
4. Concesión a un español americano. — Asiento de la Compañía Real de Guinea o de Cacheu. — Alianza de Portugal con España: ruptura y guerra .....	79

CAPÍTULO V

*Comienzos de la trata de negros en el Río de la Plata*

1. Primeras introducciones de esclavos en las regiones del Plata .....	87
2. Breve síntesis estadística de los negros entrados al puerto de Buenos Aires .....	100

PARTE ESPECIAL

CAPÍTULO VI

*La trata francesa en Indias: Real Compañía de Guinea y del Asiento*

1. Antecedentes de la formación de la Compañía. — Política de Luis XIV. — Negociaciones y adjudicación del asiento .....	103
2. Características del contrato con la Compañía de Guinea; hostilidad al mismo en España .....	105
3. Organización del comercio de negros. Prácticas y alternativas del mismo. — Fracaso del asiento .....	106
4. El monopolio comercial de la Compañía. — Contrabando de portugueses, ingleses y holandeses. — Medidas favorables a la Compañía .....	109
5. Modalidades de la trata. — Procedimiento para su realización. — Actividad comercial accesoria .....	110
6. Actividad de la Compañía de Guinea en el Río de la Plata .....	113
7. Lugares de depósito de los esclavos en Buenos Aires .....	126

CAPÍTULO VII

*El asiento inglés*

Antecedentes diplomáticos

1. La sucesión de España y su relación con los intereses comerciales de las potencias europeas .....	129
2. El proyecto de asiento y el tratado de comercio de 1707 concluído entre Inglaterra y Carlos de Austria .....	130
3. Progreso de las negociaciones: convención de Londres .....	135
4. Las negociaciones de Madrid .....	139
5. Las conferencias de Londres .....	141
6. El Congreso de Utrecht. — Negociaciones angloespañolas. — Tratados de paz con España y Portugal .....	142

CAPÍTULO VIII

*Análisis del "Asiento, ajustado entre las dos Magestades Cathólica y Bretánica, sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en la América española".*

1. Análisis del texto .....	147
2. Carácter jurídico del asiento .....	159

CAPÍTULO IX

*La South Sea Company y la explotación del asiento*

Formación de la Compañía de la Mar del Sur .....	161
--	-----

CAPÍTULO X

*Actividades mercantiles de la South Sea Company consideradas en general*

1. Iniciación del funcionamiento de la Compañía .....	167
2. Procedencia de los negros de la Compañía, modalidades impuestas	171
3. La práctica del asiento en las relaciones con España .....	177
4. Reiniciación del asiento inglés .....	180
5. Nueva guerra entre España e Inglaterra (1739). — Las negociaciones de paz y el asiento. — El tratado de 1750 .....	184
6. La acción del comercio interlope inglés en los dominios españoles	194

CAPÍTULO XI

*Actividades del asiento inglés en el Río de la Plata*

1. Implantación del asiento en las regiones rioplatenses. — Su primera suspensión .....	201
2. Restablecimiento del asiento. — Segundo período de operaciones comerciales. — Nueva interrupción .....	207
3. Segunda represalia. — Tercer período de operaciones .....	211
4. Repercusión del nuevo conflicto armado entre España e Inglaterra sobre el asiento; la tercera represalia. — Disolución y liquidación del establecimiento .....	228

CAPÍTULO XII

Reorganización del comercio bajo los Borbones .....	239
---	-----

CAPÍTULO XIII

*La trata de negros en el Río de la Plata en la segunda mitad del siglo XVIII*

1. Desde el fin del monopolio de la South Sea Company hasta el reglamento del comercio libre .....	255
--	-----

## ÍNDICE GENERAL

	<u>Pág.</u>
2. La intervención de Vértiz y de Loreto en el comercio negrero ....	263
3. La Real Compañía de Filipinas .....	271
4. Arredondo y el pleito de los "frutos" .....	278
5. La política francófila de Godoy y su repercusión sobre el tráfico negrero .....	284
6. Sobremonte frente a los problemas de la trata .....	307

### CONSIDERACIONES GENERALES

1. Procedencia .....	323
2. La travesía .....	326
3. Recepción en el puerto de destino .....	327
4. El mercado de esclavos; el destino de los mismos .....	329
5. Ocupaciones y trato de la esclavatura .....	330
6. La condición jurídica de la esclavatura .....	333
7. Inferencias sobre el aspecto social y cultural .....	335
8. Resumen estadístico .....	338
APÉNDICE .....	343
BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL .....	355
ÍNDICE DE NOMBRES .....	363
ÍNDICE DE CUADROS .....	371
ÍNDICE DE LÁMINAS .....	373
PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE HISTORIA ARGENTINA "EMILIO RA- VIGNANI" .....	379



PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE HISTORIA  
ARGENTINA "EMILIO RAVIGNANI"

*Los Archivos de Paraná y Santa Fe.* — Informe del comisionado P. ANTONIO LARROUY. Buenos Aires, 1908. (*Agotado.*)

*Los Archivos de Córdoba y de Tucumán.* — Informe del comisionado P. ANTONIO LARROUY. Buenos Aires, 1909. (*Agotado.*)

I: *La Administración de Temporalidades en el Río de la Plata*, por LUIS MARÍA TORRES. Buenos Aires, 1917. (*Agotado.*)

II: *Constituciones del Real Colegio de San Carlos*, por EMILIO RAVIGNANI. Buenos Aires, 1917. (*Agotado.*)

III: *Valores aproximados de algunas monedas hispano-americanas (1497-1771)*, por JUAN ÁLVAREZ. Buenos Aires, 1917. (*Agotado.*)

IV: *Los manuscritos del diario de Schmidel, breves apuntes*, por ROBERTO LEHMANN-NITSCHÉ. Buenos Aires, 1918. (*Agotado.*)

V: *Origen y patria de Cristóbal Colón, crítica de sus fuentes históricas*, por RÓMULO D. CARBIA. Buenos Aires, 1918. (*Agotado.*)

VI: *La personalidad de Manuel Belgrano, ensayo histórico conmemorativo*, por EMILIO RAVIGNANI [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1920. (*Agotado.*)

VII: *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del Virreinato de Buenos Aires, existentes en el Archivo general de Indias* por PEDRO TORRES LANZAS, 2ª edición aumentada, con advertencia de EMILIO RAVIGNANI. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

VIII: *Los archivos de la ciudad de Corrientes*, por EDUARDO FERNÁNDEZ OLGUÍN. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

IX: *El "Plan" atribuido a Moreno y la "Instrucción" de Chiclana*, por RICARDO LEVENE [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

X: *Escritos inéditos de Antonio Zinny; El Redactor del Congreso Nacional [1816-1820]; Proceso de alta traición contra el Congreso y Directorio [1820]; Gobernantes de las Provincias Unidas de la América del Sud [1810-1886]*, precedidos de un prólogo de EMILIO RAVIGNANI y de un ensayo bibliográfico de NARCISO BINAYÁN. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

XI: *Los archivos de la ciudad de Santiago del Estero*, por ANDRÉS A. FIGUEROA. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

XII: *Los archivos de La Rioja y de Catamarca*, por el P. ANTONIO LARROUY. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

XIII: *Memoria de la Sección de historia (1920-1921)*; por EMILIO RAVIGNANI [con dos anexos]. Buenos Aires, 1921. (*Agotado.*)

XIV: *Antecedentes de la Revolución de mayo. I, El protectorado portugués en el Virreinato del Río de la Plata 1808, marzo-mayo*, por DIEGO LUIS MOLINARI, con apéndice documental. Buenos Aires, 1922. (*Agotado.*)

XV: *Los archivos de la Asunción del Paraguay*, por JUAN F. PÉREZ, Buenos Aires, 1923. (*Agotado.*)

XVI: *Henry Harrisse Ensayo bio-bibliográfico*, por NARCISO BINAYÁN, Buenos Aires, 1923. (Agotado.)

XVII: *Los historiadores argentinos menores, su clasificación crítica*, por RÓMULO D. CARBIA. Buenos Aires, 1923. (Agotado.)

XVIII: *La época de Rosas, con una introducción sobre la evolución social argentina*, por ERNESTO QUESADA, un apéndice que contiene la bibliografía crítica y precedida de un ensayo sobre el concepto de la dictadura de Rosas por NARCISO BINAYÁN [y un epílogo sobre una visita a Rosas en Southampton], edición de jubileo en el XXV aniversario. Buenos Aires, 1923. (Agotado.)

XIX: *La patria de Cristóbal Colón, examen crítico de las fuentes históricas en que descansan las aseveraciones itálicas e hispánicas, acerca del origen y lugar de nacimiento del descubridor de América*, por RÓMULO D. CARBIA, 2ª edición, aumentada. Buenos Aires, 1923. (Agotado.)

XX: *Antecedentes de la Revolución de Mayo, II, Un Virrey, 1808, mayo-julio*, por DIEGO LUIS MOLINARI, con apéndice documental, Buenos Aires, 1923. (Agotado.)

XXI: *Actas de la Comisión creada por el Soberano Congreso de Tucumán*, por EMILIO RAVIGNANI, con apéndice documental. Buenos Aires, 1924. (Agotado.)

XXII: *Estudio crítico del Código Freer, realizado en el Seminario de historia de la civilización, de la Facultad de filosofía y letras, cursos 1922-1923*, dirigido por el profesor CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1924. (Agotado.)

XXIII: *Bibliografía de Bernardo Monteagudo*, por CARLOS I. SALAS, obra póstuma, con advertencia de EMILIO RAVIGNANI [con apéndice], Buenos Aires, 1924. (Agotado.)

XXIV: *Medallas europeas relativas a América, las describe J. T. MEDINA*, Buenos Aires, 1924. (Agotado.)

XXV: *La fuente de las fuentes para la historia de los años 68-69 del Imperio romano*. Estudio realizado en el Seminario de historia de la civilización, de la Facultad de filosofía y letras, curso 1923, dirigido por el profesor CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1925. (Agotado.)

XXVI: *Diccionario de anónimos y seudónimos hispanoamericanos*. Apuntes reunidas por JOSÉ TORIBIO MEDINA. — Tomo I, A-H, Buenos Aires, 1925. (Agotado.)

XXVII: *Diccionario de anónimos y seudónimos hispanoamericanos*. Apuntes reunidas por JOSÉ TORIBIO MEDINA. — Tomo II, I-Z, Buenos Aires, 1925. (Agotado.)

XXVIII: *Inventario del Archivo general de Indias*, por JOSÉ TORRE REVELLO, Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXIX: *Contribución al estudio de nuestra toponimia, I, Pilcomayo, Paraguay, Guapay*, por LUIS F. DELETANG, Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXX: *Archivo general central en Alcalá de Henares, reseña histórica y clasificación de sus fondos*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXXI: *Contribución a la historia y bibliografía de la imprenta en Montevideo*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXXII: *Antecedentes de la Revolución de mayo, III, El levantamiento general y la política portuguesa, 1808, agosto-septiembre*, por DIEGO LUIS MOLINARI, con apéndice documental. Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXXIII: *Los archivos de San Luis, Mendoza y San Juan*, por EDUARDO FERNÁNDEZ OLGUÍN [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXXIV: *Papeles de los antiguos jesuitas de Buenos Aires y Chile*, por el P. CARLOS LEONHARDT, S. J. Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXXV: *La Biblia de Ferrara*, por CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1926. (Agotado.)

XXXVI: *Los archivos españoles*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1927. (Agotado.)

XXXVII: *Los archivos de Salta y Jujuy*, por EDUARDO FERNÁNDEZ OLGUÍN [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1927. (Agotado.)

XXXVIII: *Adición a la Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del Virreinato de Buenos Aires, existentes en el Archivo general de Indias*, por JOSÉ TORRE REVELLO, con prólogo de MARTÍN S. NOEL. Buenos Aires, 1927. (Agotado.)

XXXIX: *Don Juan de San Martín*, noticia biográfica con apéndice documental, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1927. (Agotado.)

XL: *En torno a un "Papel anónimo" del siglo XVIII*, por ABEL CHÁNETON [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1928. (Agotado.)

XLI: *La expedición de corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico, octubre de 1815-junio de 1816*, por J. T. MEDINA [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1928. (Agotado.)

XLII: *El Monumentum Ancyranum*. Estudio crítico realizado en el Seminario de historia de la civilización de la Facultad de filosofía y letras, curso 1925-1926, dirigido por el profesor CLEMENTE RICCI [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1928. (Agotado.)

XLIII: *Documentos referentes a la Argentina, en la Biblioteca nacional y en el Depósito hidrográfico, de Madrid*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

XLIV: *Ensayo biográfico sobre Juan de Solórzano Pereira*, por JOSÉ TORRE REVELLO, con apéndice bibliográfico y documental. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

XLV: *Los corsarios del Río de la Plata*, por THEODORE S. CURRIER, con apéndice. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

XLVI: *Noticias históricas sobre la Recopilación de Indias*, por JOSÉ TORRE REVELLO, con apéndice documental. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

XLVII: *Documentos referentes a la Historia Argentina en la Real Academia de la historia de Madrid*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

XLVIII: *La personalidad y la obra de Tomás Falkner*, por el P. GUILLERMO FURLONG CARDIFF, S. J. [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

XLIX: *Ensayo sobre el Río de la Plata y la Revolución francesa*, por RICARDO R. CAILLET-BOIS [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

L: *El Archivo general de Indias de Sevilla, historia y clasificación de sus fondos*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1929. (Agotado.)

LI: *Bibliografía de la lengua guaraní*, por J. T. MEDINA. Buenos Aires, 1930. (Agotado.)

LII: *Nuestros Corsarios, I, Brown y Bouchard en el Pacífico, 1815-1816*, por RICARDO R. CAILLET-BOIS [con apéndice documental], Buenos Aires, 1930. (Agotado.)

LIII: *Las pictografías de las grutas cordobesas y su interpretación astronómico-religiosa* (con grabados, mapas celestes, etc.) por CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1930. (Agotado.)

LIV: *El padre José Quiroga*, por GUILLERMO FURLONG CARDIFF, S. J., Buenos Aires, 1930. (Agotado.)

LV: *Ensayo sobre Virgilio*, por CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1931. (Agotado.)

LVI: *Don Benito María de Moxó y de Francoñ, Arzobispo de Charcas*, por RUBÉN VARGAS UGARTE, S. J. Buenos Aires, 1931.

LVII: *La Virgen del Buen Aire*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1931. (Agotado.)

LVIII: *Contribución al estudio de nuestra toponimia, II, Misceláneas*

toponímicas, por LUIS F. DELETANG, obra póstuma. Buenos Aires, 1931. (Agotado.)

LIX: *Genealogía de los conquistadores de Cuyo y fundadores de Mendoza*, por FERNANDO MORALES GUIÑAZÚ, con ilustraciones. Buenos Aires, 1932. (Agotado.)

LX: *Juan José de Vértiz y Salcedo, Gobernador y Virrey de Buenos Aires. Ensayo basado en documentos inéditos del Archivo general de Indias*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1932. (Agotado.)

LXI: *El gremio de plateros en las Indias occidentales*, por JOSÉ TORRE REVELLO, con apéndice documental. Buenos Aires, 1932. (Agotado.)

LXII: *Ensayo sobre los artífices de la platería en el Buenos Aires colonial*, por FERNANDO MÁRQUEZ MIRANDA. Buenos Aires, 1932. (Agotado.)

LXIII: *El problema de la Liga Beocia en el papiro de Oxyryncho, 842*. Estudio de Seminario realizado en el Instituto de Historia clásica y medieval de la Facultad de filosofía y letras, curso 1930, dirigido por el profesor CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1934. (Agotado.)

LXIV: *Domingo Muriel*, por el P. GUILLERMO FURLONG CARDIFF, S. J. Buenos Aires, 1934. (Agotado.)

LXV: *Gobernantes del Nuevo Reyno de Granada, durante el siglo XVIII*, por ERNESTO RESTREPO TRADO. Buenos Aires, 1934. (Agotado.)

LXVI: *La cultura y su enemigo de ayer, de hoy y de siempre, corolarios al artículo "La crítica religiosa como elemento de cultura"*, por CLEMENTE RICCI. Buenos Aires, 1935. (Agotado.)

LXVII: *Las teorías políticas de Bartolomé de las Casas*, por LEWIS HANKE. Buenos Aires, 1935. (Agotado.)

LXVIII: *La emancipación Hispanoamericana en los informes episcopales a Pío VII, copias y extractos del archivo Vaticano*, por el P. PEDRO LETURIA, S. J. Buenos Aires, 1935. (Agotado.)

LXIX: *El proceso de Bouchard*, por TEODORO CAILLET-BOIS. Buenos Aires, 1936. (Agotado.)

LXX: *Los corregidores y subdelegados de Cuyo, 1561-1810*, por FERNANDO MORALES GUIÑAZÚ, con ilustraciones. Buenos Aires, 1936. (Agotado.)

LXXI: *Cartografía Jesuítica del Río de la Plata*, por el P. GUILLERMO FURLONG CARDIFF, S. J., I, texto, II, ilustraciones. Buenos Aires, 1937. (Agotado.)

LXXII: *Los corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*, por LEWIS WINKLER BEALER. Buenos Aires, 1937. (Agotado.)

