



# Capítulo 31

**MARGARITA GUERRA MARTINIÈRE / RAFAEL SÁNCHEZ-CONCHA BARRIOS**  
Editores

## **HOMENAJE A JOSÉ ANTONIO DEL BUSTO DUTHURBURU**

**TOMO II**



**FONDO  
EDITORIAL**

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

*Homenaje a José Antonio del Busto Duthurburu*

Margarita Guerra Martinière, Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores

© Margarita Guerra Martinière, Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores

De esta edición:

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2012

Av. Universitaria 1801, Lima 32 - Perú

Teléfono: (51 1) 626-2650

Fax: (51 1) 626-2913

feditor@pucp.edu.pe

www.pucp.edu.pe/publicaciones

Cuidado de la edición, diseño de cubierta y diagramación de interiores:

Fondo Editorial PUCP

Primera edición, abril de 2012

Tiraje: 1000 ejemplares

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente,  
sin permiso expreso de los editores

ISBN: 978-9972-42-991-0

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2012-03236

Registro de Proyecto Editorial: 31501361101865

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

# VIVIR Y MORIR EN ALTA MAR. LA COMERCIALIZACIÓN DEL ESCLAVO EN HISPANOAMÉRICA A FINES DEL SIGLO XVIII<sup>1</sup>

*Cristina Mazzeo de Vivó*

## I. Antecedentes

Existen referencias sobre la comercialización del esclavo africano antes de la conquista de América, que evidencian su ingreso en Medio Oriente y en China antes del siglo XV. Allí sirvieron como trabajadores en las plantaciones y como soldados en Arabia, Persia e India, como estibadores y tripulantes en el Océano Índico y como trabajadores domésticos, concubinas y cortesanas (Edet, 1989, p. 79). También los encontramos en el Imperio Romano distinguiéndose como soldados.

En las civilizaciones precolombinas especialmente en México y en Centro América se han encontrado restos arqueológicos y artefactos con figuras negroides que evidencian la presencia de africanos antes de la conquista. De acuerdo a investigaciones arqueológicas en tumbas y al análisis de ciertos fósiles encontrados junto a conchas y moluscos del tipo de África Oriental, se puede confirmar su presencia en lugares como en el Darién (región entre Panamá y Colombia) Norte de Brasil, Saint Vincent, Venezuela, Florida en un periodo previo al tráfico de esclavos. Algunos estudios sugieren que fueron desplazados de su rumbo por las corrientes del Atlántico Norte en el siglo 1000 AC. (948-680 AC) o por actividades mercantiles de los pueblos del Sudán entre los siglos XIII y XVI (Edet, 1989, p. 80).

En el Atlántico la presencia de esclavos a escala masiva se los encuentra especialmente a partir de la conquista y colonización española. Para Germán Peralta la introducción de negros fue uno de los mecanismos de dominación más importante de la conquista y colonización debido a que balanceó el desequilibrio demográfico producido por la extinción de la población indígena y la escasa población castellana asentada en el Nuevo Mundo. El esclavo se prefirió a los indígenas para determinadas funciones especialmente para el trabajo en las plantaciones.

---

<sup>1</sup> Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en el IX Coloquio Interdisciplinario de Investigaciones Históricas de la Universidad Federico Villarreal el 5 de octubre del 2004 y en el III Congreso de Historia Marítima del Perú en noviembre del 2004.

Se consideraba que el rendimiento del esclavo era cuatro veces más que la de un indio (Peralta Rivera, 1990, p. 17)<sup>2</sup>. Por otro lado, la defensa de la condición del indio llevó al Padre Bartolomé de las Casas a sugerir la importación de esclavos africanos para el trabajo en América, de lo cual luego se arrepintió (Las Casas, 1985, p. 6).

El comercio en América estuvo en relación directa con la caída demográfica de poblaciones autóctonas especialmente en el Caribe región donde alcanzará su máxima comercialización en el siglo XIX. En México y en Chile el esclavo negro fue más requerido en el siglo XVII, mientras que en el Perú en el XVIII.

De esta manera el continente africano se convirtió en el principal proveedor de las necesidades de mano de obra para las plantaciones en América y el Caribe. La esclavitud no era rara ni nueva en los pueblos africanos, los prisioneros de guerra, los reos, por homicidio, robo, hechicería, adulterio o deudas, caían generalmente en servidumbre de aquellos países que se dedicaban al tráfico humano. Sin embargo, Fernando Ortiz sostiene que era muy diferente la esclavitud africana a la indiana, a excepción de Dahomey y Ashanti, donde la esclavitud era común, pero la diferencia social y económica entre el esclavo y el libre, en dichas regiones, era muy tenue, como lo expresan la mayoría de los viajeros de la época anterior a la trata. Cuando el comercio comenzó a realizarse a gran escala entonces los reyezuelos negros tomaron a sus vasallos y los vendieron como esclavos, no solo vendían los propios sino que hubo casos como el rey de Dahomey que vendió a todos los habitantes de una aldea, y de esa manera «la búsqueda de un botín viviente de prisioneros para los tratantes de esclavos se hizo normal en Africa» (Ortiz, 1987, p. 118).

## II. Excesos y abusos en la obtención de negros esclavos

Hay muchas referencias al respecto sobre los abusos y las mentiras que se realizaron para la caza de hombres para su venta, lo que hizo que África estuviera sumida en constantes guerras de exterminio, de lo cual se tenía conciencia en el siglo XVI como lo prueban muchas referencias al respecto. A modo de ejemplo diremos lo que el padre Mercado expresaba en el texto escrito sobre el trato que recibían los negros de Cabo Verde: «sabido es que por Guinea [...] lo que en efecto pasa según es pública voz y fama que en rescatar sacar y traer los negros de su tierra para Indias [...] hay dos mil engaños y se hacen mil robos y se cometen mil fuerzas pues en todas partes hay aparejados portugueses o los mismos negros para mercarlos» (Mercado, 1987, p. 119).

---

<sup>2</sup> Peralta explica que entiende por mecanismo de dominación a los medios que utilizó el conquistador para dominar a la población indígena. En este sentido el esclavo negro servía a los fines de los españoles al ser utilizado como peón, soldado y empleado doméstico.

Entonces por un lado tenemos el comercio y trata en África que se acrecentó con la demanda derivada de las necesidades de América y por otro el comercio y la distribución en América de lo que hablaremos seguidamente.

