



El tráfico de esclavos a Santa Fe (Río de la Plata) y sus conexiones con las rutas esclavistas atlánticas e interamericanas, 1641-1812

Gonzalo Cáceres

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

<https://doi.org/10.15446/historelo.v16n35.103790>

Recepción: 18 de julio de 2022


Aceptación: 8 de mayo de 2023

Modificación: 31 de mayo de 2023

Resumen

La historia de la trata de esclavos en la ciudad de Santa Fe (Argentina) en la época colonial ha sido en gran medida ignorada. Los primeros africanos esclavizados llegaron a la ciudad en el siglo XVII y cientos de cautivos fueron traficados allí hasta que la trata de esclavos fue prohibida por las autoridades republicanas en 1812. Aunque varios estudios han documentado la importancia del Virreinato del Río de la Plata en el plano regional y global redes de trata de esclavos, no ha habido un intento sistemático de analizar las dinámicas, fases, volúmenes, orígenes y circuitos locales que involucran a Santa Fe. Para llenar este vacío, este artículo delinea el crecimiento y desarrollo de la trata de esclavos en la ciudad entre 1641 y 1812, apoyándose en información obtenida de registros notariales —facturas de venta de esclavos—, registros parroquiales —registros de bautismo y matrimonio— así como como datos de Slave Voyages. De esta manera, explica la temprana integración de Santa Fe a las rutas atlánticas e interamericanas de comercio de esclavos que conectaban África, Brasil y el Río de la Plata.

Palabras clave: trata atlántica; Santa Fe colonial; esclavizados africanos; arribadas forzosas; asientos; rutas brasileñas.

* Doctorando en Estudios Sociales de la Universidad Nacional del Litoral, Argentina. Esta investigación se enmarca dentro del PIP 2021-23, "Hacia una historia social comparada de los africanos y afrodescendientes en el Río de la Plata (1776-1860)", financiado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. Agradezco a José Neziz, becario del Instituto de Investigaciones Geo-históricas (IIGHI-CONICET) de la Universidad Nacional del Nordeste (Argentina), por ofrecer sus conocimientos en sistemas de información geográfica y por haber diseñado a partir de los datos brindados la figura siete. Correo electrónico: caceres.gonzalo.omar@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-4497-6801>



Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Cáceres, Gonzalo. 2024. "El tráfico de esclavos a Santa Fe (Río de la Plata) y sus conexiones con las rutas esclavistas atlánticas e interamericanas, 1641-1812". *HISTORELo. Revista de Historia Regional y Local* 16 (35): 16-53. <https://doi.org/10.15446/historelo.v16n35.103790>

The Slave Trade to Santa Fe (Río de la Plata) and its Connections with the Atlantic and Inter-American Slave Routes, 1641-1812

Abstract

The history of slave trade in the city of Santa Fe (Argentina) in colonial times has been largely overlooked. The first enslaved Africans arrived in the city in the 17th century and hundreds of captives were trafficked there until the slave trade was banned by republican authorities in 1812. Although several studies have documented the importance of the Viceroyalty of Río de la Plata in regional and global slave trade networks, there has been no systematic attempt to analyze the local dynamics, phases, volumes, origins and circuits involving Santa Fe. In order to fill this gap, this article delineates the growth and development of the slave trade in the city between 1641 and 1812, relying on information gleaned from notarial records -slave bills of sale -, parish records - baptismal and marriage registers - as well as data from Slave Voyages. In this way, it accounts for Santa Fe's early integration into Atlantic and inter-American slave trading routes that connected Africa, Brazil and the Río de la Plata.

Keywords: atlantic slave trade; colonial Santa Fe; african enslaved; forced arrivals; asientos; brazilian routes.

A escravidão em Santa Fé (Rio da Prata) e suas conexões com as rotas de escravidão atlântica e interamericana, 1641-1812

Resumo

A história do tráfico de escravos na cidade de Santa Fé (Argentina) na época colonial foi pouco estudada. As primeiras chegadas de africanos escravizados ocorreram durante o século XVII e o tráfico continuou até 1812, na época republicana, quando foi proibido. Embora existam trabalhos importantes sobre este fenômeno à escala mundial e regional, não foram realizados estudos sistemáticos sobre as dinâmicas, as fases, os volumes, as origens e os circuitos que envolveram Santa Fé. Para preencher esta lacuna, esta investigação reconstituiu a chegada e circulação de cativos africanos à cidade entre 1641 e 1812, baseando-se em informação de registos notariais -compra e venda de escravos-, registos paroquiais -batismos e casamentos- e dados da base Slave Voyages. Desta forma, dá-se conta do processo de integração precoce de Santa Fé nas rotas atlânticas e interamericanas que ligavam África, Brasil e o Rio da Prata.