LXXIII: *Mapas y planos referentes al Virreinato del Plata, conservados en el Archivo general de Simancas*, por JOSÉ TORRE REVELLO, texto de ilustraciones. Buenos Aires, 1938. (Agotado.)

LXXIV: *El libro, la imprenta y el periodismo en América durante la dominación Española*, por JOSÉ TORRE REVELLO, con ilustraciones y apéndice documental. Buenos Aires, 1940. (Agotado.)

LXXV: *La colección de documentos de Pedro de Angelis y el Diario de Diego de Alvear*, por TEODORO BECÚ y JOSÉ TORRE REVELLO, con ilustraciones y apéndice documental. Buenos Aires, 1941. (Agotado.)

LXXVI: *Ensayos históricos*, por RODOLFO RIVAROLA. Publicación de homenaje, dispuesta por la Facultad de filosofía y letras, con advertencia de EMILIO RAVIGNANI. Buenos Aires, 1941.

LXXVII: *Las Encomiendas, según tasas y ordenanzas*, por GUILLERMO FELIÚ CRUZ y CARLOS MONGE ALFARO [con apéndice]. Buenos Aires, 1941. (Agotado.)

LXXVIII: *El ilustrísimo Fray Hipólito Sánchez Rangel, primer obispo de Maynas*, por el P. FRANCISCO QUECEDO, O. F. M., con apéndice documental. Buenos Aires, 1942.

LXXX: *El Escudo de Salta*, por MIGUEL SOLÁ, con apéndice documental. Buenos Aires, 1942.



LXXXI: *La casa Cabildo de la Villa de Luján*, por JOSÉ TORRE REVELLO, con ilustraciones y apéndice documental. Buenos Aires, 1942.

LXXXII: *La proyectada modificación a la real ordenanza de Intendentes, en el año 1812*, por JULIO CÉSAR GONZÁLEZ [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1942.

LXXXIII: *La Biblioteca de Palacio en Madrid*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1942.

LXXXIV: *Los cruceros del "General San Martín", investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, por THEODORE S. CURRIER [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1944.

LXXXV: *Esteco y Concepción del Bermejo*, dos ciudades desaparecidas, por JOSÉ TORRE REVELLO [con ilustraciones y apéndice documental]. Buenos Aires, 1943. (Agotado.)

LXXXVI: *Juan Felipe Ibarra, 1828-1832*, por GABRIEL ANTONIO PUENTES. Buenos Aires, 1944. (Agotado.)

LXXXVII: *Servidumbre natural y libertad cristiana, según los tratadistas españoles de los siglos XVI y XVII*, por SILVIO ZAVALA [con apéndice documental]. Buenos Aires, 1944. (Agotado.)

LXXXVIII: *La Ceca de la Villa Imperial de Potosí y la moneda colonial*, por HUMBERTO F. BURZIO, con apéndice documental e ilustraciones. Advertencia de EMILIO RAVIGNANI. Publicación conmemorativa del IV centenario de Potosí. Buenos Aires, 1945. (Agotado.)

LXXXIX: *La Comisión Regia española al Río de la Plata*, por ROBERTO O. FRABOSCHI. Advertencia de EMILIO RAVIGNANI. Buenos Aires, 1945.

XC: *Tucumán en la organización nacional*, por HUMBERTO A. MANDELLI. Advertencia de EMILIO RAVIGNANI, con apéndice documental. Buenos Aires, 1945.

XCI: *Un incidente diplomático en la época de Rosas. Contribución a la historia de las relaciones entre el reino de Cerdeña y la Confederación Argentina*, por IGNACIO WEISS. Buenos Aires, 1946. (Agotado.)

XCII: *Vascuence y Etrusco, origen de los lenguajes de Italia, documentos prehistóricos. Estudio comparativo*, por NICOLÁS ESANDI, Obispo de Viedma. Buenos Aires, 1946. (Agotado.)

XCIII: *El Marqués de Sobre Monte, Gobernador Intendente de Córdoba y Virrey del Río de la Plata*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1946. (Agotado.)

XCIV: *Don Santiago Liniers, Gobernador interino de los treinta y tres pueblos de las misiones guaraníes y tapes, 1803-1804*, por JULIO CÉSAR GONZÁLEZ. Buenos Aires, 1946. (Agotado.)

XCV: *Vida y escritos de Victorián de Villava*, por RICARDO LEVENE. Buenos Aires, 1946. (Agotado.)

XCVI: *Las ideas políticas de Mariano Moreno, autenticidad del Plan, que le es atribuido*, por ENRIQUE DE GANDÍA. Buenos Aires, 1946.

XCVII: *La Casa Cabildo de la Ciudad, etc...*

XCVIII: *La promesa secreta y el convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771 (Nuevas aportaciones)*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1952.

XCIX: *Bibliografía de las Islas Malvinas, Obras, mapas y documentos (Contribución)*, por JOSÉ TORRE REVELLO. Buenos Aires, 1953.

C: *Los tratados de Alcaraz*, por BEATRIZ BOSCH, Buenos Aires, 1955.

ESTE LIBRO SE TERMINÓ  
DE IMPRIMIR EL DÍA 17  
DE SETIEMBRE DEL AÑO  
MIL NOVECIENTOS CIN-  
CUENTA Y OCHO EN LA  
IMPRESA LÓPEZ,  
PERÚ 666, BUENOS AIRES,  
REPÚBLICA ARGENTINA.



BUQUES NEGROEROS LLEGADOS AL RIO DE LA PLATA DESDE 1742 HASTA 1808 (2)

Año	Mes y Día	Puerto de Salida	Nombre de la Nave	Patiblin	Destino	Capitán	Procedencia - Intervalo	Cargamento	Negros (libres)	Negros (vendedos)	Observaciones sobre esclavos	Duño, consignatario o administrador del cargamento	Observaciones	Salida de la nave	Destino	Carga	Observaciones
1786	Sept. 25	Montevideo	N.º 8 de El Amparo y Santo N.º Antonio	portuguesa		Man.ª Pereira Pidalgo	Bahía de Todos los Santos (14 de Agosto 1785)	negros y mercaderías		300		Administrador: Joseph Ign. de Azeche (sobresano)	Correspond.ª permito Matías López Arce, Intendencia y L. O. 10 de mayo 1784 de señalar las Intenciones, pero no los negros.				
1786	Abril 11	Montevideo	Sumara N.º 8 de las Delicias	portuguesa		Ant.ª Pereira de los Santos	Bahía de Todos los Santos	negros y mercaderías	183	185		Donación Merced de 4 negros del servicio de la nave, 3 neg. del servicio de Santa Catalina, 27 neg. de casa de Contratación, 120 neg. de casa de Intendencia (fronteras) (Ver el Bando de Indulgencia de Santa Catalina)	Correspond.ª permito de Diego Caceres. Intendencia. Contino de negros, mercaderías y nave. Bontas.				
1786	Febrero	Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	inglesa	Comp.ª de Bristol	James Clough	Bristol (20 Julio 1787), Bona, Matas	427 negros	555	541		Administrador: Martín de Surruza	Correspond.ª permito concedido a la Real Compañía de Filipinas	Fines Julio 1788	Batander	Frutos y esclavos	Nave de 242 t. ton. esp.ª
1786	Abril	Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	inglesa	Comp.ª de Bristol	Carlos Blipor	Bristol, Bona (Guinea), Montevideo	417 negros	500			Administrador: Martín de Surruza	Correspond.ª permito concedido a la Real Compañía de Filipinas				Nave de 240 t. ton. esp.ª
1786		Montevideo	Indiano	inglesa		Yande Wallace	Bona (Guinea), Montevideo	470 negros	517				Correspond.ª permito Real Compañía de Filipinas	1788	Londres	1000 sacos de paja, 255 qrs lana, carne y otras de todo	
1786		Montevideo	Indiano	inglesa		Juan Smith	Bona, Montevideo	502 negros	617				Correspond.ª permito Real Compañía de Filipinas	1788	Londres	1000 sacos de paja, 255 qrs lana, carne y otras de todo	
1786	Septiembre	Montevideo	Fuente (a) El Favonito	inglesa		R. Camp.ª de Filippias	Bona, Montevideo	464 negros	389	1.154	Algunos negros de casa de Intendencia (fronteras) (Ver el Bando de Indulgencia de Santa Catalina)	Administrador: Martín de Surruza	Correspond.ª permito Real Compañía de Filipinas				
1786	Septiembre 7	Montevideo	Elisabeth	inglesa		R. Comp.ª de Filippias	Bona, Montevideo	464 negros	389				Correspond.ª permito Real Compañía de Filipinas				
1789	Septiembre 24	Montevideo	N.º 8 La Madre de Dios (a) La Fe de Andrés	español		Andrés de Olave	Río de Janeiro	1 mulato y esclavo negro	1	2-2 (1.177)		En servicio del Comandante portugués en Rio de Janeiro Joseph de Vilhena					
1789	Septiembre	Montevideo	Balandra Nra. Sra. del Carmen	español				negros	27								
1792	Septiembre	Montevideo	Sumara San José y San Antonio	portuguesa			[Brasil]	negros y tabaco	31			de cuenta de Romero y de un portugués	Correspond.ª permito de Tomás Antonio Romero				
1792	Antes febrero 4	Buenos Aires	Burgueta El Santo Cristo de la Pasión San Jacinto y Antías (a) El Buen Jardín	español		Pedroª Pereira de Azeche	[Brasil]	negros y esclavo	109				Correspond.ª permito de Tomás Antonio Romero	Montevideo, 1792	S. Antonio Fernando Port	20.000 p.ª f. 2.000 esp.ª p.ª al pelo	Bala al comercio libre de negros.
1792	Noviembre 8	Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	799	86		Duño: José Suarez de Silva (portugués)	Arriba en virtud del libre comercio de negros.				
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	490	135		Duño: T. A. Romero	Arriba en virtud del libre comercio de negros.				
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	490	135		Duño: José Suarez de Silva (portugués)	Arriba en virtud del libre comercio de negros.	Montevideo, 1792	Golfo de Guinea y zona africana	esclavo	Se expedían la nave p.ª dedicarla al comercio de negros.
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: T. A. Romero					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1792		Montevideo	Frágata Príncipe (a) el Almirante	portuguesa		T. A. Romero	Francia (a) la Costa Perota	negros	45	45		Duño: José Suarez de Silva (portugués)					
1																	





BUQUES NEGROEROS LLEGADOS AL RIO DE LA PLATA DESDE 1742 HASTA 1806 (5)

Año	Mes y Día	Puerto de Origen	Nombre de la Nave	Fabrilida	Ducto	Capitán	Precedente - Itinerario	Cargamento	Negros (negros / mulatos)	Negros (negros / mulatos)	Observaciones sobre esclavos	Ducto, consignatario o administrador del estancamiento	Observaciones	Salida de la nave	Destino	Carga	Observaciones
1801	Enero 12	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 del Pilar (a) La Serrana	español (7)				negros	249	249		Ducto: Gerónimo Martín Villanueva.					
1801	Enero 19	Buenos Aires	Esquía San Francisco Xavier	español		Gregorio Fernández de Caceres	Río de Janeiro	4 negros, frutas y otros	4	4		Ducto y consignatario: Ventura Miguel Manso del Pío.					
1801	Espero 28	Buenos Aires	Fragata Lemus	español			Mombaque	negros esclavos	180	180		Ducto: F. A. Romero					
1801	Espero 28	Buenos Aires	Fragata María	español			Mombaque	negros esclavos	137	137		Ducto: Pedro Duval					
1801	Espero 28	Buenos Aires	Fragata Juan y San Francisco (a) La Virgen	español				negros	99	99		Ducto: Francisco Vela					
1801	Espero 28	Buenos Aires	Fragata María	español				negros	7	7							
1801	Septiembre 4	Buenos Aires	Bergantín La Perla del Sur	español		Fran.º Ignacio Uyarre	Río de Janeiro	negros	2	2		Ducto: Francisco Ignacio Uyarre					
1801	Espero 10	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 del Rosario (a) La Serrana	español		Bautista Masad	Río de Janeiro	3 negros y frutas	3	3		Ducto: Bautista Masad					
1801	Espero 16	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 del Rosario (a) La Serrana	español		Pedro Loredo	Mosor.º (12 enero 1802) Río de Janeiro (11 enero 1802)	20 mulatos, frutas y otros	40	40							
1801	Espero 26	Montevideo	Fragata San Francisco de Asís (a) El Telégraf	español		Pedro Loredo	Mosor.º (12 enero 1802) Río de Janeiro (11 enero 1802)	20 negros y frutas y otros	20	20		Ductos: Manuel Diego, Ant.º San Vicente, Francisco Antonio Masad					
1801	Febrero 27	Montevideo	Fragata Encarnación Concepción (a) N.º 2 de la Concepción (a) La Soles Leda	portugués (mulato)		Heccio Patrón	Tabaco (10 agosto 1801) Caba de Almirante, Rio Negro (14 enero 1802)	147 negros y esclavos mulatos (a la traza de negro)	150	150		Consignatario: Carlos Casuso (Montev.º)					
1802	Marzo 8	Punta Lara (Río de la Plata)	Fragata N.º 8 de la Lapa y San Mateo	portugués			Brasil	negros	9	9		Ducto: Pedro Duval					
1802	Antes Mayo 18	Buenos Aires	Bonico Almirante	portugués		José Fran.º Pereira		negros esclavos	110	110		Consignatario: Miguel Cuelo y Tendón					
1802	Antes Mayo 18	Buenos Aires	Bonico Almirante	portugués		José Fran.º Pereira		negros esclavos	110	110		Ducto (7): Diego Aguiar					
1802	Mayo 16	Buenos Aires	Socorro N.º 8 del Carmen	portugués		Joseph Maurilio	Río Janeiro (15 abril 1802), Caba de Montevideo (12 marzo 1802)	130 negros y frutas	130	130		Ducto: Joseph de María					
1802	Junio 18	Buenos Aires	Bergantín El Resolución (a) San Francisco Domingo	español			Br. An. Río de Janeiro (8 marzo 1802)	8 mulatos y frutas	9	9		Ducto: Felipe Vidal					
1802	Julio 8	Montevideo	Fragata La Joven María Juana	español (frances)		Francisco Xavier Ferrer	José González de Castro-Bola	4 negros y frutas	4	4		Ducto: Juan Antonio Martínez					
1802	Agosto 23	Buenos Aires	Fragata Sr. Hyde Parker	inglés		Alfonso Niven (a)	Alfonso Niven (a)	80 negros y latas de plomo	75	75		Consignatario: Comodoro de escuadra español extranjero.					
1802	Octubre 7	Buenos Aires	Socorro N.º 8 de la Concepción	portugués		Marta de Monasterio	Bahía de Todos los Santos (2 enero 1802)	negros y frutas	137	137		Ducto: Pedro Duval y José Ramón Lavilla rucha					
1802	Antes Noviembre 6	Buenos Aires	Bergantín San Pedro de Paula	español		Gregorio Peña	Bahía de Todos los Santos (2 enero 1802)	3 negros y frutas	3	3		Ducto: Gregorio de la Peña					
1802	Antes Noviembre 6	Buenos Aires	Bergantín La Peña de Francia	español			Bahía de Todos los Santos	3 negros y frutas	3	3		Se salvan 64 negros que se entregan por vía de depósito a Manuel Acuña.					
1802	Noviembre 22	Buenos Aires	Socorro N.º 8 de los Remedios	portugués		Francisco Antonio de Solimay	Río de Janeiro (23 enero 1802)	13 negros y frutas	13	13		Ducto: Francisco Antonio de Solimay.					
1802	Diciembre 14	Buenos Aires	Bergantín La Trinidad (a) La Diagonales	portugués			Paranámburo	3 negros	202	202							
1802	Antes Diciembre 8	Buenos Aires	Bergantín El Sacramento	portugués				negros y frutas	18	18		Ducto: Juan de Silva Cordeiro					
1802	Diciembre 8	Montevideo	Fragata San Antonio (a) El Rosete	español		Bernabéuvar Caballero	Mosor.º (diciembre 1801), Bahía de Todos los Santos (diciembre siguiente)	negros, frutas y otros	18	18		Negros y frutas pertenecen a Miguel Antonio Villalón, apoderado del ducto de la nave.					
1802	Diciembre 9	Buenos Aires	Socorro N.º 8 de la Soles Leda	portugués		Juan de Silva Cordeiro	Mafía José de Silveira	negros	57	57		Los negros se entregan a Juan Albaladejo Duca y consignatario de J. de Silva Cordeiro (a) Juan de Silva Cordeiro					
1802	Diciembre 21	Buenos Aires	Fragata N.º 8 de la Concepción (a) La Soles Leda	portugués (mulato)		Benito Patrón	Esteban Couste	400 negros	200	200		Apoderado: Carlos Casuso (Montev.º)					
1802	Espero 27	Montevideo	Paludra La Chajupa	portugués		Manuel de Aguiar	José Fran.º de Acuña	220 negros	220	220		Ducto: Manuel de Aguiar					
1802	Febrero 11	Buenos Aires	Bergantín El Belicario	portugués		Manuel de Aguiar	Manuel Chavesano Pablos	220 negros y latas de plomo	220	220		Ducto y consignatario de Manuel Chavesano Pablos.					
1803	(Prinidol)	Montevideo	Fragata La Misericordia	americano		Chabriel Foy (o Chabriel)	Río de Janeiro (12 del 12)	16 negros	16	16		Ducto: Juan Vela (de Br. An.)					
1803	Antes Mayo 19	Buenos Aires	Socorro Pasento	portugués		Ant.º Peña Beltrame		"perdido de esclavos"				Ducto: Manuel Chavesano Pablos					
1803	Junio 13	Esca Bergandino	Fragata La Soles Leda	americano francés		Eduardo Palma	Gambia (Cote de Oro)	90 negros	90	90		"Juan Juan Nicolai"					
1803	Junio 22 o 23	Buenos Aires	Fragata La Soles Leda	americano francés		Eduardo Palma	Gambia (Cote de Oro)	90 negros	90	90		Consignatario: Juan Antonio Lesta					
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (13 enero 1802)	220 negros y latas de plomo	220	220							
1803	Septiembre 18	Buenos Aires	Bergantín N.º 8 de la Concepción	español		Francisco Zralin	Río de Janeiro (10 enero 1802) París (1										