### III. Ingreso de esclavos en Latinoamérica

Los esclavos extraídos de África llegaban a América por dos vertientes, la del Atlántico y la del Pacífico<sup>3</sup>. La cuenca del Pacífico contaba como principal el eje Panamá -Callao y el cargamento se distribuía a los puertos de Acapulco, Valdivia, Guayaquil, Callao y Valparaíso. Pero esta ruta, aunque nunca desapareció, quedó en desuso en el siglo XVIII, al abrirse la cuarta región del Atlántico, es decir la cuenca del Río de la Plata. Por el Pacífico ingresaban además los esclavos llamados chinos que provenían de Filipinas (Mellafe, 1987, pp. 61-62).

La ruta del Atlántico, especialmente la entrada por el Río de la Plata permaneció cerrada al comercio legal hasta finales del siglo XVIII, no obstante fue la puerta de entrada de abundante contrabando, no solo de esclavos sino también de mercaderías. La proximidad con el Brasil significó una tentación irresistible para los pobladores de la zona de asegurarse por la vía del contrabando lo que España les negaba. Sin embargo, el asiento de negros y mercaderías trocadas por frutos del país, contó desde 1598 con la tolerancia de los gobernadores pues la región no podía prosperar mientras dependiera de un comercio tan irregular (Studer, 1984, p. 28). Incluso los mismos españoles a quienes se autorizaban enviar una limitada cantidad de mercaderías sobre la que pagaban derechos aduaneros, embarcaban subrepticamente varios millones sobre los cuales no pagaban derecho alguno. Cuanto menos se permitía legalmente tanto mayores eran sus oportunidades de ganancias ilícitas (Studer, 1984, p. 30).

No obstante hubo permisos especiales, y el primero de ellos que fue para la importación de esclavos por el puerto del Río de la Plata data de 1534 dos años antes de la primera fundación de Buenos Aires. Esta era una ciudad pequeña y si bien no tenía necesidad de mano de obra esclava dado que basaba su economía

---

<sup>3</sup> La ruta del Atlántico se hacía a través de cuatro regiones. la del Caribe por los puertos de La Habana, Santo Domingo y San Juan, la de México y Centro América cuyo puerto principal era Veracruz; la tercera y quizás más importante por el volumen que recibió fue la que tenía como puerto de entrada Cartagena. Parte de estas cargas pasaban al Pacífico por Panamá, otras se repartían en las costas Venezolanas y al interior del Virreinato de Nueva Granada por el río Magdalena. Desde allí una pequeña parte pasaba al Pacífico por Panamá mientras que la otra permanecía en Centroamérica desde donde se proveía a la zona de Venezuela. Por último, la cuenca del Río de la Plata cuyo puerto era Buenos Aires, se convirtió en punto de partida de la ruta terrestre que se contraponía a la del Pacífico. Desde Buenos Aires existían dos rutas, una pasaba sucesivamente por Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy llegando a Potosí y la otra se enviaba desde Córdoba a Mendoza para llegar a Santiago y Valparaíso y se prolongaba a Coquimbo hasta el norte de Arica abasteciendo de esclavos a los valles de la costa peruana (Mellafe, 1987, p. 65).

en el comercio y en una agricultura limitada, pues no había plantaciones como en el Brasil o el Caribe, la plaza servía como puerto de recepción para la enorme región interior que incluía Paraguay, Chile y el Alto Perú. Entonces la mayoría de los africanos que llegaban a Buenos Aires solo permanecían allí breve tiempo para luego continuar viaje por tierra hasta su destino final (Reid, 1989, p. 32).

Fue con el reglamento de Comercio Libre que Buenos Aires y el resto de las provincias interiores gozaron del comercio legal al igual que los otros puertos habilitados. Este comercio fue liberado de las trabas aduaneras por una real orden de 1789 que permitió el ingreso de negros para Caracas, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. En 1791 dicha disposición se extendió a los virreinos de Santa Fe y Buenos Aires y, posteriormente, en 1795 se habilitaron los puertos de Paita y Callao para tal fin. No obstante ello los permisos fueron por períodos limitados de tres a cuatro años, y existieron prórrogas en distintas fechas (1798, 1800 y 1804) (Mellafe, 1987, p. 49).

Las razones que argumentaba la corona para extender dichos permisos y prórrogas fue la necesidad de fomentar la agricultura y por lo tanto permitir el ingreso de mano de obra esclava, dado que los indígenas eran más utilizados en la explotación de las minas. En 1797 debido a las dificultades del tráfico a causa de la guerra imperante con los ingleses, el rey decretó un permiso para la introducción de negros bozales con destino al Río de la Plata, Chile o Lima durante dos años, ya sea que vinieran desde la costa de África o de las colonias portuguesas, los cuales gozarían de los mismos derechos y condiciones estipuladas en 1791. A raíz de esta decisión los portugueses entraron a competir con los comerciantes españoles, se autorizó a los extranjeros, entre ellos a Manuel de Sousa Freire, a importar 1200 negros bozales en barcos portugueses retornando frutos del país a puertos lusitanos mientras durase la guerra (Studer, 1984, p. 279).

El puerto habilitado para tal fin era Montevideo porque el de Buenos Aires no contaba con las instalaciones sanitarias para la cuarentena de los esclavos problema que la junta del Consulado quiso resolver, pero todo esto quedó en nada cuando en 1799 se dio por terminado el intercambio con neutrales. No obstante, se prolongó un año más el arribo de embarcaciones a Montevideo, siempre que se constatará que la carga era de pertenencia española. Como vemos la legislación era bastante flexible y el acatamiento a la ley incierto como veremos más adelante. El comercio con neutrales dejaba importantes ganancias por lo que tanto las autoridades españolas como rioplatenses y británicas dejaban hacer, sin tomar ninguna acción al respecto.

Esta situación derivó en que durante los años 1801 y 1802 hubo una gran cantidad de embarcaciones extranjeras que llegaban al puerto de Montevideo, y se produjo un alto incremento del contrabando. Por lo que cuando se tuvo noticias del término de la guerra los miembros de la Junta de Comercio de Buenos Aires.