Palavras-chave: tráfico de escravos atlântico; Santa Fé colonial; africanos escravizados; chegadas forçadas; asientos; rotas brasileiras.

Introducción

La historia del tráfico de esclavos africanos a la ciudad de Santa Fe está directamente vinculada con la historia amplia de la trata de negros hacia el Río de la Plata, iniciada en el siglo XVI. Como buena parte de las ciudades interiores del espacio rioplatense, Santa Fe estuvo ligada al tráfico atlántico que se desarrolló centralmente a través de los puertos de Buenos Aires, Colonia del Sacramento y Montevideo.

Se cree que la llegada de africanos esclavizados a la región se produjo durante la primera fundación de Buenos Aires (1536-1541), en el marco de las expediciones llevadas a cabo por Pedro de Mendoza, sin embargo, no fue sino hasta los años posteriores a 1580 cuando en el contexto de su repoblamiento, los contactos comerciales de Buenos Aires con distintos puntos del mundo atlántico se intensificaron (Borucki 2020, 2021; Moutoukias 1988, 1999; Schultz 2015, 2016; Studer 1984). Desde entonces y hasta 1640, pequeños y grandes navíos portugueses procedentes de Brasil y África desembarcaron importantes cantidades de cautivos en esa ciudad, por lo general de manera ilegal, a través de distintos mecanismos, como las “arribadas forzosas”,¹ y no faltaron las expediciones organizadas por los propios comerciantes de Buenos Aires y Córdoba que partieron directamente hacia los puertos de África Occidental en busca de esclavos para su venta en el Río de la Plata, Perú y Chile (Assadourian 1965, 1966; Borucki 2020, 2021; Crespi 2000; Moutoukias 1988, 1999; Schultz 2015, 2016; Secreto 2022).² Assadourian (1965, 1966), al estudiar los

1. Era común el arribo de navíos mercantes no autorizados a Buenos Aires cuyos capitanes declaraban haber sufrido algún tipo de persecución o avería que los obligaba a ingresar a puerto para realizar las reparaciones pertinentes. Esto conllevaba el “comiso” de la carga —que casi siempre incluía esclavos—, la cual era rematada en almoneda pública (Crespi 2000; Schultz 2015, 2016). Este tipo de prácticas era tolerado por los funcionarios reales, los cuales en no pocas ocasiones sacaron provecho de ellas, aspecto que devela un rasgo estructural de la trata de fines del siglo XVI e inicios del XVII: su carácter fraudulento. Según la historiadora Schultz, durante este período, los envíos de esclavos a Buenos Aires eran casi totalmente ilegales, y en ellos participaban un sinnúmero de individuos involucrados en la captura, el transporte y la venta de seres humanos (Schultz 2015, 426).

2. Buenos Aires durante el siglo XVII llegó a constituirse como el tercer puerto esclavista de la América española, después de los puertos caribeños de Cartagena y Veracruz (Borucki, Eltis y Wheat 2015; Schultz 2015, 2016). De 1580 a 1640, la principal actividad comercial de Buenos Aires fue la trata de esclavos. Se estima que, durante esos años, entre el 60 % y el 70% del valor total de las importaciones que llegaron a esta ciudad puerto eran africanos esclavizados (Borucki 2020, 2021; Moutoukias 1988, 1999).

contratos celebrados entre comerciantes de Córdoba con sus pares lusitanos, mostró la centralidad que durante estos años tuvieron las conexiones portuguesas en el abastecimiento de esclavos, reconstruyendo una extensa ruta que iniciaba en Angola, pasaba por las ciudades del Tucumán y finalizaba en Potosí.