BUQUES NEGROS LLEGADOS AL RIO DE LA PLATA DESDE 1742 HASTA 1806 (6)

Año	Mes y Día	Puerto de Origen	Nombre de la Nave	Paletón	Dueto	Capitán	Procedencia - Itinerario	Cargamento	Naves Regadas (cabales)	Naves rotas (cabales)	Observaciones sobre el viaje	Dueto, consignatario o administrador del cargamento	Observaciones	Salida de la nave	Destino	Carga	Observaciones	
1803	Noviembre 2	Montevideo	Fragata Anca Catalina			Joaquín Manuel González	Bahía de Todos los Santos	80 negros	80	80	ambos sexes							
1803	Noviembre 9	Buenos Aires	Bergantín Uva			José de Rivar	Río de Janeiro	122 pajas café, 14 macacas, 1000 lb. 20 asnos negros	11	11		para Juan de Silva Cordeiro						
1803	Noviembre 9	Buenos Aires	Bergantín San Pedro (a) el Potosí	español		José Rovilla	Senegal, costa de África	12 negros	63	63	negros locales	para Pedro Duval						
1803	Noviembre 17	Montevideo	Bergantín San Antonio			Salvador Lacrida	Río de Janeiro (2 noviembre)	12 asnos café, 10 lb. café, 120 asnos aguardiente 20 m <sup>2</sup> carne, 12 cabal. 14, 20 asnos negros	50	50	ambos sexes							
1803	Diciembre 10	Montevideo	Fragata El Baturo de Buenos Aires	español		José María Riera	Costa de África (septiembre 7)			130	ambos sexes	Dueto: José de Riera						
1803	Diciembre 10	Montevideo	Bergantín San Antonio			Juan Almeida	Bahía	128 negros	128	128	ambos sexes							
1803	Diciembre 23	Montevideo	Bergantín Santa Ana (a) el Gallo	español		Francisco Xirra (o Girra)	Río de Janeiro (14 días de navegación)	87 asnos arena, 52 pajas algodón, 7 m <sup>2</sup> carne, 24 asnos	24	24	ambos sexes							
1803	Diciembre 30	Buenos Aires	Bergantín N.º 6 del Buen Viaje	español		Manuel de Riva Cordeiro	San Pedro de Macoris (11 diciembre 1802)	100 pajas café, 100 asnos arena, 20 cabal. 23 negros, 85 bultos licorosa arena	18	18	ambos sexes, same	Dueto: Manuel de Riva Cordeiro	En 20 julio 1803 entró de Montevideo 1800 negros en manita con destino Río de Janeiro. Comienzo de efectos de contrabando	Montevideo 1804, marzo 25	Río de Janeiro	2 000 qrs carne salada, 2000 cueros al año, 4000 libras de azúcar		
1803?	Diciembre?	Montevideo	Bergantín Antonio Delgado	portugués		Juan Ant.º Pereira	Bahía Todos los Santos (17 noviembre)	17 negros										
1803	Diciembre 28	Montevideo	Fragata N.º 6 del Jirón			Monsieur		247 negros	37									
1804	Enero 21	Montevideo	Bergantín Achilón	inglés		M. Reid (Cap.º de presa: Esteban Oliva)	Costa de África	18 negros, varios víveres, 180 pajas café, 5 dias arena, 1 m <sup>2</sup> carne, 12 asnos café, 1 asno algodón, 1 bulto azúcar	18	18	2		Pres de la potera curule francesa El Lirio (Cap.º Custodio Marañón)	Dato publicado por Lorenzo Pareda. Vasefa. Fuera rotas y negro 1804, paja 122. Llegó antes del 28 mayo 1804, después de 181 días de navegación. Vendió los asnos p.º provecho de fondos p.º renovar buque. En 17 octubre, 1803 entró de Montevideo 2,500 negros al año 150 asnos arena, 6000 chapas, 1000 puntas de salte.	1804, febrero 9	Capayá	efectos p.º la trata	Cap.º Esteban Oliva
1804	Enero 21	Montevideo	Bergantín Neptuno	inglés		Juan Rubio	Jayna Phillis (Cap.º de presa, Juan Bautista Supo)	170 pajas café, 100 asnos arena, 12 asnos algodón, 1 bulto azúcar	349	335	5 quedan graves en Montevideo, resto del resto.	Pres de la potera curule francesa El Lirio (General) Cap.º Montevideo a Montevideo, donde cargo Juan Bautista) (fines la presa curule francesa)	Venía oficial 170 negros en transferidos a la fragata "Albatros" (Cap.º Bastero, otros buques) por ordenamiento de negro extra de Montevideo, que dejó 200 la planta. Trazo asnos 121, 60 negros en transferidos en el Río de la Plata a "Magdalena" (destino final con cumplimiento de Montevideo "de archivero". Por mal estado de negro extra en Montevideo, la planta viene de negro. Com. sig.º: Manuel Pereira, Dueto: Sr. de Altaga.	Montevideo, 1804, marzo 21	Capayá (sin ludo)	210 + 40 negro (250)	Arriba el 22 marzo 1804 a Pueta con Lara el nombre de "Aquila".	
1804	Enero 23	Montevideo	Bergantín Belisario	portugués		Domingo Chirra O'Quira	Monsieur (28 octubre 1803) Cabo Fines Sagrera (17 diciembre) Río de Janeiro.	272 (o 267)	271 (o 186)	100	grueso cantidad durante el viaje							
1804	Enero 31	Buenos Aires	Bergantín N.º 6 de la Cooperación			Miguel Joseph Cavallero	Bahía Todos los Santos (14 diciembre)	107 pajas aguardiente, 14 asnos de plomo, 2 negros	3	3								
1804	Febrero 11	Montevideo	Corbeta La Yema	francés		Comandante Pedro Aloué (o Comandante Bousman)	1. Mauricio (30 días de navegación)	198 negros	198		ambos sexes							
1804	Febrero 19	Buenos Aires	Bergantín N.º 6 de la Cooperación			Marín Medrano	Río de Janeiro	78 pajas café, 140 m <sup>2</sup> algodón americano, 6 lb. café, 10 asnos y 2 asnos de azúcar, 5 asnos, 1 bulto y 1 asno algodón, 2 asnos con pajas, 7 negros y 1 mulato	8	8	7 negros y 1 mulato							
1804	Febrero 21	Montevideo	Bergantín L'ail' jeli	inglés		Arnoldo Rufiniana	Costa de África (13 marzo 1804)	122 negros	192		ambos sexes							
1804	Febrero 14	Buenos Aires	Somera Estrella			Antonio Soler	Río de Janeiro (4 febrero 1804)	60 negros	60	60								
1804	Marzo 2	Buenos Aires	Bergantín N.º 6 de Anaraná			Pedro Anastaguy	Bahía (10 febrero 1804)	69 negros, aguardiente, asnos, víveres, algodón	65	65								
1804	Marzo 18	Montevideo	Fragata La Leona			Dionisio de los Santos	Monsieur (31 diciembre 1803)	300 negros	200		ambos sexes (91 muertos en el viaje)							
1804	Marzo 10	Buenos Aires	Bergantín Número Diez			Joseph Aguirre	Río de Janeiro	61 pajas aguardiente, 180 negros	180	180								
1804	Marzo 22 (o abril 9)	Punta Lara, Estrecho de Barragán	Fragata Neptuno o Aquila	inglés		Stafío de la Real Armada	Procedencia (inglés, jelo, de Potosí. Procedencia real. Montevideo (12 marzo 1804)	40 negros			negros "nuevos", varados de 12 a 18 asnos	Dueto: José Benito Olashid	Nuestra procedencia de S.ª Catalina. No eran los que el Montevideo informaban sin como jema del comercio Hapo.					
1804	Marzo 28	Montevideo	Bergantín N.º 6 de Bagdad			Rafael Pablos (o Rafael de Fabron)	Río de Janeiro (19 marzo 1804)	142 pajas aguardiente, 8 asnos café, 90 asnos algodón, 22 lb. algodón, 2 asnos algodón, 3 asnos arena	3	3	"medios latinos"							
1804	Marzo 28	Buenos Aires	Bergantín El Relicario	español		José de Riva	San Pedro de Macoris, Río de Janeiro, Bu. An.	180 negros, tabaco y efectos	104	104								
1804	Marzo 28	Buenos Aires	Bergantín S.ª Vicenta Ferrer			Juan Fran.º E. Fuentes	Bahía de Todos los Santos	73 pajas aguardiente, 8 asnos	4	4								
1804	Marzo 28	Montevideo	Fragata El Jaque	portugués		José Sebastián	Monsieur (10 marzo 1803), Cabo Fines Sagrera, S.ª Catalina, Montevideo	275 negros	64	39	34	Costa noroccidental: faja de agua tibia, malmalé, gelato de leche al instante de la nave.	Dueto de 20 negros "de expedición": Martín de Almagro (o Jorge Montevideo, como el Montevideo) de los 20 negros "de expedición" varios particulares tripulantes, etc.	Noticia de haber sido varados los negros en Montevideo.				
1804	Mayo 31	Buenos Aires	Bergantín Harry & Jaso	inglés (francés)		Benjamin Turner	Río Congo (11 marzo 1804), Río de Janeiro (20 marzo), con asnos de S.ª An.	275 negros	275	275								









BUQUES NEGREROS LLEGADOS AL RÍO DE LA PLATA DESDE 1742 HASTA 1806 (3)

Año	Mes y Día	Puerto de Estrada	Nombre de la Nave	Pañales	Duende	Captán	Procedencia / Itinerario	Organismo	Negros (hombres)	Negras (mujeres)	Observaciones sobre esclavos	Duende, consignatario o administrador del organismo	Observaciones	Reloía de la nave	Destino	Carga	Observaciones	
1803	Octubre 16	Montevideo	Fragata Elizabeth	inglés		Samuel Regal (Cap. de presa) Juan P. Ferrer	Aproada sobre Cabo Padrón (21 agosto 1803)	elector para la trata y negro	128	128			Prisa de la fragata española española, El Prometeo (Cap. Hipólito Montaña y Mansell)				Nave de 400 ton.	
1803	Octubre 16	Montevideo	Fragata Nely	inglés		James Stoddick (?)	Liverpool. Aproada sobre costa de Rio de Janeiro (23 agosto 1803)	negros, güeros sobre costa de Rio de Janeiro	10	18								
1803	Octubre 17	Montevideo	Bergantín Monte Carmelo	portugués		Manuel Patrício de Sousa	Rio de Janeiro (23 agosto 1803)	negros y esclavos de sal	10	18								
1803	Octubre 20	Montevideo	Bergantín El Destino	portugués		Joseph Antonio Rodríguez	Rio Salvador (Bahía) (27 agosto 1803)	hachos, boom, anclados, sal y negros	20	20								
1803	Octubre 25	Montevideo	Bergantín San Antonio (antes de Buena Parte)	español		Maximil de Bontoria	Río de Janeiro (6 octubre 1803)	223 pipas aguardiente	11	11	ambos sexes							
1803	Octubre 25	Montevideo	Bergantín Santa Cruz	portugués		Manuel Joseph Ferrer (7)	Rio de Janeiro (29 agosto 1803)	212 pesos arroz, azúcar negro y sal	100	100	ambos sexes							
1803	Octubre 28	Montevideo	Bergantín Hannahally (o Han nelly)	neerlandés		Roberto Santon	Ciudad de Alagoa (16 julio 1803) Rio Janeiro (14 octubre 1803)	60 negros	20	20								
1803	Octubre 27	Montevideo	Fragata Clavdén	inglés														
1803	Octubre 27	Montevideo	Fragata Ribera	inglés														
1803	Octubre 27	Montevideo	Fragata Andra	inglés														
1803	Octubre 27	Buenos Aires	Bergantín San Juan (o La Trá Ligenda)	español		Antonio Rodríguez	Batavia (12 octubre 1803)	cañones, arroz, café, especias, algodón, azúcar, sésamo, óleo y negros	2	2								
1803	Octubre 30	Montevideo	Fragata San Pardo	hamburguesa		Batistao Ferrer	Batavia (7 agosto 1803)	116 negros	88	88	ambos sexes							
1803	Octubre 30	Montevideo	Bergantín Protector	portugués		Manuel Joseph de Freitas	Río de Janeiro (26 agosto 1803)	48 negros	48	48	ambos sexes							
1803	Noviembre 3	Montevideo	Fragata Odano	neerlandés		Luis M. Millán	Batavia (7 agosto 1803)	negros y güeros sobre costas de la trata negro y sal	68	68								
1803	Antes Noviembre	Campana, de Batavia	Bergantín Vuhano	portugués														
1803	Antes Noviembre	batavia	Fragata Sara	inglés														
1803	Noviembre 19	Montevideo	Fragata Los dos Hermanos	inglés		John Mizer (Cap. de presa) Mig. Juan Scauz	Aproada sobre Louisa (27 agosto 1803)	negros y electos p. la trata	168	168								
1803	Noviembre 21	Montevideo	Fragata Hilde	inglés		Juan Mizer	Aproada en Louisa (28 agosto 1803)	20 negros, colinas, faja y güeros	166	166								
1803	Noviembre 28	Montevideo	Bergantín El Jardín de la Pama	portugués		Jpb. de la Ruda	Río de Janeiro (18 octubre 1803)	negros y hachos sal	63	63								
1803	Noviembre 30	Montevideo	Bergantín Buana	portugués		Man. Ant. de la Cruz	Río de Janeiro (18 octubre 1803)	20 negros y sal	20	20	ambos sexes							
1803	Diciembre 9	Montevideo	Fragata Flor del Rio	portugués		Fran. Joseph Pereira	Río de Janeiro	cañales, boom, hachos, arroz y sal	85	85	ambos sexes							
1803	Diciembre 10	Montevideo	Bergantín La Bella Americana	portugués		Juan Rodriguez de Lima "Tapan"	Río de Janeiro (23 octubre 1803)	23 negros	63	63	ambos sexes							
1803	Diciembre 11	Montevideo	Fragata Ana	neerlandés		Jonathan Demulder	Almida (costa de Africa) (16 noviembre 1803)	negros	65	65	ambos sexes							
1803	Diciembre 17	Montevideo	Bergantín B. Antonio Benito (o Don Benito)	portugués		Fran. Ant. Pereira	Rio Salvador (Bahía) (16 noviembre 1803)	negros	67	67	ambos sexes							
1803	Diciembre 22	Buenos Aires	Bergantín Vigilante	portugués		Catalbal de Cuda Dabauer	Batavia (10 diciembre 1803)	20 negros y sal	20	20								
1803	Diciembre 25	Buenos Aires	Santa Santa Ana	español		Juan Antonio Nieto	Río de Janeiro (7 diciembre 1803)	cañones, arroz, café, especias, algodón, azúcar, sésamo, óleo y negros	2	2	negros							
1803	Diciembre 26	Buenos Aires	Bergantín Hec de del Ilustrado	portugués		Gabriel Ford	Río de Janeiro (12 diciembre 1803)	negros	16	16	ambos sexes							
1803	Enero 14	Montevideo	Fragata Juliana	neerlandés		Nicola de Boston	Río de Janeiro (14 diciembre 1803)	cañales y 20 negros	20	20	ambos sexes							
1803	Enero 16	Montevideo	Fragata Pigeon	neerlandés		Colm. de Philadelphia	Quilon (Ad. Oriental) (3 diciembre 1803)	negros	106	106	ambos sexes							
1803	Enero 20	Buenos Aires	Bergantín Buen Vale	español		Dominguo Rodriguez	Río de Janeiro (26 diciembre 1803)	aparechillo, azúcar, especias, aceite, algodón, sésamo, óleo y 12 negros	12	12								
1803	Enero 25	Montevideo	Fragata Swift	neerlandés		Mayberry, de Newport	Mossambique (4 enero 1803)	negros	170	170	ambos sexes							
1803	Enero 28	Montevideo	Bergantín El Luis Beltran	portugués		Joseph de los Santos Sousa	Río de Janeiro (26 enero 1803)	29 negros	50	50	ambos sexes							
1803	Enero 29	Montevideo	Fragata Experta	neerlandés		Benjamin Moore	Mossambique (29 noviembre 1803)	negros	161	161	ambos sexes							

Nota: Como ya estaban en vigor las leyes antiesclavistas, los buques negros neerlandeses entregaban los negros a sus dueños, excepto los de Charleston, cuyos esclavos eran un bien preciado.