Pidieron que se restableciera el monopolio comercial y se prohibiera la llegada de buques extranjeros al Río de la Plata...

señalaban que el país estaba inundado de géneros extranjeros prohibidos, que se efectuaban fuertes extracciones de dinero y se retornaba solo un corto número de esclavos pero en cambio cuantiosas mercaderías. Por lo tanto pedían que dicho comercio se hiciera en buques nacionales de construcción propia o españolizados y con tripulación de naturales (Studer, 1984, p. 301-302)

En 1804, el tráfico negrero tomó nuevo impulso debido a una real orden de España que consideró nacional a todo barco que en el momento de la venta hubiera hecho cinco viajes a las costas de África en procura de esclavos debiendo totalizar en esos viajes un cargamento de 250 negros (Tjarks, 1962). En esta época las condiciones de ingreso de barcos negreros se hicieron bajo muchas irregularidades. Los barcos ingleses apresados llegaban, vendían los esclavos, la embarcación cambiaba de nombre y salía nuevamente hacia los puertos del Pacífico. La incertidumbre de los esclavos de no saber cual era su destino final llevó a los negros a sublevarse y en las refriegas se produjeron muchas bajas y pérdidas humanas (Studer, 1984, pp. 306-307). Fue el caso de la fragata inglesa «Neptuno», del comercio de Liverpool que había salido hacia Cabo de Buena Esperanza el 8 de abril de 1803 con un cargamento de 347 negros, apresada por una fragata holandesa y vuelta a Montevideo en 1804 de la cual hablaremos más adelante<sup>4</sup>.

#### IV. Trato dado al esclavo

La legislación española trató de limitar los abusos cometidos contra los esclavos mediante una serie de leyes y decretos como la real orden de 1789 que no solo dio la libertad de comercio sino que además reguló la educación, la alimentación y la vestimenta así como el impedimento de los dueños de hacer trabajar al esclavo en los días festivos (Ortiz, 1987, pp. 408-415)<sup>5</sup>. En esa época se establecieron normas que tendían a dar un trato más humanitario a los esclavos además de procurar su desarrollo espiritual desde el punto de vista de la moral cristiana.

Para Elena de Studer, esta nueva legislación significó el tránsito hacia un régimen jurídico que colocaba al esclavo muy cerca del hombre libre, especialmente en cuestiones penales. Además, puso límites a los abusos de los dueños demostrando de esta manera, una vez más, el intervencionismo del Estado en la propiedad privada (Studer, 1984, p. 334). No sabemos si estos principios humanitarios se cumplieron en la práctica pero, según las crónicas de los viajeros afirman que, en el caso del

---

<sup>4</sup> Archivo General de la Nación de Buenos Aires (en adelante AGN). Hacienda, leg. 120, exp. 3046.

<sup>5</sup> Decreto del 31 de mayo de 1789.

Río de la Plata, los esclavos porteños fueron bien tratados recibiendo muchos de ellos el apellido e incluso la libertad además de bienes. Debemos considerar en este enfoque que en el Río de la Plata no hubo plantaciones por lo tanto el esclavo fue usado como jornalero, en el servicio doméstico, en los hospitales y presidios e incluso fueron incorporados al ejército en las compañías de pardos y morenos libres, en especial durante la guerra de independencia (Studer, 1984, p. 330). Esta situación se repitió a su vez en Venezuela, Colombia y Perú.

En el Perú contamos con algunas nuevas investigaciones como la de José Javier Vega quien se ocupa de la vida cotidiana en la hacienda Tumán en Lambayeque, y explica que la misma estuvo en manos de los jesuitas quienes habían adoptado una serie de reglamentos y disposiciones morales quizás bastante particulares (Vega, 2003, p. 67). Por su parte Jean Pierre Tardieu en su investigación sobre la esclavitud en el Cusco comenta sobre el apego que el amo llegaba a tener con el esclavo derivaba en un deseo de «compensación y manumisión», es decir darle al esclavo la libertad (Tardieu, 1998, p. 115)<sup>6</sup>.

No obstante ello, fueron famosos los palenques, revueltas y levantamientos de esclavos a lo largo del siglo XVIII, cuyo objetivo claro siempre fue el deseo de libertad (Espinosa, 1999)<sup>7</sup>, por lo que no podemos concluir fehacientemente que no hubo excesos, demás está decir que el sistema de esclavitud fue inhumano. Pero sí podemos confirmar que la situación más crítica vivida por el esclavo era la travesía, donde se producía la mayor cantidad de muertes y donde la ambición de los traficantes y su afán de hacer dinero no tenía en cuenta su condición humana.

## V. La travesía de un barco negrero

Al dolor de ser capturado y vendido como esclavo se añadía la experiencia de ser desarraigado y transportado al Nuevo Mundo lo que se hacía en circunstancias penosas y muy difíciles de explicar con palabras. En 1740 un médico de una embarcación británica con rumbo a Buenos Aires describía las condiciones en que eran trasladados. Cuenta el médico que:

durante más de setenta días tuve que levantarme a las cuatro de la mañana y bajar hasta donde se encontraban los esclavos para ver los que habían muerto y auxiliar a los moribundos, luego a la tarde a las 6 conducíamos a los esclavos a sus lugares de descanso previa revisión de toda su ropa, precaución ésta dictada por el temor de que tuviesen armas escondidas cuchillos, clavos, etc. A las ocho

<sup>6</sup> Tardieu da muchas referencias de cartas en las que se expresa el amor, el apego y el deseo de manumisión con algunos esclavos, especialmente los niños huérfanos.

<sup>7</sup> La autora da importante información sobre los palenques en el valle de Carabayllo, en la hacienda Chuquitanta; en las haciendas de San Nicolás de Supe y Caral y en la hacienda Andahuasi.



de la noche administrábamos los remedios indicados para esa hora y luego a las doce les suministrábamos a los enfermos una pequeña dosis de agua medicinal, pero todo era en vano, la hidropesía fue una enfermedad fatal, de cuatrocientos cincuenta esclavos hombres y mujeres sepultábamos más de la mitad, esta enfermedad se originaba en individuos no acostumbrados al encierro debido a la falta de ejercicios y a la reducida alimentación de porotos, arroz, etc. la enfermedad determinada por estas causas dice el médico, hubiera hecho difícil su curación en tierra, a bordo resulta irremediable y acrecentaba su gravedad la aparición del escorbuto (Reid, 1989, p. 34).