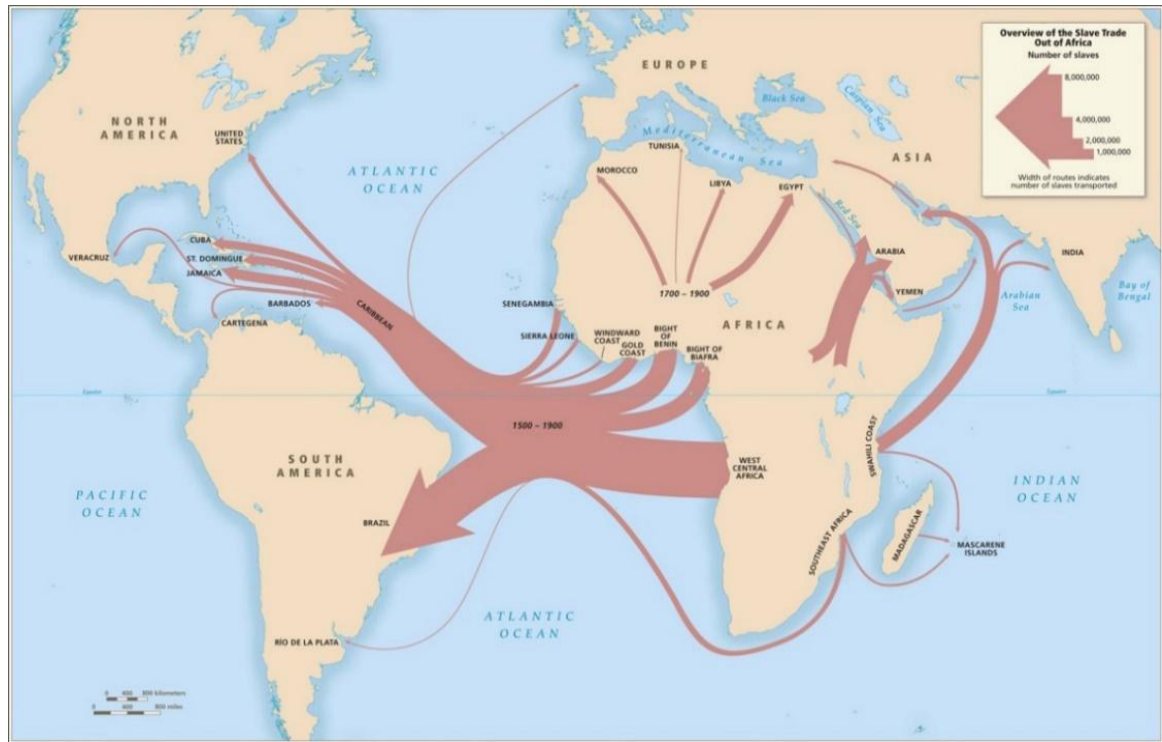
Tras la ruptura de la unión entre las coronas ibéricas en 1640 se produjo un cambio en el predominio de la trata que pasó temporalmente a manos de esclavistas holandeses hasta la fundación de Colonia del Sacramento por los portugueses en 1680,³ quienes nuevamente pasaron a dominar el tráfico hasta fines del siglo XVII. El crecimiento de las plantaciones del Caribe holandés y el hecho de que el comercio de esclavos entre Holanda y el Caribe español y México se volviera legal luego de 1660 explicarían la retirada de los esclavistas holandeses del Río de la Plata (Borucki 2020, 2021).

El siglo XVIII se inició con el período de los *asientos* firmados por la corona española con Francia —por intermedio de la Real Compañía de Guinea, 1702-1712— e Inglaterra —a través de la South Sea Company, 1713-1739—, mediante los cuales les otorgó la exclusividad del comercio legal de esclavos hacia el Río de la Plata (Studer 1984). Durante esos años, las compañías asentadas en Buenos Aires debieron competir con el comercio de esclavos que los portugueses realizaron desde Colonia, el cual nunca cesó y se extendió hasta el momento de la toma de dicha plaza por los españoles en 1777 (Borucki 2020, 2021; Kühn 2017a).

La creación del virreinato del Río de la Plata en 1776 y la apertura del comercio de esclavos a traficantes de todas las naciones en 1791 iniciaron el período de mayor auge del tráfico de esclavizados a la región, que se prolongó hasta el momento de la prohibición de la trata atlántica por el gobierno revolucionario de Buenos Aires en 1812, actividad que, no obstante las medidas restrictivas, continuó al menos hasta mediados de la década de 1830, aunque en volúmenes menores (Borucki 2017, 2020, 2021).

3. Borucki señala que este cambio de predominio del tráfico portugués al holandés no detuvo la llegada de barcos portugueses al puerto de Buenos Aires. El autor indica que desde 1655 hasta 1663, 13 grandes barcos que navegaron directamente desde Angola desembarcaron cautivos en la mencionada ciudad, y que incluso luego de 1668 comienzan a aparecer registros de pequeños envíos desde Brasil que transportaban azúcar, tabaco y también esclavos (2020, 179).