CUADRO ANALÍTICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIENTO INGLÉS EN BUENOS AIRES (1)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Fies <sup>o</sup> .	Fecha del despacho	
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T			
1715 Oct. 4	Wiltshire	Cap. <sup>o</sup> Dn. Domingo de Acasuso y Juan y Bernardo de Badolina (vecinos de Chile)			208	100 p <sup>o</sup> .	190 p <sup>o</sup> .	39520 p <sup>o</sup> .	4 cras de pecho	E. de O. de Acasuso junto con Juan y Bern <sup>o</sup> de Badolina (Ba. 24 Octubre 1715). Pago 3000 p <sup>o</sup> en moneda solamaria corr. <sup>ta</sup> en 1 mes, resto en 9 meses, cancelada en Ba. As. 5 marzo 1717.	(Chile)				208			
1715 Oct. 15	Wiltshire	Alonso de Contreras	1			1	190 p <sup>o</sup> .	190 p <sup>o</sup> .										
1715 Oct. 15	Wiltshire	Thomas Troncoso		1	1		1	190 p <sup>o</sup> .	190 p <sup>o</sup> .									
1715 Oct. 15	Wiltshire	Pe. Visitador de la Merced y fr. Clemente del Pozo	3	1	4			400 p <sup>o</sup> .										
1715 Oct. 17	Wiltshire	Sevastian Delgado		1	1			190 p <sup>o</sup> .	190 p <sup>o</sup> .									
1715 Oct. 17	Wiltshire	Gregorio de Avilañada		1	1			300 p <sup>o</sup> .	300 p <sup>o</sup> .									
1715 Oct. 31	Europa	Alonso de Contreras						180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 2	Europa	Silvestre Antonio de Sarría	1	1	2			180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 2	Europa	Diego Dionisio Cavallero	1	1	2			180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 2	Europa	Francisco de Salas	1	1	2			180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 2	Europa	Jph. González (Crimoso)	1	1	2			178 p <sup>o</sup> .	178 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 2	Europa	Frasco. Rodríguez (Mayordomo del Asiento)	1	1	2			178 p <sup>o</sup> .	178 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 2	Europa	Para servicio de la Compañía	19	3	22			200 p <sup>o</sup> .	4400 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 9	Europa	Francisco de Salas		1	1			178 p <sup>o</sup> .	178 p <sup>o</sup> .									
1715 Nov. 21	Navios Franceses	Real Compañía del Asiento de Gran Bretaña		1	22			200 p <sup>o</sup> .	4400 p <sup>o</sup> .									
1715 Dic. 25	Reyna de la India	Sevastian Delgado		1	1			180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Dic. 25	Reyna de la India	Alonso de Contreras		1	1			180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Dic. 25	Reyna de la India	Thomas Troncoso		2	1			20 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .	Un infante								
1715 Dic. 31	Reyna de la India	Jph. Caravasa (Prior de S <sup>o</sup> Domingo)		2	1			3	568 p <sup>o</sup> .									
1715 Dic. 31	Reyna de la India	Joseph Esparza		1	1			180 p <sup>o</sup> .	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Dic. 31	Reyna de la India	Alonso de Contreras		3	1			4	180 p <sup>o</sup> .									
1715 Dic. 31	Reyna de la India	Thomas Troncoso		1	3			3	180 p <sup>o</sup> .									
1718 Ene. 2	Príncipe de Gales	Thomas Olorio y Merino (vecino de Sgo. de Chile)	75	46	121				21810 p <sup>o</sup> .	6000 p <sup>o</sup> al contado, 2000 p <sup>o</sup> por diferentes personas de la ciudad; 2000 p <sup>o</sup> por mano de S. A. de Sarría; y E. de O. (Ba.As. 22 Enero 1716), cantidad: 10900 p <sup>o</sup> , plazo 18 meses. Cancelador 7534 p <sup>o</sup> en Ba. As. 15 Octubre 1718.	Chile				120			
1718 Ene. 2	Príncipe de Gales	Pe. Rector Gerónimo Herrán		1	5			6	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 3	Príncipe de Gales	Pe. Guardia Fr. Pedro Casco							200 p <sup>o</sup> .	400 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 3	Príncipe de Gales	Gob. <sup>o</sup> Baltasar Garza Ron		1	2				3	200 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 7	Reyna de la India	Pedro de Heras y Zorúa (vecino de Sgo. de Chile)			115				180 p <sup>o</sup> .	20728 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 7	Reyna de la India	Domingo de Acasuso y otros			16				16	3040 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 10	Reyna de la India	Joseph Ruiz de Arriano y Dn. Ant <sup>o</sup> de Larrazabal		8	161				24	178 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 14	Príncipe de Gales	Pe. Rector Gerónimo Herrán		1	1				2	200 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 15	Príncipe de Gales	Diego Dionisio Cavallero			1				2	3								
1718 Ene. 17	Príncipe de Gales	Thomas de Arcey		36	4				40	160 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 17	Príncipe de Gales y Reina de la India	Antonio de Pando		6	2				8	240 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 17	Príncipe de Gales	Dn. Juan Ant <sup>o</sup> Canales		1	1				2	220 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 18	Príncipe de Gales	Pablo González de la Quadra		2	2				2	220 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 18	Príncipe de Gales	Pedro de Servatas		1	1				2	210 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 20	Príncipe de Gales	Joseph de Robles		3	3				3	180 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 20	Príncipe de Gales	Pedro de Salas		1	2				2	180 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 20	Príncipe de Gales	Cap. <sup>o</sup> Silverio Sánchez		1	2				2	180 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 22	Reyna de la India	Juan Maciel		2	2				2	210 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 24	Príncipe de Gales	Juan Hillelitas		1	1				1	210 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 24	Príncipe de Gales	Joseph Blazco, por cuenta de Lor. <sup>o</sup> de Contreras			1				1	180 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 25	Reyna de la India	Contador Gral. de Cavaliería Dn. M. de Verranoo		40	40				40	160 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 25	Reyna de la India	Martín de Castañares (vecino de Suiza)		(sien)						6400 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 25	Príncipe de Gales	Martín de Castañares		60	60				60	9600 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 25	Príncipe de Gales	Doña María de Uria		1	1				1	160 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 25	Príncipe de Gales	Pe. Pablo Bern <sup>o</sup> de la Fuente		1	1				1	200 p <sup>o</sup> .								
1718 Ene. 25	Reina de la India y Príncipe de Gales	Dn. Miguel de Riblos		12	4				16	180 p <sup>o</sup> .								
1718 Feb. 1	Príncipe de Gales	Pablo Aylvarado		1	1				1	140 p <sup>o</sup> .								
1718 Feb. 5	Príncipe de Gales	Manuel de Verranoo		1	1				1	160 p <sup>o</sup> .								
1718 Feb. 5	Príncipe de Gales	María de Guzmán y Maldonado			1				1	200 p <sup>o</sup> .								
1718 Feb. 29	Jph. Ruiz de Arriano y Ant <sup>o</sup> Larrazabal	Jph. Ruiz de Arriano y Ant <sup>o</sup> Larrazabal			350				350	58300 p <sup>o</sup> .								
1718 Dic. 24	La Esperanza (Hope)	Cap. <sup>o</sup> Antonio Díaz		100	150				150	180 p <sup>o</sup> .								
1717 Abr. 24	La Sara Galera	Pablo Cabrera (vecino de Sgo. de Chile)		100	200				200	20000 p <sup>o</sup> .	(para expendio)	Sgo. de Chile			100	1717, Abril 30.		
1717 Ago. 31	La Sara Galera	Cap. <sup>o</sup> Pedro de Dudogóitia Gregorio de Otalora		3	2				5	765 p <sup>o</sup> .	(para expendio)	Sgo. de Chile			3	2	5	1717, Septbre. 4
1718 Ene. 3	El Jorge	Cap. <sup>o</sup> Thomas de Viniña			31				31	ambos sexos, todas edades	(para expendio)	Sgo. de Chile			31	1718, Enero 17		
1718 Ene. 15	La Sara Galera y El Jorge	Cap. <sup>o</sup> Fran. <sup>o</sup> Rodríguez Ortega y Adrían. P. Warren			160				160	ambos sexos, todas edades	(para expendio)	Sgo. de Chile			160	1718, Enero 15.		
1718 Ene. 18	San Quintín	Cap. <sup>o</sup> Dn. Vicente de Yotelaza y Luna			200				200	40000 p <sup>o</sup> .	(para expendio)	Perú (Potosí)			200	1718, Enero 30		
1718 Feb. 14	Thomas y Debora	Cap. <sup>o</sup> J. L. Chaldera (vecino de Sgo. de Chile) por mano del Sgo. M. <sup>o</sup> A. Merlo			24				24	ambos sexos todas edades	(para expendio)	Sgo. de Chile			24	1718, Febrero 18		

CUADRO ANALITICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (2)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Pies*	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1718 Feb. 28	Thomas y Debora	Cap. <sup>a</sup> Phelipe de Ipinza	5	4	9				de diferentes edades		Chile	5	4	9	1718, Marzo 2.		
1718 Feb. 28	La Europa	Luis de Valverde	2	2	4	250 p. <sup>a</sup>	250 p. <sup>a</sup>	1000 p. <sup>a</sup>		Plazo: 6 meses.	Prov. del Perú			152	1718, Abril 8		
1718 Abr. 6		Cap. <sup>a</sup> Joseph González			152	300 p. <sup>a</sup>	200 p. <sup>a</sup>	30400 p. <sup>a</sup>		E. de O. (BaAs. 11 Abr. 1718); cant. 30400 p. <sup>a</sup> plazo 1 año. Cane. 5 Feb. 1720.	Perú	90	109	199	[conocido]		
1718 May. 2		Antonio de Larasabal	90	109	199					Pago: En Agosto 3 de 1719 se le concede permiso de traer desde Perú el producto de la venta de los negros. (para expendio)	Prov. del Perú			133	1718, Mayo 3		
1718 May. 2	La Europa	Mra. de Campo Agustín de la Quintana			13				ambos sexos todas edades		Prov. del Perú			230	1718, Junio 13.		
1718 Jun. 12	Europa y Thomas y Debora	Cap. <sup>a</sup> Santiago Zapalán			230				ambos sexos todas edades								
1718 Ago. 10		Cap. <sup>a</sup> Fran. <sup>a</sup> Martínez de Salas (vecino de S. de Chile)							"negros"	E. de O. (BaAs. 10 Agosto 1718). Reconoce deuda de 1270 p. <sup>a</sup> por resto y ajuste de cuentas por negros que compró y salario que gozaba. Plazo 1 año. Canceleda en Bs. As. 15 de Octubre 1718.	Prov. del Perú	4	6		1718, Agosto 16		
1718 Ago. 13	La Corona	Cap. <sup>a</sup> Juan Ruiz Colorado Benito Ferrera de Castro	4	2	6	200 p. <sup>a</sup>		250 p. <sup>a</sup>	de 11 a 13 años de edad	Plazo 6 meses. En 1737 se embargan p/ su pago 80 fanegas de ají que se rematan en. Almoneda públicas.							
1718 Sep. 27	La Corona	Cap. <sup>a</sup> Thomas de Espinosa (vecino de Mendoza)	1	1	2				de 20 años de edad		Mendoza	1	1	2	BaAs. 1718 Oct. 6		
1718 Oct. 5	La Corona	Cap. <sup>a</sup> Thomas de Espinosa por cuenta de Juan de la Cruz (vecino de Mendoza)	1	1	2				de 16 a 18 años de edad		Mendoza	1	1	2	BaAs. 1718 Oct. 6		
1718 Nov. 2	La Corona	Cap. <sup>a</sup> Jph. Herrera y de los Ríos y Vicente Morán			100	220 p. <sup>a</sup>	250 p. <sup>a</sup>	22000 p. <sup>a</sup>	ambos sexos todas edades	2200 p. <sup>a</sup> al contado. E. de O. (BaAs. 2 Novbre. 1718); cant. 19000 p. <sup>a</sup> procedentes de 90 cabezas. Plazo 1 año.	Reyno de Chile			100	BaAs. 1718 Nov. 3		
1719 Feb. 27	La Corona	Tte. Gral. Fernando Alvarado (vecino de Mendoza)			6				amb. sexos. 20 años aprox.		Mendoza			4	BaAs. 1719 Feb. 28		
1719 Feb. 27	La Corona	Mra. de Campo Diego de Zozaya	3	3	6				de 12 a 14 años de edad.		Reyno de Chile	3	3	6	BaAs. 1719 Mar. 1 <sup>a</sup>		
1719 Mar. 13	La Corona	Cap. <sup>a</sup> Juan Benito de la Barzana	3	2	5						Mendoza	3	2	5	BaAs. 1719 Mar. 21		
REPRESALIA:																	
1719 (Mar. Abr.)		Remate de los negros embarcados: Comprador Joseph Ruiz de Arellano									Córdoba	6	4	10	BaAs. 1719 May. 10		
											Mendoza	3	3	6	BaAs. 1719 May. 17		
											Sgo. de Chile			33	BaAs. 1719 Sep. 12		
											Santa Fé	3	6	9	BaAs. 1719 Sep. 27		
											Reino de Chile	14	12	26	BaAs. 1719 Oct. 19		
1722 May. 22		Luis Caetano Iñes de Montenegro (Alguacil Mayor de las R. <sup>a</sup> Casas de Potosí)	4	4				1200 p. <sup>a</sup>	2 negras y 2 negritas	E. de O. (BaAs. 22 Mayo 1722) Cantidad 1200 p. <sup>a</sup> Plazo 8 meses.	Villa Imperial del Potosí	4	4				
1722 Dic.		Varias personas	1	17		100 p. <sup>a</sup>	300 p. <sup>a</sup>	5100 p. <sup>a</sup>	ambos sexos	de contado.							
1722 Dic.		Juan Alqualete	1	1		204 p. <sup>a</sup>		204 p. <sup>a</sup>	de contado.	de contado.							
1722 Ene.	El Asiento	Por cuenta del Real Asiento de Inglaterra a cargo de Melchor Garda de Tagle y Francisco Rodríguez	110	52	162				1 muchacho mudo	de contado.	Reyno de Chile	110	52	162	1221/6	BaAs. 1723 Enero 30	
1723 Ene.	El Asiento	Por cuenta del Real Asiento de Inglaterra, a cargo de Juan Fran. <sup>co</sup> Benarro	111	41	152			35720 p. <sup>a</sup>			Villa Imperial del Potosí	111	41	152	121 1/2	BaAs. 1723 Feb. 15	
1723 Mar. 7		Cap. <sup>a</sup> Juan de la Palma			6			1500 p. <sup>a</sup>		E. de O. (BaAs. 7 de Marzo 1723) Cantidad 1500 p. <sup>a</sup> Plazo hasta fin de año.							
1723 Abr. 24	Rey Guillermo	Cap. <sup>a</sup> Ben. Rubio y Ant. <sup>a</sup> Díaz p. <sup>a</sup> Ignacio Gallegos (Oidor de Sgo. de Chile)	2	2	4				15 años de edad aprox.		Sgo. de Chile	2	2	4	3	BaAs. 1723 Mayo 8	
1723 May. 13		Silviero Sández	1	1	2	300 p. <sup>a</sup>	300 p. <sup>a</sup>	600 p. <sup>a</sup>		En 1727 debía 61 p. <sup>a</sup> .							
1723 May. 13		Juan Maciel	1	1	1	400 p. <sup>a</sup>		300 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 May. 14		Luis Navarro	2	1	3			800 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 May. 14		Estremita Cabral	1	2	2			250 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 May. 19		Sebastián Díaz de Londoño	1	1	1			300 p. <sup>a</sup>		En 1727 debía 300 p. <sup>a</sup>							
1723 May. 20		Francisco de Cárdenas	1	1	1	150 p. <sup>a</sup>		350 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 May. 23		Joseph Arellano	2	1	3	250 p. <sup>a</sup>		750 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 May. 25	Rey Guillermo	Luis Caetano Válas de Montenegro (Alguacil de las R. <sup>a</sup> Casas de la Villa I. de Potosí)	2	2	4				12 a 13 años de edad		Prov. del Perú (Villa I. de Potosí)	2	2	4	3	BaAs. 1723 Junio 3	
1723 Jun. 1		Pedro del Monte	2	2	2			500 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 9		Philippe de Anzilaga	1	1	1	150 p. <sup>a</sup>		250 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 14		Martin de Recavarren	3	2	5			1200 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 14		Juan Ortíz de Fozanda	1	1	20			6400 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 16		Joseph Ant. <sup>a</sup> de Ovalle	1	1	1	870 p. <sup>a</sup>		270 p. <sup>a</sup>		En 1727 debía 170 p. <sup>a</sup>							
1723 Jun. 16		D. <sup>a</sup> Marcelo [García] de Morales	1	4	4			245 p. <sup>a</sup>		En 1727 debía 980 p. <sup>a</sup>							
1723 Jun. 16		Claudio Alonso de Eberste	2	2	2			490 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 17	San Quintín	Gabino de Quevedo	100	250 p. <sup>a</sup>	250 p. <sup>a</sup>			25000 p. <sup>a</sup>	Ambos sexos. 50 de 10 a 14 años; 32 de 14 a 18	E. de O. (BaAs. 15 de Seprbr. 1723), cant. 12000 p. <sup>a</sup> ; plazo: 18 meses. Canceleda en BaAs. 6 de Junio 1725.	Prov. del Perú	54	28	82	82 1/2	Bs. As. posterior a 1723 Julio 3.	
1723 Jun. 17		Baltasar de Quintana	2	1	3			540 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 17		P. <sup>a</sup> Lorenzo Daffe	1	1	2			600 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 17		Ter. <sup>a</sup> D. <sup>a</sup> Alonso de Aro	1	1	2			540 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 17		Juan de Cervajal	1	1	1	270 p. <sup>a</sup>		270 p. <sup>a</sup>		En 1727 debía 20 p. <sup>a</sup>							
1723 Jun. 17		Joseph Ruiz de Arellano	1	10	270 p. <sup>a</sup>			2700 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 21		Juan Gutiérrez	2	2	270 p. <sup>a</sup>			540 p. <sup>a</sup>		Pago.							
1723 Jun. 23	Rey Guillermo y San Quintín	Juan de Narvona (200 cab. <sup>a</sup> por cuenta de D. <sup>a</sup> Jph. González, Alf. <sup>a</sup> Real de BaAs.)	309	309	309	200 p. <sup>a</sup>	120 p. <sup>a</sup>	61800 p. <sup>a</sup>	Ambos sexos, sanos		al Perú	128	45	173	54	BaAs. 1723 Jul. 25	
1723 Jul. 5			+20	120 p. <sup>a</sup>	120 p. <sup>a</sup>			2400 p. <sup>a</sup>	Ambos sexos, enfermos	E. de O. J. Narvona y fiadores (BaAs. 6 Julio 1723). Cant. 44200 p. <sup>a</sup> (resto). Plazo 18 meses. Cane. en Bs. As. Sept. 4 1727.	Chile	4	2	6	4	BaAs. 1723 Dic. 17	
1723 Jun. 23		Alonso Cháres	1	1	1	120 p. <sup>a</sup>	120 p. <sup>a</sup>	64200 p. <sup>a</sup>	Enferma								