Otro factor que contribuía a la mortalidad en el tránsito al nuevo mundo a través del Atlántico era que los esclavos abordaban las naves en África ya enfermos debido a que estaban engrillados y con bozales por muchos meses bebiendo poco agua comiendo raíces, frutos silvestres y desfallecidos por el calor y las fatigas de las marchas, expuestos a todas las intemperies llegando al puerto casi exhaustos. Y a esto se agregaba que a menudo se debilitaban por el hecho de que los negros no querían comer debido a que pensaban que los blancos los quería engordar para luego comérselos. Otro médico, en 1804, resumiendo el trauma sufrido por todos los negros traídos al Nuevo Mundo, explicaba,

criados a su albedrío son conquistados por sus semejantes y conducidos prisioneros hasta los puertos de mar, experimentando en las travesías sed, hambre, encierro, mal trato y todo lo que es capaz de afligir el corazón humano, como dejar sus conocidos, su patria su independencia, y la privación de todos los objetos que lisonjaban sus sentidos y que constituían su felicidad (Espinoza, 1999, pp. 34-35).

Los cautivos pasaban de los barracones al entrepuente de los buques negreros y con ello no terminaba el cautiverio por el contrario se agudizaba. Son muchísimas las referencias respecto a los atropellos causados en las embarcaciones, como conducir más cantidad de la que el barco permitía, esconder los esclavos en un entrepuente pequeño por temor a ser sorprendidos por cruceros ingleses y luego al abrir las escotillas encontrar más de la mitad muertos por asfixia; o echarlos al mar cuando se enfrentaban a autoridades que reconocían que dichas embarcaciones transportan más de lo permitido o venían de contrabando, como sucedió en 1814 cuando el barco español Carlos, de 200 toneladas llevaba 512 negros, 180 más de los permitidos a pesar de haber echado al mar 80 antes de ser capturado (Ortiz, 1987, pp. 147-151)<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> El autor da importantes referencias sobre la situación del esclavo en alta mar, además de las citadas. Su fuente de documentación son la mayoría viajeros como Giovanni Antonio Cavazzi, Pierre de Vaissiere, Alexander Falconbridge, Lucien Peytraud entre muchos otros (Ortiz, 1987, p. 158).

## VI. La travesía de un barco negrero a fines de la colonia

Don Joaquín del Pino virrey gobernador de las Provincias del Río de la Plata se mostraba bastante complaciente con la llegada de barcos extranjeros que conducían negros, pero firme con la importación de frutos de colonias extranjeras, lo cual solo estaba permitido hacer en buques nacionales. Los barcos llegaban con mercaderías y luego registraban que dicha embarcación sería destinada a la trata de esclavos, pero esto era una simple pantalla que servía a numerosos fraudes. Por otro lado era común que los comerciantes españoles enarbolaran el pabellón portugués para realizar sus viajes a África y, de esa manera, sortearan dificultades en la travesía. Por ejemplo, por esa fecha la fragata «Nuestra Señora de la Concepción», alias La Reina, había comprado esclavos en las costas de África a nombre de su Majestad y a su llegada a Montevideo, como no obtuvo suficientes documentos para poder nacionalizar la nave, se vio en la necesidad de efectuar un segundo viaje a Lisboa donde recibió el certificado de propiedad española expedido por el cónsul general de España en dicha ciudad, en consecuencia a su retorno a Montevideo en 1803 se declaró solemnemente españolizada e incorporada a la marina mercante con la expresa aclaración que solo se dé como destino el tráfico de esclavos (Studer, 1984, p. 304).

En 1802 fueron tantas las arribadas con alguna excusa que luego pedían el permiso de vender sus productos que el virrey del Pino, dispuso el cierre del puerto de Montevideo a la entrada de todo buque extranjero con el objeto de reducir el contrabando pero esta disposición no duró mucho tiempo. Con el siguiente virrey, Sobremonte, el tráfico tomó nuevo impulso y España entregaba la nacionalización a aquellas embarcaciones que hubieran realizado cinco viajes a la costa de África en procura de esclavos debiendo totalizar un cargamento de 250 negros y volvió a ser Montevideo el puerto de arribada forzosa (Tjarks, 1962, p. 397). Estas idas y venidas de la legislación propiciaron una serie de artimañas llevadas a cabo por los dueños de las embarcaciones que trataban de españolizar las fragatas para obtener el permiso de la venta de la esclavatura.

Un ejemplo de ello fue la situación vivida en el año 1804 con la llegada de un barco negrero en la Ensenada de Barragán, cerca de Buenos Aires. El 22 de marzo de dicho año apareció una fragata desconocida por carecer de bandera, que dio fondo en Punta Lara<sup>9</sup>. Al día siguiente se supo que se nombraba «Águila» y decía proceder de Santa Catalina, Brasil, con cargamento de cuarenta negros esclavos consignados a don Benito de Olazábal del comercio de Buenos Aires. Se presentó el comandante general de Marina don Pascual Ruiz Huidobro y la embarcación

<sup>9</sup> Punta Lara es un sector del Río de la Plata donde se encuentra la ensenada de Barragán, muy próxima al puerto del Río de la Plata.

fue detenida, a partir de cuyo momento comenzó un largo proceso para determinar el origen y la procedencia de la misma<sup>10</sup>.

Dicha fragata, «Águila», había sido comprada por Benito de Olazábal a don Jacinto Jorge de los Ángeles, vecino de Santa Catalina en las costas de Brasil, según la escritura pública y pasaporte, al momento de su detención conducía 40 negros esclavos, de 18 años todos de sexo masculino que llevaban «una señal que iba desde el medio de la frente hasta acabar a la altura del cuello». Estos negros estaban destinados a Lima junto con otra partida que conducía por su cuenta el capitán de la embarcación Simón de la Rocha<sup>11</sup>. A través de las declaraciones de varios testigos, entre ellos el cirujano, la tripulación y otras personas se fueron esclareciendo algunos puntos como por ejemplo, que la mencionada fragata, antes de llegar a dicho puerto había hecho una escala en Montevideo donde su capitán Simón de la Rocha condujo por su cuenta una carga.

Luego de la declaración de los testigos (entre ellos Joaquín Manuel González de 42 años y Tomás Blanco Cabrera, teniente de Navío de la Real Armada) se conocieron los pormenores del origen y procedencia de dicha embarcación. De acuerdo a las características de la misma, por ejemplo, tenía «una pala de tajamar, con León sin corona y a popa sobre la cubierta superior un camarote de crujía que sirve de camarita separado por ambas bandas dejando paso franco para tránsito y maniobra con las demás señales [...]». Se supo que dicha fragata era la misma que había entrado a Montevideo a principios de año, el 21 de enero, denominada «Neptuno».