BaAs. 1719 mayo 9, 10 cab.<sup>a</sup> al M.<sup>a</sup> de Campo Gral. B.<sup>a</sup> de Urdáiz (vec. de Córdoba)

BaAs. 1719 mayo 12, 6 cab.<sup>a</sup> a Fran.<sup>co</sup> de Céspedes, p/ D.<sup>a</sup> Bern.<sup>a</sup> de Cárdenas (vecino de Mendoza)

BaAs. 1719 agosto 29, 33 cab.<sup>a</sup> al Cap.<sup>a</sup> Benito de la Barzana p/4 y "diferentes encomiendas"

BaAs. 1719 Septiembre 25, 9 cab.<sup>a</sup> a Sevastian Ruiz de Arellano (vec. de Santa Fe)

BaAs. 1719 octubre 18, 26 cab.<sup>a</sup> a Phelipe de Ipinza

En 1727 debía 61 p.<sup>a</sup>.

Pago.

En 1727 debía 300 p.<sup>a</sup>

Pago.

En 1727 debía 170 p.<sup>a</sup>

En 1727 debía 980 p.<sup>a</sup>

González envía negros rest.<sup>a</sup> al Perú

Narvona envía negros rest.<sup>a</sup> Cane. 1. feb. 1724, 6 cab.<sup>a</sup> a J. B. de Morandona



CUADRO ANALITICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (4)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabesas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabesas			Pias <sup>1</sup>	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1724 Nov. 4		Antonio de Iba	5	1	1		250 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 4		Ten <sup>te</sup> Alonso de Arce			6	205 p <sup>a</sup> .	205 p <sup>a</sup> .	1250 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 7		Domingo de Olaso			2	213 205 p <sup>a</sup> .	205 p <sup>a</sup> .			E. de O. (B.Aa. 20 Nov. 1724) Cantidad 30305 p <sup>a</sup> Plazo 15 meses. Cancelada en Bs. Aa. 27 de Septiembre de 1725.	Chile	126	81	207	118	Bs. Aa. Nov. 27, 1724 (no puede serlo hasta después del 9 de Diciembre).	
1724 Nov. 7	(o 10)				2	142 p <sup>a</sup> .		43949 p <sup>a</sup> .									
1724 Nov. 7		Juan de Samartín			2		222 p <sup>a</sup> .	505 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 7		Juan de Narvona	2	1	3	208 p <sup>a</sup> .	208 p <sup>a</sup> .	615 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 7		Juan Bar. <sup>ta</sup> de Pagosa	9	6	15	205 p <sup>a</sup> .	205 p <sup>a</sup> .	3075 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 8		Antonio Tullio	1	1	2	205 p <sup>a</sup> .	205 p <sup>a</sup> .	152 p <sup>a</sup> .		En Septiembre 1727 debía 65 p <sup>a</sup> .	Chile	9	6	15	10 1/2	Bs.Aa. 1724 Dic. 9	
1724 Nov. 8		Dionisio de Torres p <sup>o</sup> Juan Jacinto de la Cueva	1	1	1	192 p <sup>a</sup> .		192 p <sup>a</sup> .									
1724 Nov. 8		Simón de Aguiñaga	2	1	3	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .	600 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 8		Diego de Leiba	1	1	1	300 p <sup>a</sup> .		300 p <sup>a</sup> .		Pagó.							
1724 Nov. 24		Varas personas			71			14370 p <sup>a</sup> .		De contado.							
1724 Nov. 27		M. <sup>ra</sup> de Campo Manuel Zapata (vedio de Cuyo)			60												
1724 Dic. 6		Don Juan Ayrál	1	1	1	150 p <sup>a</sup> .		150 p <sup>a</sup> .		Enfermo							
1724 Dic. (12)		Pa. Fr. Joseph de Carvajal (Ord. de Frad. <sup>es</sup> de Chile) por mano de Juan A. Jijano	4	4	4												
1725 Ene. 3		Bento Thindletwayte	1	1	1	200 p <sup>a</sup> .		200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 3		Cap. <sup>ta</sup> Juan Vicente de Velozas y Luna			300	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .	60000 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 3					2		2	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 3		Diego de Leiba			1		1	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 3		Juan Bar. <sup>ta</sup> Aquilante			1		1	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 3	La Siria	Sarg. M. <sup>ra</sup> Ant <sup>o</sup> Merlo por cuenta de los herederos de D. <sup>o</sup> Franc. <sup>o</sup> de Ancoletta			1		1	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 3	La Siria	Juan Luis de Araya			1	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	3250 p <sup>a</sup> .									
		J. L. Araya por eta. de otros			15			28									
					1			43									
1725 Ene. 4		Ignacio Garí	1	1	2	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	450 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 4		Manuel Machado	1	1	1	250 p <sup>a</sup> .		250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 4		Franc. <sup>o</sup> de la Palenque			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 4		Juan Dover			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 4		Juan Fran. <sup>co</sup> Basuro (o Basuro)			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 4		Thomas de Luberriga			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 4		Martin de Arriis			1		1	1000 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Juan Bar. <sup>ta</sup> Alquiante	2	1	3			650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Fernán de Pesca			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Miguel de Galaya			18			900 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Cont. <sup>ta</sup> Juan Ant <sup>o</sup> Jijano	2	1	3			650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Pedro Millán	2	1	3			650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Pedro de Sosa	2	1	3			700 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Antonio Dias	2	1	3			650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Martin de Escavaren por mano de J. Luis de Araya	4	2	6			1800 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Esteban Lomas	1	1	1	250 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 5		Baltasar Garcia Roe	1	1	2	250 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 6		Ten <sup>te</sup> Alonso de Arce p/Faustino de Larro	1	1	1	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 6		Baltasar Garcia Roe			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 6		Juana de Ojeda			2		2	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 6		Pa. Comendador fr. Thomas de Villasantí			2		2	400 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 6		Juan de Narvona	12	2	14			2800 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 6		Ana de Espinosa			2		2	700 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 7		Ten <sup>te</sup> Alonso de Arce	1	1	2			450 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 7		Thomas de Arroyo	2	1	3			650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 7		Juan de Samartín			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 7		Juan Ponce	1	1	2			450 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 7		Toribio Sánchez			1	200 p <sup>a</sup> .		200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 7		Amador de Roxas			1	250 p <sup>a</sup> .		250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 8		Carlos de Seta	3	1	4			900 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 8		Francisco de Suro			2	225 p <sup>a</sup> .		450 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 9		Juan de Lobo Sarmiento	6	2	8	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .	1600 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 9	La Siria	Dn. Antonio Merlo			48	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .	9000 p <sup>a</sup> .		Varones todas edades; hembras de 13 a 14 años							
1725 Ene. 9		Salvador del Castillo	4	2	6			1500 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 9		Francisco Merlo	1	1	2	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	450 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 10		Petronilla Cabral			1		1	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 10		Vicente de Ribadenira	2	1	3	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 10		Bartolomé de Aramburu			2	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 13		Manuel Fernández	2	1	3	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 16		Melchor Garcia de Tagle	1	1	2	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 18		Melchor Garcia de Tagle p/ Mathes Canaño			2			400 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 18		Pablo Apilardo			1	200 p <sup>a</sup> .		200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 18		Dionisio Chiclana			1	200 p <sup>a</sup> .		200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 18		Alejo de Espinosa			1	200 p <sup>a</sup> .		200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. (20)		Cap. <sup>ta</sup> Francisco Casco de Mendocinos	2	1	3	200 p <sup>a</sup> .	250 p <sup>a</sup> .	650 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 21		Luis de Toro	1	1	1	225 p <sup>a</sup> .		225 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 22		Juan Francisco Basuro			1	200 p <sup>a</sup> .		200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 22		Juan Vicente de Velozas			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 26		Luis Tabares			1		1	250 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 26		Pa. Comendador fr. Thomas de Villasantí			1		1	200 p <sup>a</sup> .									
1725 Ene. 26		Varas Personas	3	2	5			1100 p <sup>a</sup> .		Al contado.							



**CUADRO ANALÍTICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (5)**

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Fier. <sup>o</sup>	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1725 Feb. 6		Francisco Ruiz	2	1	3			675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 468 p. <sup>o</sup> .							
1725 Feb. 8		Dr. Dn. Marcos Rodrigues	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 468 p. <sup>o</sup> .							
1725 Feb. 17		Bernardo Macedo	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		E. de O. (BaAs, 23 Feb. 1725) Plazo 6 meses. En 1727, Sep., debe 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 20		Juan de Samudio	3		3	200 p <sup>o</sup> .		600 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 20		Pa. Carlos Rechebet p/ el Pe. Joseph Lopez	12		12	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	2400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 800 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 20		Pa. Carlos Rechebet p/ el Pe. Joseph Lopez	1		1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 21		Pedro Olloqui	1	1	2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 21		Juan de Narvona	3		3	200 p <sup>o</sup> .		600 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 400 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 21		Manuel González	5		5	200 p <sup>o</sup> .		1000 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 800 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 26		Juan de Ansaldo	2	1	3	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	600 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 27		Lucas de Velorado	4		4	200 p <sup>o</sup> .		800 p <sup>o</sup> .		Plazo 6 meses. En 1727 Septiembre debía 800 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 28		Martin de Sayas	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .	225 p <sup>o</sup> .	675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 675 p. <sup>o</sup>							
1725 Feb. 28		Pedro de Iturriaga	1	1	2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		De contado.							
1725 Mar. 3		Fernando Cabrera	2		2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 400 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 5		Luas de Velorado	4		4	200 p <sup>o</sup> .		800 p <sup>o</sup> .		En Julio 1728 debía 800 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 5		Francisco de Heredia	2		2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En 1728 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 8		Conte' Juan Asst' Hijano	2		2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 13		Bartolomé Valero	2		2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 13		Ignacio Gudi	1		1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 13		Justo de Ramila	1		1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		De contado.							
1725 Mar. 13		(Ayud. <sup>o</sup> ) Simón Gómez	1	1	2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Mar. 31		Fernando Cabrera	4	2	6	200 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	1300 p <sup>o</sup> .		De contado.							
1725 Mar. 31		Fran. <sup>o</sup> de Lemus p/Christóbal Guerra	2	1	3	200 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	650 p <sup>o</sup> .		De contado.							
1725 Abr. 1		Manuel Pérez	2	1	3	200 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	650 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 350 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 1		Manuel Fran. <sup>o</sup> Pavasa	2	1	3	200 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	650 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 650 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 1		Ante de Ribadeneira	1		1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 450 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 3		Joseph de Cevallos	1	1	2	200 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 275 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 3		Il. <sup>o</sup> Señor Obispo	1	1	2	200 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 275 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 3		Pa. Carlos Rechebet	6		6	112 p <sup>o</sup> .	312 p <sup>o</sup> .	2130 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 220 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 3		Melchor García de Tagle	1		1	220 p <sup>o</sup> .		220 p <sup>o</sup> .		ambos sexes, todas edad. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 3		Indro Joseph Navarro (vecino de Potosí)	4		4	100 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .									
1725 Abr. 4		Cap. <sup>o</sup> Juan de Arozarena por cuenta del Convencio de San Francisco de Ba. As.	27	6	33	212 p <sup>o</sup> .	212 p <sup>o</sup> .	6996 p <sup>o</sup> .		E. de O. (BaAs, 13 Agosto 1725) El Cap. <sup>o</sup> Juan de Arozarena deve 6921 p. <sup>o</sup> corr. <sup>o</sup> resto de 33 negros que compró p/ el Convencio del Sr. Fran. <sup>o</sup> de esta Ciudad, que haas 6996 p. <sup>o</sup> por ouia cta. tiene entreg. <sup>o</sup> 375 p. <sup>o</sup> Cancelada en Ba. As. 15 de Julio 1727.	(para expendio)	Villa del Potosí	100			El 6 de Abril de 1725 se le ordena expere hasta despua del 9 de Diciembre.	
1725 Abr. 4		Cristóbal Cabral	4	2	6	225 p <sup>o</sup> .		1350 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 4		Joseph Cavasa	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 675 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 4		Antonio de Inda	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 675 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 4		Luis Pecos	5		5	200 p <sup>o</sup> .		1000 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 1250 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 4		Melchor García de Tagle	2	1	3	220 p <sup>o</sup> .		660 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 4.5 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Domingo Saravia	1	1	2			425 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 307 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Pedro Castellano	1	1	2			425 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 307 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Pedro de León	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 675 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Yavel Barragán	3		3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 325 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Antonio Rodríguez	4	1	5	225 p <sup>o</sup> .		1125 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 325 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Francisco Nasuro	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 307 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 5		Bartolomé Sánchez	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 307 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 6		Juan Alonso Brabo	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 307 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 6		Joseph Fernández Romero	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 307 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 6		Juan de Samartín	1	1	2			450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 6		Juan Rodríguez Flores	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 675 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 6		Thomas Cavasa	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 291 p. <sup>o</sup> /5							
1725 Abr. 6		Alonso Diaz	3		3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 291 p. <sup>o</sup> /5							
1725 Abr. 7		Antonio de Larrañabal	2	2	4	225 p <sup>o</sup> .		900 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 7		Melchor de Goyría	1	1	2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 7		Francisco Cordero	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .	250 p <sup>o</sup> .	475 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 7		Martin de Arria	3		3	200 p <sup>o</sup> .		600 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 7		Antonio Barragán	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 7		Melchor García de Tagle	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 8		Juan de Samartín	4	4	8	200 p <sup>o</sup> .		800 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 100 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 8		Cap. <sup>o</sup> Juan de Rocha	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 875 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 9		Andrés de Escudero	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .	225 p <sup>o</sup> .	675 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 875 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 9		Nicolás de la Quintana	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 9		Francisco de Arce	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 200 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 9		Joseph de Escubet	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 9		José de Toro	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 9		Thomas Cavasa	1	1	2	50 p <sup>o</sup> .		100 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 12		Pedro de Vargas	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 188 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 12		Juan Antonio de la Cruz	1	1	2	220 p <sup>o</sup> .		440 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 188 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 12		Bernardino Casco	2	2	4	225 p <sup>o</sup> .		900 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 188 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 14		Pe. Manuel González	5	1	6	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	1200 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 900 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 14		Pa. Carlos Rechebet	1	1	2	212 p <sup>o</sup> .		424 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 14		Juan Baup. <sup>o</sup> Merlo	3	4	7			900 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 14		Juan Christoval de Samartín	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 14		Rosa de la Madre	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 14		Francisca del Prado	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 18		Juan Miguel de Angulo	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 195 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 18		Francisco de Cárdenas	1	1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 460 p. <sup>o</sup>							
1725 Abr. 18		Lázaro Ruiz de Oñas	2	1	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		En							

CUADRO ANALÍTICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIENTO INGLÉS EN BUENOS AIRES (6)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Pie <sup>o</sup> .	Fecha del despacho
			V	H	T	V.	C/H.	Total					V	H	T		
1725 May. 3		María Santucho		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 3		Ana de la Paz		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 145 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 3		Joseph de Quena		1	2	2 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 3		Bernardo Gaona		1	1	2 p <sup>o</sup> .		210 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 4		Domingo de Villabada		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 4		Josefa de Esquilbe		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 125 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 4		Phelipe de Arpillaga		1	2	475 p <sup>o</sup> .		950 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 4		Cap. <sup>o</sup> Diego de Santana		4	8			1650 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 850 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 4		Domingo Lesano		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 200 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 7		Joseph Pitana		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 7		Gregoria de la Madrid		1	2	200 p <sup>o</sup> .		470 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 270 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 15		Joseph Gonales		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 17		Juan de Narvona		1	2	225 p <sup>o</sup> .	225 p <sup>o</sup> .	450 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 17		Pe. Thomas Rodriguez (vec. de Potosí)		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 17		Thomas de Luberraga		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 23		Juan de Samartin		2	2	4		800 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 23		Cost. Balbazar Garcia, Ros		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 23		Diego de Malo		1	2			450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 450 p <sup>o</sup> .							
1725 May. 23		Joseph Gonales		1	1			425 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 May. 23		Miguel de Merlo		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Jun. 7		Luis del Aguila		2	1	300 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	600 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 600 p <sup>o</sup> .							
1725 Jun. 19		Cap. <sup>o</sup> Sevastian de Castro		1	1	2		400 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Jun. 19		Joseph Crespo		1	1	2		445 p <sup>o</sup> .		Pagó al contado.							
1725 Jun. 20		Joseph de Acassuso		1	1			50 p <sup>o</sup> .		Pagó al contado.							
1725 Jun. 20		Juan Jiles		1	1	210 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Jun. 26		Joh. Morales (Vec. de San Juan) por mano del Cap. <sup>o</sup> Christoval Guerra		4	1	5		210 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 210 p <sup>o</sup> .							
1725 Jul. 1		Pe. Prior Fr. Bartolomé de Villamil		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Jul. 6		Juan Pérez		2	2	4		860 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 860 p <sup>o</sup> .							
1725 Jul. 12		Bart. <sup>o</sup> de Montaner		1	1	2		855 p <sup>o</sup> .		Al contado.							
1725 Jul. 12		Juan de Elvas		1	1	2		425 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 425 p <sup>o</sup> .							
1725 Jul. 26		Cap. <sup>o</sup> Sevastian de Morales		1	1	2	225 p <sup>o</sup> .	225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Ago. 2		Pablo Ayllvardo		1	2		200 p <sup>o</sup> .	450 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 450 p <sup>o</sup> .							
1725 Ago. 2		Pe. Carlos Reubert		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Ago. 5		Greg. Javier de Goicoechea		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Ago. 9		Amador Barragan		2	2	4		900 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 250 p <sup>o</sup> .							
1725 Ago. 9		Joseph de Herrera		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Ago. 9		Guillermo Cimentea		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Ago. 9		Cap. <sup>o</sup> Luis de Villalba		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó al contado.							
1725 Ago. 29		Joseph Ruiz de Arellano		2	1	3	222 p <sup>o</sup> .	696 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Ago. 31		Felix Antonio		1	1	215 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó al contado.							
1725 Sep. 3		Martin de Arrais		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Sep. 3		Bernard <sup>o</sup> Jil de Ortuño		1	1	2		450 p <sup>o</sup> .		Pagó al contado.							
1725 Sep. 15		Sevastian de Foyeda		1	2	225 p <sup>o</sup> .		450 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Sep. 25		Josefa Santos		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Sep. 25		Pedro de Sosa		2	1	3		700 p <sup>o</sup> .		Al contado.							
1725 Sep. 25		Thomas de Luberraga		4	4			1650 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Sep. 25		Guillermo Tempie		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 3		Pe. Alonso de Arce		10	11	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	2200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 3		Capitán de esta Ciudad		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 4		Simón Gómez		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Plazo 12 meses. En julio 1728 debe 900 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 4		Luisa de Velozado		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 10		Luis Navarro		1	1	250 p <sup>o</sup> .		250 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 250 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 10		Domingo de Acassuso		4	4	225 p <sup>o</sup> .		900 p <sup>o</sup> .		Plazo 4 meses. Pagó.							
1725 Oct. 11		Domingo Gonales		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 12		Martin de Arrais		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 12		Pablo Ayllvardo		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 15		Gregoria Santa Cruz		1	1	280 p <sup>o</sup> .		280 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 180 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 16		Com. <sup>o</sup> Juan Ant <sup>o</sup> Jilano		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 18		Pedro Garcia Valde		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 21	El Erith (o Nov. 21)	Manuel de Escalante	66	34	100	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	20000 p <sup>o</sup> .		E. de O. (Bs. An. 24 Nov. 1725) Cantidad 20000 p <sup>o</sup> para el año. Remite los 20000 p <sup>o</sup> antes del 3 de Septiembre de 1727. (para expendio)	Reyno de Chile	66	31	100	72 1/2	Bs. An. 1725 Dic. 9	
1725 Oct. 22		Martin de Arrais		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Oct. 22		Francisco Gutiérrez		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 225 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 22		Francisco Escudero		1	2	225 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	475 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 475 p <sup>o</sup> .							
1725 Oct. 22		Ignasio Cepeda		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 7		Com. <sup>o</sup> Juan Ant <sup>o</sup> Jilano		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 7		Matheo Vanda		1	1	1		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 7		Francisco de Ledo		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 15		Juan Martical o Marchal		2	1	3		700 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 700 p <sup>o</sup> .							
1725 Nov. 25		Martin de Arrais		2	130			400 p <sup>o</sup> .		(para expendio)	Reyno de Chile	86	44	130	93	Bs. An. 1725 Dic. 9	
1725 Nov. 26		Ignasio Gary		2	2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 400 p <sup>o</sup> .							
1725 Nov. 26		Martin Joseph de Echauri		2	2	200 p <sup>o</sup> .		400 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 26		Manuel Rodriguez		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 175 p <sup>o</sup> .							
1725 Nov. 26		Luisa de Velozado		1	6			1350 p <sup>o</sup> .		Plazo 12 meses. En Julio de 1728 debía 1350 p <sup>o</sup> .							
1725 Nov. 26		Francisco de Suero para Pedro Rodriguez		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 26		Joseph Quintero		1	1	225 p <sup>o</sup> .		225 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 26		Domingo de Acassuso		3	3	225 p <sup>o</sup> .		675 p <sup>o</sup> .		Plazo 4 meses. Pagó.							
1725 Nov. 26		Antonio de Larrazabal		1	1	200 p <sup>o</sup> .		200 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 28		Manuel de Escalante p/ el Sr. Obispo de Chile		4	4	8		1800 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Nov. 28		Manuel de Escalante y Martin de Arrais		188	200	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	37600 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 37600 p <sup>o</sup> .							
1725 Nov. 28		Adrian de Zavala	20	10	30	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	8000 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 6000 p <sup>o</sup> .							
1725 Nov. 28		Silvestre Ant <sup>o</sup> de Sarria	13	7	20	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	4000 p <sup>o</sup> .		En Septiembre de 1727 debía 4000 p <sup>o</sup> .							
1725 Dic. 8		Pe. Alonso de Arce	2	1	3	200 p <sup>o</sup> .	200 p <sup>o</sup> .	600 p <sup>o</sup> .		Pagó.							
1725 Dic. 8		Miguel de Chajar	4														

CUADRO ANALITICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (7)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Rentas	Destino	Cabezas			Pías.	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1725 Dic. 7		Joseph Sánchez	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		En Septiembre de 1727 debía 675 p.ª							
1725 Dic. 7		Juan Antonio Valdés	1	1	2	225 p.	225 p.	675 p.		En Septiembre de 1727 debía 675 p.ª							
1725 Dic. 7		Juan de Santidm	5	2	7	225 p.	225 p.	1575 p.		Pagó.							
1725 Dic. 7		Gregorio Cabral	3	1	4	225 p.	225 p.	900 p.		En Septiembre de 1727 debía 900 p.ª							
1725 Dic. 7		Salvador del Castillo	3	1	4	225 p.	225 p.	1320 p.		En Septiembre de 1727 debía 2250 p.ª							
1725 Dic. 7		Francisco Cortés	1	1	2	225 p.	225 p.	675 p.		Pagó.							
1726 Dic. 12		Fran.ª Martín de Saravia	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		"Fiduci". En Septiembre de 1727 debía 675 p.ª							
1726 Dic. 12		Diego Ramos	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		Pagó.							
1726 Dic. 13		Roque de Montenegro	3	1	4	225 p.	225 p.	900 p.		En Septiembre de 1727 debía 700 p.ª							
1726 Dic. 14		Juan Lobo Sarmiento	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		En Septiembre de 1727 debía 675 p.ª							
1726 Dic. 27		Joseph González	1	2	2	225 p.	225 p.	450 p.		Pagó.							
1726 Dic. 28		Juan de Samartín	1	1	2	225 p.	225 p.	675 p.		Pagó.							
1726 Ene. 1		Cap.ª Francisco de Arce	3	1	4	225 p.	225 p.	1320 p.		Pagó.							
1726 Ene. 2		Martín Peredo	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		En Septiembre de 1727 debía 675 p.ª							
1726 Ene. 7		Jorge de Salazar y Ribadeneira	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		Pagó.							
1726 Ene. 7		Cnel. Baltasar García Ros p/	1	2	2	245 p.	245 p.	490 p.		Pagó.		San Juan					
1726 Ene. 7		Manuel de Godoy (vee de San Juan)	1	2	2	245 p.	245 p.	490 p.		Pagó.							
1726 Ene. 10	El Erith	Faustino de Larrea p/ Sebastián Fran.ª Dies (vee de Potosí)	3	3	6	200 p.	200 p.	1200 p.		En Septiembre de 1727 debía 1200 p.ª		Villa Imperial del Potosí	2	3	5	3 [4]	BaAs. 1726 Ene. 19
1726 Ene. 12		Cnel. Baltasar García Ros	1	1	2	225 p.	225 p.	450 p.		Pagó.							
1726 Ene. 13		Francisco Rodríguez Ortega	1	2	2	200 p.	200 p.	600 p.		Pagó.							
1726 Ene. 13		Juan Francisco Basurro	1	2	2	200 p.	200 p.	600 p.		Pagó.							
1726 Ene. 14		Juan Rodríguez Padilla	2	1	3	215 p.	215 p.	645 p.		En Septiembre de 1727 debía 245 p.ª							
1726 Ene. 14		Dr. Carlos Rechebert	3	2	3	200 p.	200 p.	1200 p.		Pagó.							
1726 Ene. (14)	Wootle y Duque de Cambridge	Por cuenta del Real Asiento de Inglaterra a cargo de Anst.ª Dies y Fran.ª Rodríguez Ortega	23	20	275	200 p.	200 p.	4600 p.		En el Libro de Represalia figura: Partida: "En 27 Octubre 1727 a.ª nos sacaron cargo de 62 p.ª... y son parte de los que produxeron los esclavos negros..." (para expendio)		Prov. del Perú (Potosí)	184	90	274	172	BaAs. 1726 Ene. 21
1726 Ene. 15	El Erith	Manuel de Godoy (vee de San Juan)	4	2	6							Reyno de Chile	4	2	6	4	BaAs. 1726 Ene. 18
1726 Ene. 15	Duque de Cambridge	Juan Antonio Valdés	8	4	12	225 p.	225 p.	2700 p.		En Septiembre de 1727 debía 2700 p.ª		Prov. del Perú	8	4	12	8	BaAs. 1726 Ene. 22
1726 Ene. 15		Francisco García	3	3	3	225 p.	225 p.	675 p.		Pagó.							
1726 Ene. 16		Antonio de Inda	1	1	2	225 p.	225 p.	450 p.		Pagó.							
1726 Ene. 17		Francisco Gasco	1	1	2	225 p.	225 p.	450 p.		Pagó.							
1726 Ene. 17		Jeb. González para Alonso de Alvaro	4	3	7	225 p.	225 p.	1575 p.		Pagó.							
1726 Ene. 17		Alvaro	4	2	6	200 p.	200 p.	1200 p.		Pagó.							
1726 Ene. 17		Señor Gov.ª (B. M. de Zavalza)	4	2	6	200 p.	200 p.	1200 p.		Pagó.							
1726 Ene. 17		Ignacio Justo de Jijalba (y otros)	10	1	11	220 p.	220 p.	2420 p.		Pagó.							
1726 Ene. 18	Duque de Cambridge	Salvador del Castillo (vecino de BaAs.)	3	2	5					Diferentes edades		San Juan	3	2	5	3 1/2	BaAs. 1726, Ene. 19
1726 Ene. 21		Antonio Gallego	2	2	4	225 p.	225 p.	900 p.		En Septiembre de 1727 debía 900 p.ª							
1726 Ene. 21		Juan de Narvona	3	3	3	200 p.	200 p.	600 p.		Pagó.							
1726 Ene. 22		Florosa de Andrade	1	1	2	225 p.	225 p.	450 p.		En Septiembre de 1727 debía 225 p.ª							
1726 Ene. 22		Ignacio Cepeda	1	1	1	200 p.	200 p.	200 p.		Pagó.							
1726 Ene. 22		Francisco de la Puente	1	1	2	200 p.	200 p.	400 p.		Pagó.							
1726 Ene. 24		Luis de Samartín	2	1	3	220 p.	220 p.	660 p.		En Septiembre de 1727 debía 660 p.ª							
1726 Ene. 24		Amador Barragan	2	1	3	220 p.	220 p.	660 p.		En Septiembre de 1727 debía 200 p.ª							
1726 Ene. 24		Joseph Cong	1	1	1	200 p.	200 p.	200 p.		En Septiembre de 1727 debía 200 p.ª							
1726 Ene. 27	Duque de Cambridge	Joseph Ruiz de Arellano p. dif. personas de Chuquisaca	3	3	6							Chuquisaca	3	3	6	4	Ba. As. 1726 Ene. 25
1726 Ene. 28		Agustín Vallejo	1	1	2	220 p.	220 p.	440 p.		En Septiembre de 1727 debía 220 p.ª							
1726 Ene. 28		Manuel Machado	2	1	3	220 p.	220 p.	660 p.		En Septiembre de 1727 debía 220 p.ª							
1726 Ene. 28		Julián Rivasolo	2	1	3	220 p.	220 p.	660 p.		En Septiembre de 1727 debía 535 p.ª (pagó 125 p.ª)							
1726 Ene. 28		F. Juan Gutiérrez	1	1	2	80 p.	80 p.	160 p.		En Septiembre de 1727 debía 80 p.ª							
1726 Ene. 28		Fran.ª Martín de Saravia	2	1	3	225 p.	225 p.	675 p.		En Septiembre de 1727 debía 275 p.ª							
1726 Ene. 28		Thomas Navarro	1	1	2	200 p.	225 p.	425 p.		Pagó.							
1726 Ene. 31		Sebastián de Poveda	2	1	3	220 p.	220 p.	660 p.		Al contado							
1726 Ene. 31		Francisco Andujar	1	1	2	220 p.	220 p.	440 p.		En Septiembre de 1727 debía 111 p.ª							
1726 Feb. 4		Martín de Echeburu	1	1	2	220 p.	220 p.	440 p.		En Septiembre de 1727 debía 440 p.ª							
1726 Feb. 5		Juan Francisco Basurro	1	1	2	225 p.	225 p.	450 p.		Pagó.							
1726 Feb. 6		Joseph Benito Guerrero	2	1	3	220 p.	220 p.	660 p.		En Septiembre de 1727 debía 660 p.ª							
1726 Feb. 6		Faustino de Larrea	1	1	2	220 p.	220 p.	440 p.		En Septiembre de 1727 debía 160 p.ª							
1726 Feb. 13		Joseph Arellano	1	1	2	200 p.	225 p.	425 p.		Pagó.							
1726 Feb. 13		Joseph Gutiérrez Carvajal	1	1	2	200 p.	200 p.	400 p.		Pagó.							
1726 Feb. 17		Joseph de Orles	2	1	3	200 p.	200 p.	600 p.		En Septiembre de 1727 debía 200 p.ª							
1726 Feb. 21		Gregoria Ramon	1	1	2	200 p.	220 p.	420 p.		En Septiembre de 1727 debía 220 p.ª							
1726 Feb. 15		Nicolás Garmis	1	1	1	220 p.	220 p.	220 p.		Pagó.							
1726 Feb. (25)		Cap.ª Ign.ª Justo de Zuaza	11	11	22	220 p.	220 p.	2420 p.		Pagó. 225 p.ª B. de O. (BaAs. 26 Feb. 1726)							
1726 Mar. 10		Fermín de Posca	2	1	1	200 p.	200 p.	400 p.		Cañt. 2185 p.ª Frazo 1 año.							
1726 Mar. 10		Gregorio(a) Celis	2	1	3												
1726 Mar. 11		Lucas de Velozano	1	1	2	425 p.	425 p.	850 p.		En Septiembre de 1727 debía 425 p.ª							
1726 Mar. 14		Aniré de Espinosa	1	1	2	210 p.	210 p.	420 p.		En Septiembre de 1727 debía 600 p.ª							
1726 Mar. 15		Cap.ª Pedro Lonano	2	1	3					En Septiembre de 1727 debía 680 p.ª							
1726 Mar. 20		Gerardo Pérez	2	1	3					En Septiembre de 1727 debía 225 p.ª							
1726 Mar. 21		Juan de Aranzarena	2	2	4	225 p.	225 p.	900 p.									
1726 Mar. (23)		Mro. Juan Mns del Monje; (Fret.ª) de Santa Fé	2	2	4												
1726 Mar. 23	Wootle	Juan de Lemos (Vee de M.ª)	2	1	3												
1726 Mar. 23		Cnel. Baltasar García Ros	2	2	2	225 p.	225 p.	600 p.		Pagó.							
1726 Mar. 29		Cap.ª Juan de Molina	1	1	2	200 p.	225 p.	425 p.		En Septiembre de 1727 debía 200 p.ª							
1726 Mar. 29	El Erith	M. R. F. Carlos Rechebert y M. R. F. Carlos Rechebert	9	3	1	200 p.	200 p.	2000 p.		Diferentes edades		San Juan (Cuyo)	9	3	12	8	BaAs. 1726 Abr. 3
1726 Mar. 30		Juan Astete González	1	1	2	200 p.	200 p.	400 p.		En Septiembre de 1727 debía 200 p.ª							
1726 Abr. 5		Alonso del Pozo	2	1	3					En Septiembre de 1727 debía 625 p.ª							
1726 Abr. 5		Gregoria de León	1	1	2	200 p.	200 p.	400 p.		Pagó.							
1726 Abr. 10		Juan de Liendo	1	1	2	200 p.	200 p.	400 p.		Pagó.							
1726 Abr. 11		Thomas Navarro	1	1	2	225 p.	225 p.	450 p.		En Septiembre de 1727 debía 225 p.ª							
1726 Abr. 18		F. F. Gerardo de León	1	1	2					Pagó.							
1726 Abr. 30		Tes.ª Alonso de Arce p/A.ª Gelbes	2	1	3					Pagó.							