La «Neptuno» era del comercio de Liverpool, procedente del Cabo de Buena Esperanza con un cargamento de 347 negros esclavos, que seguían su derrotero para las islas Barbados una de las de Barlovento, y sobre las costas de África fue apresada por una polacra con bandera holandesa que hacía siete meses había salido de Montevideo. La fragata se dirigió luego a Río de Janeiro, allí dejaron al capitán y luego tomó rumbo a Montevideo llegando a ese puerto el 21 de enero de 1804<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Todo el proceso de este juicio, base del presente trabajo se encuentra en el Archivo General de la Nación de Buenos Aires, bajo el leg. 120 de Hacienda, exp. 3046.

<sup>11</sup> En el año 1801 Benito de Olazábal había consignado el bergantín «La Serpiente» a Jacinto de los Ángeles, la cual fue conducida a África para la compra de negros y fue apresada por corsarios ingleses, a la altura de Buena Esperanza, pero luego de mucho tiempo se declaró por «mala presa» y se devolvió el dinero del buque y el valor de la carga que ya estaba vendida. Olazábal, como albacea de Tomás Fernández, decidió comprar otra llamada «Águila», a Jacinto de los Ángeles, que resultó ser la «Neptuno» capturada por la polacra holandesa «Hoop». Con una carga de cuarenta negros esclavos, salió de dicho puerto para el Callao de Lima pero hizo escala en la ensenada de Barragán, donde fue detenida. Carta dirigida a Don Antonio de San Vicente por Benito de Olazábal del año 1801, en leg. 120, exp. 3046.

<sup>12</sup> AGN. Buenos Aires 36.7.3 leg. 21, exp. 99. La fragata «Neptuno» había salido de Liverpool el 20 de junio de 1803 y fue apresada en las costas de África el 17 de septiembre de dicho año.

El capitán francés Mordeille de la polacra corsaria «Hoop», que conducía la presa inglesa «Neptuno», al llegar a Montevideo solicitó licencia para vender los esclavos pero solo se le concedió permiso la venta de 18 esclavos y por disposiciones de las autoridades del puerto debía dejar éste con su cargamento lo antes posible. Según sus declaraciones se había producido un levantamiento de esclavos que amenazó a toda la tripulación, por lo cual no podía salir del puerto como se lo solicitaba el virrey por temor a otra sublevación. Según el capitán la situación llegó a tal punto que tuvieron que pedir auxilios a otras embarcaciones, pero no pudieron evitar que algunos esclavos se echaran al mar.

A raíz de dicha situación el capitán Mordeille volvió a declarar que debía cierta cantidad a su apoderado en dicho puerto y además se veía en la imperiosa necesidad de solicitar nuevamente permiso para la venta de «si no todos por lo menos la mayoría» de los negros dado que tenía que preparar la salida del buque, atender a cincuenta individuos que componía su tripulación y además mantener a los 349 esclavos que permanecían en el barco. También decía que debía adelantar a la tripulación unos tres a cuatro mil pesos sin lo cual no podría contar con la misma para salir del puerto. Incluso argumentaba que sabiendo que España estaba en guerra con Inglaterra no podían las autoridades desaprovechar la posibilidad de adquirir la mano de obra para la agricultura que el ofrecía «más cuando al gobierno le es de urgente necesidad de hacerse de estas manos útiles»<sup>13</sup>.

El 28 de febrero aparece otra solicitud en la que vuelve a expresar esta vez la necesidad de desembarcar la esclavatura, para *vestirlos y refrescarlos* pues estaban enteramente desnudos y para ello necesitaba por lo menos diez pesos para cada uno los que sumaban 3490 pesos a lo cual había que agregar el gasto para su mantenimiento, incluso expresaba que él estaba dispuesto a sacrificar todo lucro, tratando de demostrar que en dicha operación no había ganancia alguna. Por otro lado, decía que no podía mantener por más tiempo a bordo del buque a los esclavos y solicitaba la venta de unos setenta para hacer frente a sus necesidades. Hacía mención además de la real orden que prohibía la venta e introducción de presas lo cual no había impedido por ejemplo que se le hubiese concedido a otras embarcaciones la venta de vino como el introducido por el corsario francés y su comandante Bordichón<sup>14</sup>.

Volvió más tarde a suplicar el desembarco de los esclavos dado que mantenerlos a bordo influiría en los planes de rebelión que tenían,

dado que carecen cada vez más del aseo y asistencia [...] porque ni a sus diligencias naturales se les permite salir sino uno a uno lo que causa menos limpieza y que aterrada su gente no quiere bajar a sus reconocimientos por lo que presume sean

<sup>13</sup> AGN. Buenos Aires Tribunales 36.7.3 leg. 21, exp. 94, 13 de febrero de 1804.

<sup>14</sup> *Ibidem*, 28 de febrero de 1804.

mayores sus incomodidades y por consiguiente (están) más expuestos (a la rebelión) que separados y repartidos [...] y cerciorados de ser vendidos y mejor tratados<sup>15</sup>.

Lo cierto es que el gobernador de Montevideo expresaba que por la experiencia de otras veces tenía bien sabido que los buques extranjeros con presas, o sin ellas, llegaban al puerto con la intención de conseguir vender sus cargamentos con permiso, o sin el, para cuyo fin se valían «de todo un género de pretextos y arbitrios a los que contribuían los mismos nacionales conducidos de un sórdido interés». Incluso denunciaba que en este caso se le había permitido vender más de los necesarios para proveer víveres tanto a la tripulación como a los esclavos. Y, por lo tanto, consideraba que todo era un invento para obtener el permiso de la venta de las presas y le insinuaba al comandante del puerto Ruiz Huidobro que debía tener mucho cuidado, pero que si lo consideraba necesario le diera el permiso para la venta de la totalidad de los esclavos.

Pero, cuando se tuvo el permiso para tal venta, inesperadamente Mordeille cambió de idea manifestando que debía hacerse a la mar con todos los negros lo cual fue verificado por las autoridades del puerto. ¿Qué había sucedido? Pues en esa misma fecha había salido del puerto de Montevideo otra fragata, llamada «Eulalia», alias la Bárbara, al mando de Tomás Lopategui con destino a Lima. A raíz de la arribada forzosa de la «Eulalia» al puerto de Maldonado<sup>16</sup> por una nueva sublevación de esclavos, se aclaró toda la situación.