CUADRO ANALITICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (8)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Piez.	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1726 May. 1		Joseph Pifana		1	1			225 p.	225 p.								
1726 May. 4		Juan Antonio Bejarano	1			210 p.		210 p.	210 p.								
1726 May. 5		Cap.º Francisco Gutiérrez		1	1			220 p.	220 p.								
1726 May. 11		Maldias de Gayocón		1	1			220 p.	220 p.								
1726 May. 13		Pedro Martínez de Velasco	2	1	2	220 p.		440 p.	440 p.								
1726 May. 14		Gaspar de Bustamante	2	1	3			625 p.	625 p.								
1726 May. 19		Luis Jiles	1	1		220 p.		220 p.	220 p.								
1726 Jun. 3		Pedro Martínez de Velasco	2	1	2	220 p.		440 p.	440 p.								
1726 Jun. 3		Juan Antonio Cortes		1	2			225 p.	225 p.								
1726 Jun. 4		Juan de Samulio	3		3			600 p.	600 p.								
1726 Jun. 5		Manuel Rodruello Claeon	2		2	220 p.		440 p.	440 p.								
1726 May. 5		Gabriel Gayoso	2	1	1	220 p.		225 p.	225 p.								
1726 Jun. 8		Eugenio Viscocho	1	1	1	220 p.		220 p.	220 p.								
1726 Jun. 19		P.º Fr. Vicente García p.º Lorenzo de Melo		1	1			220 p.	220 p.								
1726 Jun. 20		Juan Baut.º de Alquiñete		1	1			200 p.	200 p.								
1726 Jun. 23		Silbestre Ant.º de Sarria	2	1	3			630 p.	630 p.								
1726 Jun. 26		Fran.º del Pozo	1	1	2	150 p.		150 p.	150 p.	1 negro y 1 negrita							
1726 Jun. 29		Juan Alonso Brauche	1	1	3			300 p.	300 p.								
1726 Jul. 1		Carlos Recheber	1			200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Jul. 7		Lorenzo Jofre	2	1	3			620 p.	620 p.								
1726 Jul. 7		Adrián Sudres	1	1	1	210 p.		210 p.	210 p.								
1726 Jul. 8		Juan Colla	3	1	4	200 p.		200 p.	800 p.								
1726 Jul. 11		Luis Jiles	1	1	2			445 p.	445 p.								
1726 Jul. 14		Pedro de Zavala	3	1	4			855 p.	855 p.								
1726 Jul. 14		Juan Pasqual de Leyba	2	1	3	200 p.		200 p.	600 p.								
1726 Jul. 17		Cap.º Lorenzo de Melo	1		1			220 p.	220 p.								
1726 Jul. 23		Antonio Rode	1		1	150 p.		150 p.	150 p.	negrito pequeño							
1726 Jul. 28		Amador de la Vega	2	1	2	225 p.		450 p.	450 p.	pequeños							
1726 Ago. 4		Alf.º Juan Rodríguez	1		1	150 p.		150 p.	150 p.	pequeño							
1726 Ago. 21		Fernán de Ponce	1	1	2	150 p.		150 p.	150 p.	pequeños							
1726 Ago. 26		Alf.º Miguel Pacheco	1	1	2	225 p.		225 p.	225 p.								
1726 Ago. 31		Joseph Bonto Guerrero	1	1	2			350 p.	350 p.	"muchachos"							
1726 Sep. 4		Miguel de Galaya	2	2	2			440 p.	440 p.								
1726 Sep. 4		Joseph de Ovalle	2	1	1			200 p.	200 p.								
1726 Sep. 11		Andrés Lozano de Saravia	2	1	3	200 p.		200 p.	600 p.								
1726 Sep. 11		Roque Bernades	1	1	3	225 p.		225 p.	225 p.								
1726 Sep. 12		Marcos Cordovés	4		4			850 p.	850 p.								
1726 Sep. 14		Juan de Samartín	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Sep. 18		Juan de Rocha	2	2	2	200 p.		400 p.	400 p.								
1726 Sep. 18	Duque de Cambridge	Fran.º Sábones de la Madrid (res.º de Tucumán)	2	1	3	200 p.		200 p.	600 p.								
1726 Sep. 19		Joseph de Irueta	1		1	190 p.		190 p.	190 p.								
1726 Sep. 21		Cont.º Juan Ant.º Jijano	1	1	2			350 p.	350 p.								
1726 Sep. 21		Miguel de Sosa	2	1	3			600 p.	600 p.								
1726 Sep. 26	Duque de Cambridge	Miguel de Galaya	2	2	4			600 p.	600 p.	1 varón de 12 años 1 varón de 8 a 9 años 2 hembras de 12 años							
1726 Sep. 28		Domingo Aguáin de Castro	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Oct. 1	Diferentes navíos (Duque de Cambridge)	Cap.º Miguel de los Ríos	76	94	110	180 p.		19800 p.	19800 p.	todas edades							
1726 Oct. (12) Oct. (10)		Juan Silbestre de Melo	1		1	220 p.		220 p.	220 p.								
1726 Oct. 19		Santiago Aramburu	1	1	1			230 p.	230 p.								
1726 Oct. 25		Indoro Menara	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Oct. 25		Josefa Rodríguez	2		2			200 p.	200 p.								
1726 Oct. 29		Pedro Santillán	6	3	9	200 p.		200 p.	1800 p.								
1726 Oct. 29		Isés de Cabrera	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Oct. 29		Vicente Marín	1	1	1			200 p.	200 p.								
1726 Nov. 1		Thomas Colla	1		1	225 p.		225 p.	225 p.								
1726 Nov. 1		Juan de Rocha	1		1	220 p.		220 p.	220 p.								
1726 Nov.15(20)		Manuel Buchler	4	2	6	200 p.		1200 p.	1200 p.	de 12 a 14 años							
1726 Nov. 23		Francisco Colla	2		2	225 p.		450 p.	450 p.								
1726 Nov. 23		Juan R.ºlet	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Nov. 26		Pedro Cuello	2	1	3	225 p.		225 p.	675 p.								
1726 Nov. 26		Vicente de Albenis	2	1	3	225 p.		225 p.	675 p.								
1726 Dic. 5		Joseph Cong	1	1	2	200 p.		200 p.	400 p.								
1726 Dic. 5		Francisco Richarte	2		2	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Dic. 5		Miguel de Izuriaga	2	1	3	200 p.		200 p.	600 p.								
1726 Dic. 5		Lauroano de Zamora	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1726 Dic. 5		Thomas de Moncha	1	3	8	157 p.4		157 p.4	1500 p.								
1726 Dic. 5		Diego Leiba	1		1			157 p.4	1500 p.								
1727 Ene. 4	Duque de Cambridge	Pedro Martínez de Velasco	4		4			200 p.	800 p.	diferentes edades							
1727 Ene. 10		Juan Baut.º Alquiñete	2	1	3	200 p.		200 p.	600 p.								
1727 Ene. 10		Juan Santos de Echarreata	1	1	2	225 p.		225 p.	450 p.								
1727 Ene. 11		Juan Enrique	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1727 Ene. 21	Eseex y Rey Guillermo	Martín del Trigo (como apod.º del Gral. D.º Fermín Fran.º de Ustari, de Sgo. de Chile)	110	70	180	200 p.		200 p.	36000 p.	66 varones grandes, 69 mujeres, 44 muchachos y 11 muchachas.							
1727 Ene. 24	Eseex y Rey Guillermo	Gral. Pedro de Eraso (Eraso) Cap.º Diego Duran y D.º Jhb. de Perucha, todos verinos de Sgo. de Chile)	1	100	100			20000 p.	20000 p.	42 hombres, 21 much.ººº 29 mujeres, 8 much.ººº							
1727 Ene. 24	Eseex y Rey Guillermo	Cap.º Miguel Ant.º de Merlo		120	200			200 p.	24000 p.	54 negros grandes Piso 18 meses. Pagó en Potosí (1726-1729) los 24000 p.º							
1727 Ene. 24	Duque de Cambridge	Pedro Martínez de Velasco	4		4			200 p.	800 p.	diferentes edades							
1727 Ene. 10		Juan Baut.º Alquiñete	2	1	3	200 p.		200 p.	600 p.								
1727 Ene. 10		Juan Santos de Echarreata	1	1	2	225 p.		225 p.	450 p.								
1727 Ene. 11		Juan Enrique	1		1	200 p.		200 p.	200 p.								
1727 Ene. 21	Eseex y Rey Guillermo	Martín del Trigo (como apod.º del Gral. D.º Fermín Fran.º de Ustari, de Sgo. de Chile)	110	70	180	200 p.		200 p.	36000 p.	66 varones grandes, 69 mujeres, 44 muchachos y 11 muchachas.							
1727 Ene. 24	Eseex y Rey Guillermo	Gral. Pedro de Eraso (Eraso) Cap.º Diego Duran y D.º Jhb. de Perucha, todos verinos de Sgo. de Chile)	1	100	100			20000 p.	20000 p.	42 hombres, 21 much.ººº 29 mujeres, 8 much.ººº							
1727 Ene. 24	Eseex y Rey Guillermo	Cap.º Miguel Ant.º de Merlo		120	200			200 p.	24000 p.	54 negros grandes Piso 18 meses. Pagó en Potosí (1726-1729) los 24000 p.º							

**CUADRO ANALITICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (9)**

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Fiecia	Fecha del despacho	
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T			
REPRESALIA: 1727 Ene. 6 hasta Septiembre 31 1727 Feb. 21		Varias personas			163			34819 ps.	ambos sexos todas edades	En Septiembre de 1727 debían 2207 p. <sup>a</sup> 1 1/2 r. <sup>a</sup>								
1727 Nov. 4	Duque de Cambridge y Wootle	Dr. D. <sup>a</sup> Joseph Bonifacio de Peralta	78	22	100	140 ps.	140 ps.	14000 ps.	ambos sexos todas ed. <sup>a</sup>	Pagó al contado.	Perú	78	22	100		BaAs. 1727 feb. (22) (en virtud R.C.5 Ag. <sup>a</sup> 1726)		
1727 Nov. 4	San Miguel	Juan de Narvona	19	7	26	130 ps.	130 ps.	8380 ps. 420 ps. 3800 ps.	enfermos	E. de O. (BaAs. 1728 feb. 12) Juan de Narvona y Fermín de Pecos. Cantidad 3800 p. Plazo 6 meses (hasta 4 de mayo de 1729). Ayral compra una negra enferma en 50 p. <sup>a</sup> "a pagarlo luego al contado por estar dicha esclava de nuevo riesgo".								
1727 Nov. 4	San Miguel	Juan Baupt. <sup>a</sup> Ayral		1	1													
1727 Nov. 3	San Miguel	Gabriel de Gayoso y Parga	172	81	253	210 ps.	210 ps.	53130 ps.	ambos sexos, dif. edades	Paga 1600 p. <sup>a</sup> al contado. E. de O. (BaAs. 22 Nov. 1727) G. Gayoso, Anr. <sup>a</sup> de Merio e Ignacio Cevallos. Cantidad 37130 p. <sup>a</sup> Plazo 15 meses. En 1727 pagan 13000 p. <sup>a</sup> Cancelada en 1728. E. de O. (BaAs. 3 enero 1728) Cast. 3703 p. <sup>a</sup> Plazo 18 meses (julio 1729) pagan en Bs. As. 20 de agosto 1729.	Revende 79 cab. <sup>a</sup> a diferentes personas a 230 p. <sup>a</sup> c/vjaro y 240 p. <sup>a</sup> o/hembra	Prov. del Perú	102	52	154	132	BaAs. 1728 Ene. 15	
1727 Dic. 23		M. <sup>a</sup> Gerónimo Ruiz	15	6	23	160 ps.	160 ps.	3680 ps. 25 ps. 3705 ps.										
1728 Feb. 12	Cavalo Marino	Juan de Narvona			103	222 ps.	222 ps.	22866 ps.	sanos	El 26 de febrero paga 6000 p. <sup>a</sup> E. de O. (BaAs. 15 abril 1728) Narvona y fiadores. Cantidad 16566 p. <sup>a</sup> Plazo 1 año.	5 cabezas a Jph. de Correas (vec. de Mendoza)	Mendoza (p./Jph. de Correas)	4	1	5	4	BaAs. 1728 feb. 28	
1728 Mar. 13	Cavalo Marino	Joseph Gonzales Marin (Alférez Real de BaAs.)	16	16				2105 ps.	enfermos	Pagó el 4 de Junio de 1728.	8 cab. <sup>a</sup> Fran. <sup>co</sup> Rodrigues de Ortega p./M. de Campo Jph. de Grande (Vec. de Tucumán)	Remite a Chile Prov. de Tucumán (p./ Jph. de Grande)	27	25	52	45	BaAs. 1728 Mar. 1. BaAs. 1728. Mar. 11	
1728 Mar. (13) 1730 Feb. 14	Cavalo Marino	Joseph de Eparza Don Manuel Godoy	2	2	25			160 ps. 5000 ps.	enfermos	Pagó el 24 de abril de 1728. E. de O. (BaAs. Feb. 14, 1730) Godoy y Fernando Cabrera. Cantidad 5050 p. <sup>a</sup> Importe de esclavos. Cobra la Real Hacienda en 1730.	Por J. Jph. Navarro a Tur. <sup>a</sup> y Potosí	2	16	18	12	BaAs. 1728 Jun. 16		
[1730 Mar.] 1730 Mar.]		Jph. Fran. <sup>co</sup> de Amarante Bro. de Valenzuela	1	6	6	210 ps.		210 ps.				Córdoba	5	5		BaAs. 1730 Mar. 24		
3ER. PERIODO DE OPERACIONES:																		
1730	La Sirena y Essex	Por cuenta del Real Asiento de Inglia. <sup>a</sup> al ciudadano de Juan Vía de Berclotola y otros	209	99	308						Para expendio	Perú	209	99	308	214 1/2	BaAs. 1730 May. 2	
1730	La Sirena y Essex	Por eta. del Real Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Thomas de Navarro	78	36	114						Para expendio	Perú	78	36	114	84	BaAs. 1730 May. 2	
1730 May. 22 1730 Jun. 1 1730 Jul. 29	La Sirena y Essex	Pedro Martínez de Velasco Guillermo Duques o Duquey Presbitero Dr. Francisco Correa de Saas	22	3	25			2720 ps. (o2370 ps.)	escl. <sup>a</sup> viej. <sup>a</sup> tasados en 110 p. <sup>a</sup> c/vj. 10 escl. <sup>a</sup> en 160 p. <sup>a</sup> c/v. Remat. <sup>os</sup> por no ser necesarios p/ serv. Real Asiento. (Rev. a la Representa.)	A pagar su importe con plazo de 1 año.	Córdoba y Cuyo Tucumán	8				43	29	BaAs. 17.J Ago. 1
1730 Jul. 31	La Sirena y Essex	Jph. de Eparza y Gabriel Gayoso	39	1	40							Eparza y Gayoso remiten a Cuyo y Chile	35					
1730 Ago. 23	Essex	R. Fe. Pedro Echazarra (CJ)	12	6	18													
1730 Sep. 20	San Miguel y Rudge	Joseph Vélez Frias	100	100	200													
1730 Sep. 25	San Miguel y Rudge	Gerónimo Hurtado de Mendoza y Saravia	43	42	85													
1730 May. 19 1730 Oct. 9	La Sirena	Dr. Juan Manuel de Arce	2	1	3													
1730 Oct. 9	(San Miguel) y Rudge	Joseph Muñoz	3	2	5													
1730 Nov. 17	El Rudge	Alonso de Arce y Arce	2	2	4													
1731 Feb. 17	La Bonita	Diego Navarro Eusebio de Lima	4	6	6													
1731 Feb. 21	La Bonita y El Lorenzo	Ignacio de Rotasche	4	2	6	207 ps.4	207 ps.4											
1731 Mar. 1	La Sirena, Essex, San Miguel y Rudge	Cap. <sup>a</sup> Fermín de Pesoa	148	52	200													
1731 Mar. 1	La Bonita y San Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph Norberto de Vicuña	56	29	85													
1731 Abr. 6	La Bonita y El Lorenzo y San Miguel o Rudge	Joseph Norberto de Vicuña	56	29	85													
1731 May. 4	El Lorenzo y La Bonita	Alexo Rivera (Alexos Riviere)	8	6	14													
1731 Jul. 20	La Ciudad de Londres La Bonita y El Lorenzo	Cap. <sup>a</sup> Vicente Rodriguez (vecino de Cuyo)	3	2	5													
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Guillermo Duques (vecino de Bs. As.)	9	3	12													
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			19400 ps.										
1731 Ago. 8	San Miguel, Rudge, La Bonita y El Lorenzo	Por eta. del R. <sup>o</sup> Asiento de Inglia. <sup>a</sup> a cargo de Joseph de Salinas y F. Rodriguez	406															
1731 Ago. 22	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Sep. 20	San Miguel (o Rudge) El Lorenzo y El Catón	Gregorio de Oltara	2	2	8			250 ps.	500 ps.									
1731 Oct. 23	San Miguel, Rudge, La Bonita, Ciudad de Londres y El Catón	Matthias de Idurte (vecino de Santiago de Chile)	83	44	127			1940										