Los esclavos que transportaba la «Neptuno» fueron reembarcados a la fragata «Eulalia» en medio del mar y por la noche. Por lo cual sedejaba entrever que dicho capitán Mordeille vendió toda la esclavatura a otro comerciante de esa plaza, (Nicolás Orgera) a pesar de la prohibición de las leyes y la negativa que hasta entonces le había hecho el virrey. Las autoridades del puerto solicitaron cortar toda comunicación entre el capitán y el dueño de la fragata «Mateo Margariño» dejando incomunicado a dicho buque hasta que se verificase la culpabilidad en el embarco de parte de los negros o decir si estos se transbordaron de una o otra embarcación bien la noche anterior antes de la salida del puerto o bien después de haber verificado la misma y en consecuencia se debía actuar con todo el peso de la ley<sup>17</sup>.

Por su parte, el comandante del puerto de Maldonado declaraba lo siguiente respecto a la arribada forzosa de la «Eulalia»: «salió de Montevideo el 23 de marzo con una considerable partida de esclavos y tuvieron que hacer una arribada forzosa para bajar a tierra unos 20 o 25 negros sublevados que podían fermentar los ánimos de sus compañeros». En tales circunstancias se le solicitó el correspondiente auxilio

---

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> Maldonado es un puerto de la costa de Uruguay muy próximo a la actual Punta del Este.

<sup>17</sup> AGN. Buenos Aires 36.7.3 leg. 21, exp. 94, 27 de marzo de 1804.

de tropas para verificar el desembarco de acuerdo a lo pretendido por el referido capitán. La situación fue tan crítica por lo que se decidió enviar una guarnición mayor de 22 hombres para reforzar aquel auxilio y superar el incidente el cual tuvo funestas consecuencias porque según las noticias, los negros se habían apoderado de los víveres y aguada y estaban empeñados en forzar las escotillas siendo las circunstancias tan críticas y tan cortos los auxilios que le podían ofrecer que era conveniente que la fragata volviera al puerto de Montevideo. La embarcación había sufrido además la rotura del mamparo de la división que separaban a las negras de los negros, unos quisieron levantar las escotillas por lo que se ha determinado que se cargasen los dos obuses que se encontraban en popa, dejando la mitad de la tropa en el buque y la otra mitad en la lancha dado que no se entregaban por voluntad sino a rigor del fuego y si «se les da algún tiempo harán alguna avería en la bodega pues no hay quien pueda bajar y no se sabe lo que están haciendo». Con el auxilio de la tropa lograron desembarcar a unos cien negros en Punta del Este y se encarcelaron unos 20 en el cuartel de Maldonado. El gobernador ordenó suspender la salida del navío y proceder a una investigación tomando la declaración a los individuos que habían estado en el barco para establecer cuantos negros había y donde fueron embarcados y si esto coincidía con el parte de salida de Montevideo<sup>18</sup>. No obstante ello, el 12 de mayo aún no se sabía nada sobre las declaraciones solicitadas por la sublevación de los negros y desembarcos en Maldonado.

Mientras que los negros pasaron a la «Eulalia», la fragata «Neptuno» siguió su rumbo a Santa Catalina donde fue vendida a Benito de Olazábal por intermedio del sobrecargo de la «Hoop» y fue conducida por el capitán Simón de la Rocha, con un nuevo cargamento de negros a Montevideo y luego siguió rumbo a Barragán donde fue detenida por no llevar bandera y allí fue donde comenzó nuestra historia<sup>19</sup>.

El juicio iniciado en Buenos Aires, finalizó en agosto de 1804 en el cual se dictaminó que el apoderado de Benito de Olazábal, Don Antonio San Vicente, del comercio de dicha ciudad, podía hacer uso de la fragata que había sido españolizada y, respecto a si podía utilizarse en el tráfico directo de negros con la costa de África, las autoridades respondieron que «se reservaba el Juzgado de Marina el proveer a su tiempo lo que corresponda sobre los puntos de que debe conceder». Como vemos, en concreto no se resolvió nada lo que prueba una vez más las irregularidades en este tipo de comercio.

---

<sup>18</sup> *Ibidem.*

<sup>19</sup> AGN. Buenos Aires. Testimonio de los autos de la Fragata «Neptuno» o «Águila», 1ra. Pieza, leg. 120 exp. 3046, hacienda, en otra parte del expediente dice que la fragata «Águila» entró en Barragán con bandera española.

## VII. El caso de la «Eulalia»<sup>20</sup>

Los esclavos que se trasladaron a la «Eulalia», no dejaron de padecer. Dicha fragata de Mateo Margariño fue vendida al capitán Tomás de Lopategui, que llegó al Callao a mediados de 1804 conduciendo la esclavatura y dio lugar a un nuevo juicio que se ventiló en el Consulado de Comercio. Dichos negros provenían de la fragata «Neptuno», la cual había arribado a Montevideo en enero de 1804, pero su comandante no estaba autorizado a vender tan elevado número de piezas, por lo cual las operaciones se realizaron secretamente y con el mayor sigilo.

El conflicto en Lima se suscitó entre los dos comerciantes de Montevideo, Tomás de Lopategui el capitán del barco y Andrés Nicolás Orgera el dueño de los esclavos quien no quiso cancelar el importe de los fletes de los esclavos conducidos dado que según el contrato de fletamento este se había hecho bajo la expresa condición de darles buen trato, alimentación adecuada, asistencia médica y un lugar cómodo durante la navegación. En dicho barco se introdujeron 275 esclavos cantidad que coincide con los traspasados de la «Neptuno» (eran 349 menos setenta que se vendieron en Montevideo por el capitán Mordeille) sin tener en cuenta los veinte que se bajaron en Maldonado por ser considerados los cabecillas de la rebelión, en Valparaíso murieron quince, otros diez en el puerto de Arica, seis en Pisco, y veintitrés en la ciudad del Callao, un total de 54 muertes en la última etapa de la travesía, lo que en porcentaje es un 16%<sup>21</sup>.

Del juicio, que es muy extenso, se desprende, además, que se dio como alimento tasajo en mal estado y que habían embarcado más de los que la fragata podía conducir, con lo cual debido al hacinamiento estos se enfermaron y se contagiaron de viruela. El desaseo y la falta de ventilación ocasionó enfermedades cutáneas y disentería situación que se agravó debido a la demora que tuvieron en cada puerto donde además se los obligaba a trabajar sin descanso. También hace hincapié en el hecho de que el entrepuente de la fragata solamente podía albergar entre ochenta y cien piezas y por lo tanto al colocar en tan estrecho y sofocante lugar a 275 esclavos, junto con la mercadería que conducía el buque, significaba sentenciar a los negros a una muerte segura.

Lopategui trató en todo momento de refutar los argumentos de Orgera y demostrar que el trato había sido humano y que la alimentación había sido la misma dada a la tripulación y pasajeros y que las muertes escaparon a su responsabilidad.

---

<sup>20</sup> En el año 1991 hemos presentado, junto con Victoria Espinosa, una ponencia sobre esta embarcación, en el I Simposio de Historia Marítima del Perú, la cual no fue publicada. En el presente trabajo, reproduzco, con su anuencia, parte de la información. El documento sobre la «Eulalia» fue localizado por Victoria Espinosa en el legajo del Escribano Escudero de Sicilia del año 1805.

<sup>21</sup> AGN. Lima. José Escudero de Sicilia Escribano del Tribunal del Consulado, 18 de septiembre de 1805.

El juicio fue ejecutivo y Orgera debió pagar inmediatamente el valor del flete, fracasando así su tesis de que los esclavos no debían ser tratados como mercaderías.

Los esclavos a bordo de los buques eran aglomerados unos contra otros al punto de estar obligados a acostarse de costado sin poder cambiar de posición. Lo mismo sucedía en las plataformas que eran una especie de tablas que se colocaban a los costados de la nave hasta el centro sobre las cuales también se apostaban esclavos del mismo modo que en el puente. Los buques generalmente registraban en sus documentos un tonelaje mayor a veces el doble con la idea de obtener mayor fletamento y en todo caso siempre trataron de burlar la ley y las medidas humanitarias de los gobiernos si es que las hubo (Ortiz, 1987, p. 146).

Estos juicios dan una visión del trato que se les daba a los negros en dichas travesías además de los pormenores respecto a qué comían y cómo eran tratados desde el momento de ser embarcados hasta la llegada al puerto, y el tiempo que llevaban dichas travesías. Estos seres humanos caían en desgracia y eran maltratados desde el momento mismo de su persecución cuando comenzaba su calvario el cual se acrecentaba en el viaje hasta llegar al puerto de destino, lo cual en ocasiones duraba aproximadamente un año<sup>22</sup>.

Por otro lado, vemos las artimañas llevadas a cabo por los comerciantes y las intrigas que usaban los extranjeros protegidos por algunos nacionales para conseguir la venta de los cargamentos eludiendo con aquellas las más eficaces disposiciones del Superior Gobierno y haciendo mal uso de las patentes. Los comerciantes que se dedicaban a este tipo de comercio eran aventureros que no dudaban en deshacerse de las embarcaciones para que se perdieran las pistas de sus infracciones por lo tanto es a veces difícil establecer el verdadero origen de las mismas.

### VIII. Pingües ganancias

Las ganancias en este comercio fueron considerables, Orgera debió pagar 4000 pesos por daños y perjuicios a Lopategui quien reclamaba 6000 pesos. Para justificar lo dicho se apoyó en las excesivas y manifiestas utilidades que le dejaba el negocio de negros a Orgera. Los 275 negros costaron un total de 27500 pesos, es decir cien pesos cada uno, más los gastos de alimentación, conducción y flete hacían una suma de 43 907 pesos. Considerando que los esclavos se vendieron a 400 pesos cada uno, en la plaza de Lima, la ganancia obtenida por Orgera fue de 50 827 pesos. Entonces dice, «en una negociación donde se aportó un principal de casi 29 332 produzca una ingente utilidad de 50 827 pesos, se combina daños y perjuicios donde hay ganancias tan constantes y sonantes?» y solicita al Tribunal

---

<sup>22</sup> La fragata fue apresada en septiembre del 2003 con los 347 negros esclavos y estos llegaron a Lima aproximadamente a mediados del año 1804, por lo que estimamos que estuvieron en alta mar un promedio de nueve meses.



que considere se le abone los 6000 pesos que en un principio estimó, pues para él también fueron muy gravosos los daños que infringió Tomás Orgera al no pagarle los fletes a su debido tiempo.

Lo concreto es que en este tipo de transacciones prevaleció el beneficio económico la condición humana del negro no fue tomada en cuenta. Tanto a Orgera como a Lopategui tan solo les interesaba el lucro. El corazón de los esclavistas se había entumecido, para ellos los esclavos no eran hombres, seres humanos, sino tan solo una mercancía de la cual trataban de obtener el máximo beneficio. Un camino era ahorrando en la alimentación y abarrotando el buque de mercancías, el otro, dejar de pagar o aminorar la deuda apoyándose en el incumplimiento de la parte contraria. La utilidad obtenida era tan importante que cuando se dan los movimientos abolicionistas en lugar de finalizar la trata ésta se incrementó por la vía del contrabando.

## IX. Luego de la abolición

El comercio de esclavos fue muy lucrativo y por lo tanto duró más allá de las campañas de abolición. En los albores del siglo XIX, cuando el desarrollo de las relaciones capitalistas en los países europeos, más los cambios producidos en la política económica de Gran Bretaña, el impacto de la Revolución Francesa y sus ideas de liberación y los crecientes levantamientos de esclavos en el Caribe, dieron origen a un amplio movimiento abolicionista (UNESCO, 1981, p. 32).

La brutalidad de tráfico fue vigorosamente denunciada. Se insistió en el hecho de que «envenenaba el espíritu de los africanos como el de los europeos que tomaban parte en él», mientras que las espantosas condiciones del transporte de esclavos ocasionaba un gran número de víctimas entre estos y también entre los marineros (UNESCO, 1981, p. 33). Pero a este movimiento se opusieron tenazmente tanto los plantadores y fabricantes como los armadores y marinos que veían en esta nueva tendencia la pérdida de sus ganancias.