CUADRO ANALÍTICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIEN TO INGLÉS EN BUENOS AIRES (10)

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Piez.	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1731 Oct.		Alonso del Pozo y then. Nicola del Pozo	1	1	2	220 p.	240 p.	460 p.		E. de O. Reconocen deuda en 20 Oct. 1731 (Bolsa) Plazo 6 meses, después réditos de demora 5 %.							
1731 Nov. 13	San Miguel, Rudge, La Bonita y C.ª de Londres	Juli Cabrera y Abarea (vecino de B.A.)	3	5	8	2 a 220 p.	230 p.	[1820 p.]	2 Hemb.ª casta Madagascar. Resto Casta Angola	Para expendio	Tucumán	3	4	4	2	BsAs. 1731 Nov. 22	
1732 Mar. 15	Bonita, Lorenzo, Ciudad de Londres, Catón	Pe. Fr. Pedro Nolaseo Martínez	8	3	11				Todos casta Angola		Mendoza	8	3	11		Bs. As. 1732 Mar. 17	
1732 Abr. 22	Bonita, Catón, Ciudad de Londres	Thomas Navarro (p/ª Ante Jiménes Parrado, vec. de B.A.)	3	3	6				Todos casta Angola		Tucumán. (para servicio)	1	1	2	2	BsAs. 1732 Ene. 21	
1732 Jun. 17	Ciudad de Londres, S.ª Miguel (o Rudge)	Pedro Bazan (vec. de la Rioxá)	1	1	2				1 var. Casta de Angola 1 hbr. Casta Madagascar		La Rioxá	1	1	2	2	BsAs. 1732 Jun. 19	
1732 (Agosto)		Juana de Ojeda	2	2	2	245 p.	490 p.			E. de O. (BsAs. 18 Ago. 1732) Juana de Ojeda y M. de Arrais. Cant. 490 p. Plazo: 6 meses Réditos de demora a razón de 5 % al año.							
1732 Dic. 16	La Princesa Emilia	Cap.ª Gregorio Navarro	4	4	4				negras mosas, bosales, casta de Angola		Villa Imperial del Potosí	4	4	4	3	BsAs. 1732 Dic. 17	
1732 Ene. 23	Princesa Emilia y La Sirena	Cap.ª de Narvona: 10 (14 varones y 4 h.) p/ el Fe. Thomas Berlú de la C.ª de Hnos. Procur.ª de Misiones Joseph de Zavala	22	6	28						10 seel.ª pert. al Pe. T. Berlú, p/ la Est. en Córdoba y La Rioxá. Tucumán y Perú. Remite. 1. de Plazaola a Salta	14	5	19	13	BsAs. 1733 Feb. 5	
1733 Ene. 31	Princesa Emilia y La Sirena	Ignacio de Plazaola (Regidor de la C.ª de Salta). Pe. Fr. Martín Montes de Oca (procur.ª Conv.ª Sto. Domingo)	2	4	6				bosales, casta Angola		Remite a Asunción del Paraguay San Juan	2	2	4	2	BsAs. 1733 Feb. 10	
1733 Ene. 31	Princesa Emilia y La Sirena	Domingo Rodríguez (vecino de San Juan)	2	3	5						Salta	2	3	5	3	BsAs. 1733 Feb. 12	
1733 Feb. 3	Princesa Emilia y La Sirena	Fran.ª de Vieyra p/ Fran.ª Ante de Encorza (vec. de Salta)	2	4	6						Remite a Asunción del Paraguay San Juan	2	3	6	4	BsAs. 1733 Feb. 23	
1733 Mar. 15	Princesa Emilia y La Sirena	Ant.ª Callegos p/ el Gral. D.ª Juan de Sosa y León. (Ten. de Gov.ª de la ciudad de S.ª Fernando, Valle de Catamarca)	5	2	7						Salta	3	1	4		BsAs. 1733 Jul. 14	
1733 May. 12	La Sirena y Princesa Emilia	Antonio de la Quadra (vec. de Sgo. de Chile)	2	4	6						Catamarca (San Fernando)	2	4	6	4	BsAs. 1733 May. 13	
1733 Jun. 10	Princesa Emilia y La Sirena	Andrés de Malabar por cta. de Juan de Godoy (vecino de Mendoza)	8	5	13				Todos casta de Angola	(para expendio)	Sigo. de Chile	8	5	13		BsAs. 1733 Jun. 11	
1733 Jun. 26	Princesa Emilia y La Sirena	Ten.ª Alonso de Arce y Arceos p/ Juan de Godoy (vecino de Mendoza)	5	5	5				Bosales, Casta de Angola		Mendoza (Cuyo)	5	5	5			
1733 Jun. 26	Princesa Emilia	Narciso Jph. de Suero por cta. del Dr. Agustín de Iriarte (vec. de Julio)	1	1	1				Bosales, casta de Angola		Mendoza (Cuyo)	1	6	4		Bs As. 1733 Ago. 3	
1733 (Julio)	La Sirena y Princesa Emilia	Martín Vicente	1	1	2						Jujuy	1	1	2	2	BsAs. 1733 Jul. 15	
1733 Jul. 29	Princesa Emilia y La Sirena	Guillermo Dugues (1 varón y 1 hembra) y Fran.ª Díaz Cuebas (3 varones) por cta. de Alejandro de Segura (vec.ª del V. de Catamarca)	11	1	5					E. de O. (BsAs. 13 Jul. 1733) Mra. Vicente y Ante Rodr. Cantid. 440 p. Plazo 6 meses. Intereses de la demora 5 % anual. En 1736 se le embarcan 2 negros y 1 negra p/ la ejemplación por 440 p.ª más intereses, pero como paga 250 p.ª, se le devuelve 1 (Feb. 1736).		Valle de Catamarca	4	1	5	4	BsAs. 1733 Ago. 3
1733 Ago. 11	Princesa Emilia y La Sirena	Miguel Martínez del Monge (vec.ª de Salta FG)	2	4	6				Bosales, casta de Angola		Santa Fé	2	4	6		BsAs. 1733 Ago. 12	
1733 Ago. 27	Princesa Emilia y La Sirena	Fran.ª de Vieyra para Nicolás de Regules (residente en Córdoba)	6	4	10						Córdoba del Tucumán	6	4	10	7	BsAs. 1733 Ago. 31	
1733 Sep. 11	Princesa Emilia, Sirena y S.ª Miguel (o Rudge)	Fran.ª de Vieyra p/ María de Vreuta y Fran.ª de Valdivieso (Vec. Sgo. de Chile)	15						1 varón Madagascar. Resto casta de Angola		Sgo. de Chile	15			10	BsAs. 1733 Sep. 14	
1733 Oct. 24	Navios del tráfico Princesa Emilia y La Sirena	Gregorio Bacchiler Alonso de Corta	133	67	200				Bosales, casta de Angola		Reyno de Chile Mendoza	133	67	200	152 2/3	BsAs. 1733 Oct. 26	
1734 Abr. 6	Rudge	Fran.ª García de Piedrabuena	2	1	3				Bosales, casta de Angola		Santa Fé	2	1	3	2	BsAs. 1734 Ene. 29	
1734 (May.)	Rudge, Sirena, Princesa Emilia	Por cta. del R. Asiento de Int.ªt.ª a cargo de Thomas Navarro	2	1	200					(para expendio)	para su expendio en camino y Villa Imperial del Potosí	131	42	173	139 4/15	Bs. As. 1734 May. 20	
1734 Sep. 5	C.ªª de Londres, Sirena, Princesa Emilia y Rudge	Fran.ª de Valdivieso y Baltasar de Ripa	75	25	100					(para expendio)	Reyno de Chile	75	25	100		BsAs. 1734 Sep. 29	
1734 Sep. 22	Rudge, C.ªª de Londres, Catón, Lorenzo y S.ª Miguel (o Rudge)	Juan Bautista de Urquiza y Cristóbal de Urquiza	18	7	25				1 varon casta de Madagascar	(para expendio)	Tucumán y Perú	18	7	25		BsAs. 1734 Sept. 24	
1735 Feb. 1	Princesa Emilia, Sirena, Rudge	Pedro de Les	12	12	12				2 varones ladinos: Diego (Madagascar) y Diego (Angola) y 10 bosales	(Para expendio)	Tucumán y Potosí	12		12		BsAs. 1735 Feb. 12	
1738 (Nov.)		Fran.ª de Suero (y otros vecinos de Chile)	183	101	279	890 p.	180 p.	50220 p.		Pagó en 1720 los 1000 p.ª de comisión por los 20 que conduce (230 p.ª/n.ª). Liquidación de la cuenta en BsAs. Nov. 27 de 1738. Ctr. A.G.N.ª, Colonia Goibena, Hacienda, Leg. N.ª 1. Exp. 8.		Sgo. de Chile	183	101	284		BsAs. 1738 Nov. 21
VENTA DE LOS NEGROS EMBARGADOS:																	
1740 Jul. 2		Juan Granados	2	1	2	100 p.		200 p.	varones viejos								
1740 Jul. 5		Cap.ª Alonso Peña	1	1	1		280 p.	260 p.	1 negro con su oría								
1740 Jul. 11		Fran.ª Xavier de Silva	1	1	1	150 p.		150 p.	1 negro tuerto y gambado								
1740 Jul. 11		Juan Granados	1	1	1	120 p.		120 p.	1 negro viejo								
1740 Jul. 18		Estevan Lomas	1	1	1	80 p.		80 p.	1 negro muy viejo								
1740 Jul. 25		Agustín Curia	1	1	1	140 p.		140 p.									
1740 Jul. 27		Rev. Fe. Hector Pedro de Arroyo	1	1	1	250 p.		250 p.									
1740 Jul. 27		Benigna Guébana	1	1	1	100 p.		100 p.	1 negro viejo								
1740 Jul. 27		Francisco de Rozas	1	1	1	80 p.		80 p.	1 negro muy viejo								

**CUADRO ANALÍTICO DE LAS OPERACIONES DEL ASIENTO INGLÉS EN BUENOS AIRES (11)**

Fecha	Nombre de Embarcación	Comprador	Cabezas			Precios			Observaciones	Modalidades del pago	Operaciones de Reventa	Destino	Cabezas			Fier.*	Fecha del despacho
			V	H	T	C/V.	C/H.	Total					V	H	T		
1740 Jul.		Cap.º Francisco Xavier de Silva	1		1			60 ps.	"aonao viejo"								
1740 Jul. 30		Cap.º Fran.º Xavier de Silva	1		1		150 ps.	150 ps.									
1740 Jul. 31		Juan Samora	1		1		245 ps.	245 ps.									
1740 Ago. 1		Jbh. de Costio y Theran	1		1			25 ps.	"viejissimo"								
1740 Ago. 4		Cap.º Fermín de Pessoa			1			45 ps.	"muy viejo"								
1740 Ago. 6		Roberto de la Fontaine		1	1			60 ps.	"1 negra tallida"								
1740 Ago. 9		Matthias Grimau	1		1			100 ps.	1 n.º "son lamparones"								
1740 Ago. 25		Joseph de Vieyra		1	1			140 ps.	negra vieja								
1740 Sep. 9		Agustín Curia		1	1			190 ps.	1 negra vieja								
1740 Sep. 17		Juan Martínez de Carmona		1	1			170 ps.	1 negra "vieja y cosa"								
1740 Sep. 28		Agustín Curia	1		1		250 ps.	250 ps.									
1740 Nov. 8		Agustín Curia	1		1		250 ps.	250 ps.									
1741 Ago. 2		Rosa de Lezo y Aguirre	1		1		250 ps.	250 ps.									
1741 Sep. 17		Juan de Narroña			1		240 ps.	240 ps.									
1741 Nov. 13		Juan Luis Tronoso		1	2		170 ps.	190 ps.	1 negra vieja Madagascar								
1741 Nov. 18		Joseph de Arroyo		1	1			150 ps.	1 negra vieja Angola								
1741 Nov. 18		Enrique Laure	1		1		250 ps.	250 ps.	1 neg.º p/serv. su persona								
1741 Nov. 18		Rodolfo Tooke	1		1		250 ps.	250 ps.	1 neg.º p/serv. su persona								
1741 Nov. 20		Fc. Rector Pedro de Arroyo de la Cº de Jhs.	1		1		200 ps.	200 ps.									
1741 Dic. 23		Juan Antº Thonelo	1		1		250 ps.	250 ps.									
1741 Dic. 24		Fc. Mro. fr. Martín de Montedroca	2		3		200 ps.	400 ps.	de edad madura								
		M. Páez Bustamante	1		1		170 ps.	170 ps.									
1741 Dic. 28		Domingo Ramallo	1		1		200 ps.	200 ps.									
1742 Feb. 28		Domingo de Bozo y Aguirre	1		1		250 ps.	250 ps.									
1742 Mar. 12		Juan Antº Ortega	1		1		180 ps.	180 ps.									
1742 Abr. 15		Joseph Montes	1		1		130 ps.	130 ps.									
1742 Ago. 15		Sargento Mayor Joseph de Zumelero	1		1		270 ps.	270 ps.									
1746 Jun. 4		Don Juan González			3		110 ps.	110 ps.									
1752 Ago. 21							70 ps.	70 ps.									
							100 ps.	100 ps.									

**OBSERVACIONES**

- 1 Se adopta como lugar la vejeidad.
- 2 Se pone al obligado principal.
- 3 En la ortografía de los apellidos, adoptamos la del documento.
- 4 En la diferencia entre carta-cuenta, certificación dada por los directores de la Compañía y despacho de salida, adoptamos la salida.

**ABREVIATURAS PRINCIPALES**

BaAs.	Buenos Aires	Mrs.	Mendoza
C/u	cada uno, cada una	p/	para
caaa.	causada	princ.	principal
cant.	cantidad	p.º corr.º	pesos corrientes
cta.	cuenta	rest.º	restantes
E. de O.	Escritura de Obligación	vec.º	vecino





**UNIVERSIDAD DE  
BUENOS AIRES**

DEPARTAMENTO EDITORIAL

OBRAS PUBLICADAS

**CIENCIAS ECONOMICAS**

AURELIO GONZÁLEZ CLIMENT: *La industria naval en la Argentina.*

**DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES**

BARTOLOMÉ MITRE: *Profesión de fe y otros escritos.*

ESTEBAN ECHEVERRÍA: *Manual de Enseñanza Moral.*

JUAN B. ALBERDI: *Derecho público provincial.*

**FILOSOFIA Y LETRAS**

*Estatutos, Reglamentos y Constituciones argentinas (1811-1898).*

RUBÉN A. BENÍTEZ: *Una histórica función de circo.*

ROSA GUERRA: *Lucía Miranda.*

CHARLES BALLY, ELISE RICHTER, AMADO ALONSO y RAIMUNDO LIDA: *El impresionismo en el lenguaje.*

LORENZO LUZURIAGA: *La Institución Libre de Enseñanza y la educación en España.*

SARA DE MUNDO LO: *Cruzados en Bizancio.*

OBRAS EN PRENSA

**CIENCIAS ECONOMICAS**

ALFREDO KLAUS: *Las inversiones extranjeras en América Latina durante la última década.*

CARLOS ALBERTO NEUMANN: *Condiciones requeridas para el desarrollo económico.*

**FILOSOFIA Y LETRAS**

P. FERNÁNDEZ UREÑA: *La versificación española irregular.*

**AGRONOMIA Y VETERINARIA**

JUAN JOSÉ BOERO: *Las garrapatas de la República Argentina.*

JUAN LAPORTE: *Semillas y plántulas de las crucíferas cultivadas en la Argentina.*