La esclavitud, desde sus inicios estuvo ligada a la organización económica de las plantaciones, y creó una oligarquía negra que para fines del XVIII y comienzos del XIX estaba muy consolidada. Fue dicha oligarquía la que luchó tenazmente contra los movimientos antiesclavistas surgidos en esas fechas. Así, mientras que en 1805 la corona española renovaba por 12 años más la trata de esclavos, en 1807 Inglaterra declaraba la abolición del tráfico en sus posesiones (Mellafe, 1987, p. 97) y Estados Unidos en 1808 (UNESCO, 1981, p. 37). Esto no significó en modo alguno la culminación de la trata, por el contrario, esta se intensificó por la vía del contrabando, sin pago de aranceles ni control de precios. Ninguno de los países que la practicaban estaban en condiciones de reemplazar la mano de obra servil por trabajadores asalariados (UNESCO, 1981, p. 38).

Los grupos independentistas llevaron a cabo un movimiento ideológico antiesclavista. Los primeros gobiernos republicanos declararon la libertad de vientres es decir que nacían libres a partir de ese momento pero se hizo valer el derecho de patronato que consistía en el derecho que tenía el amo de tener bajo su tutela al niño nacido libre hasta la mayoría de edad y por lo tanto es recién a mediados del siglo XIX que se da la abolición.

En 1813 fue declarada la libertad de vientres en el virreinato del Río de la Plata pero la abolición data de 1853. En el Perú el ejército libertador del general San Martín decretó una ley de libertad de vientres, aunque los libertos siguieron trabajando para los amos de sus padres, debido a la ley de patronato, por varios años más (Klein, 1986, p. 160). Un tratado comercial firmado con Inglaterra en 1850 incluía un artículo condenando el tráfico. Fue recién en 1854 que quedó abolida la esclavitud bajo el gobierno de Castilla. Se necesitaron más de cincuenta años para la abolición total lo que demuestra que a pesar de todas las campañas humanizadoras en ese sentido, el comercio daba muy buenos beneficios y así lo entendieron numerosos comerciantes que incursionaron en este tipo de comercio.

La situación fue más complicada en las regiones de plantaciones como Cuba y Brasil, la transición del uso de mano de obra esclava a la mano de obra libre trajo muchos conflictos, avances y retrocesos. Había que cambiar la mentalidad de los plantadores incluso hubo que reorganizar la producción mediante el uso de centrales para la producción a gran escala además del uso del ferrocarril. Tal fue el caso de Cuba donde la esclavitud fue abolida en 1880. En Brasil el otro país importante en cuanto al sistema de plantaciones, la abolición fue un proceso que duró 16 años, iniciándose en 1871 con la libertad de vientres pero se hizo uso del derecho de patronato que consistía en el dominio de los dueños de retener a los niños hasta la edad de 21 años, La segunda ley fue aprobada en 1885 dando la libertad a todos los esclavos de sesenta años o más sin indemnización a los dueños y culminó recién en 1887 época en que ya los propietarios de esclavos habían tenido tiempo de prepararse para la transición al trabajo libre (Skidmore & Smith, 1996, p. 168).

Para concluir digamos que más allá de lo anecdótico del cambio de embarcación y la procedencia de la misma si tomamos en cuenta el tiempo de duración de la travesía de estas embarcaciones y los esclavos trasladados desde África a Barbados apresados y conducidos a Montevideo y luego reembarcados en otra fragata con destino a Lima, donde arribaron a mediados del año 1804 debemos considerar que los mismos estuvieron viajando por el Atlántico y luego por el Pacífico durante más de un año con lo cual es perfectamente entendible que se sublevaran y estuvieran dispuestos a todo con tal de terminar con la pesadilla, lo que a su vez nos permite evidenciar la capacidad de resistencia de esta gente que fue realmente admirable.

El comercio de esclavos estuvo en relación directa con los sistemas de producción adoptados en el mundo. El desarrollo del capitalismo si bien dictaminó

la supresión de la trata, el asalariado debió luchar por reivindicaciones sociales a lo largo del siglo XIX para mejorar los nuevos sistemas de trabajo. Es decir se suprimió la esclavitud pero aparecieron nuevas formas de dominación de las clases subordinadas.

## Documentos

*Archivo General de la Nación de Buenos Aires (AGN)*

*AGN. Buenos Aires. Hacienda, leg. 120, exp. 3046.*

*AGN. Buenos Aires 36.7.3 leg. 21, exp. 99.*

*AGN. Buenos Aires Tribunales 36.7.3 leg. 21, exp. 94, 1804.*

*AGN. Buenos Aires.*

Testimonio de los autos de la Fragata «Neptuno» o «Águila», 1ra. Pieza, leg. 120 exp. 3046 AGN. Lima. José Escudero de Sicilia Escribano del Tribunal del Consulado, 18 de septiembre de 1805.

## Bibliografía

Edet, Uya Okón (1989). *Historia de la esclavitud negra en las Américas y el Caribe*. Buenos Aires: Claridad.

Espinosa, Victoria (1999). *Cartografía de Lima (1654-1893)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Klein, Herbert (1986). *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*. Madrid: Alianza América.

Las Casas, Bartolomé de (1985). *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*. Madrid: Sarpe.

Mellafe, Rolando (1987). *La esclavitud en Hispanoamérica*. Buenos Aires: Eudeba.

Mercado, Ortiz, Fernando fray (1987). Suma de tratos y contratos, compuesta por el muy reverendo padre... Añadidas a la primera adición muchas nuevas resoluciones. Y dos libros enteros. En Fernando Ortiz, *Los esclavos negros*. La Habana: Ciencias Sociales.

Peralta Rivera, Germán (1990). *Los mecanismos del comercio negrero*. Lima: Concytec – Interbanc.

Reid Andrews, Georges (1989). *Los afroargentinos de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.

Skidmore, Thomas y Peter Smith (1996). *Historia contemporánea de América Latina*. Barcelona: Crítica.

- Studer, Elena de (1984). *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Libros Hispanoamérica.
- Tardieu, Jean Pierre (1998). *El negro en el Cusco: los caminos de la alienación en la segunda mitad del siglo XVII*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP - Instituto Riva-Agüero - Banco Central de Reserva del Perú.
- Tjarks, German (1962). *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras.
- UNESCO (1981). *La trata negrera del XV al XIX*. Documentos de trabajo de Informe de la Reunión de Expertos organizada en Puerto Príncipe, del 31 de enero al 4 de febrero de 1978. Barcelona: Serbal S.A.
- Vega, José Javier (2003). El galpón, la pampa y el trapiche: vida cotidiana de los esclavos de la hacienda Tumán, Lambayeque, siglo XVIII. En *Etnicidad y discriminación racial en la historia del Perú*. Tomo II. Lima: Instituto Riva-Agüero - Banco Mundial.