Figura 1. Descripción general de la trata de esclavos fuera de África, 1500-1900



Fuente: Eltis y Richardson, Descripción general de la trata de esclavos fuera de África, mapas introductorios, 1500-1900, disponible en <https://www.slavevoyages.org/>

El historiador Borucki ha calculado que, durante los dos siglos y medio de trata esclavista al Río de la Plata (1585-1835), 202 723 africanos y afrobrasileños arribaron a sus puertos, cifra que incluye estimaciones efectuadas por el autor sobre el tráfico no documentado realizado desde Colonia del Sacramento (2021, 258). Una buena parte de los esclavizados que ingresaron por los puertos de Buenos Aires, Colonia y posteriormente por el de Montevideo —fundado en 1726—, fueron internados en distintos puntos de la América del Sur, razón por la cual se ha considerado al complejo portuario rioplatense como un centro de redistribución de la trata para la región (Borucki 2021; Borucki, Eltis y Wheat 2015). Partiendo de esos puertos, los comerciantes trasladaron importantes contingentes de esclavizados para su venta en destinos lejanos como Perú y Chile, uniéndolos a su paso al rosario de ciudades que con ellos se conectaban y funcionaban como postas de

abastecimiento de víveres, descanso y también de venta de cautivos (Assadourian 1965, 1966; Borucki 2021; Borucki, Eltis y Wheat 2015; Crespi 2000). Santa Fe fue uno de los tantos puntos que unían esa red de tráfico regional y durante buena parte del período colonial fue paso obligado de las carretas, balsas y barcas que por vía fluvial o terrestre llegaban desde las ciudades puerto rioplatenses y se internaban en Asunción, Tucumán, Cuyo, Chile y el Alto Perú, generando actividades económicas e intercambios comerciales de importancia para la ciudad (Barriera y Tarragó 2006; Calvo 2011). La compra y venta de esclavos ocupó un lugar relevante dentro de las actividades comerciales de los santafesinos (Cáceres 2019).

Sabemos que los primeros arribos de esclavizados africanos al territorio santafesino se produjeron durante el siglo XVII —momento en que comienza a aparecer en la documentación referencias sobre esclavos de Guinea y Angola (Baravalle 2001, 2006; Pistone 1996)— y que este proceso siguió operando hasta el fin del período colonial. Sin embargo, aunque tenemos conocimiento de esta presencia, por el momento no se ha realizado ningún estudio exhaustivo que nos informe sobre las dinámicas del tráfico esclavista hacia Santa Fe durante todos esos años.⁴

El objetivo de esta investigación es indagar sobre el volumen, las rutas y las fases de arribos de cautivos africanos a la ciudad entre 1641 y 1812. La escasa disponibilidad de fuentes para abordar el problema durante la etapa temprana nos obliga a iniciar este estudio cuando la pequeña aldea contaba con alrededor de siete décadas de vida, pero es posible que para entonces los africanos esclavizados arribados a la ciudad hayan sido varios.⁵ El corte en 1812 está relacionado con el

4. En estudios recientes, la historiadora Candiotti (2016; 2021) se ha ocupado de reconstruir algunos de estos aspectos para el período 1810-1853.

5. Por ejemplo, por escritura del 20 de julio de 1641 se vendió una “negra criolla de esta ciudad llamada María de dieciséis años”. Podemos suponer que sus padres fueran africanos, lo que indicaría que al menos desde 1625 en Santa Fe había esclavos llegados desde África. Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales (DEEC), Santa Fe-Argentina, Escrituras Públicas (EP), t. 1, 1641, ff. 46-47. Esta idea del arribo previo enlaza con los planteamientos de Candiotti quien señala que en 1627 el Cabildo “prohíbe el atraco de una barca en la ciudad —por la presencia de viruela— que traía distintas cargas y esclavos” (2016, 101). A su vez, Miguel Ángel Rosal documenta envíos de cautivos a Santa Fe desde Buenos Aires en 1615, 1618 y 1624 que también podrían haber sido africanos ingresados por aquel puerto (Rosal 2016, 40-44).

fin de la trata dispuesta por el gobierno de la revolución. Con este estudio pretendemos dar cuenta del proceso de integración temprano de Santa Fe a las rutas atlánticas e interamericanas que conectaban África, Brasil y el Río de la Plata. Para ello indagamos en la información procedente de los archivos notariales y parroquiales —centralmente en las compraventas de esclavos, las actas de bautismos y las informaciones matrimoniales— en articulación con la base de datos sobre tráfico transatlántico *Slave Voyages*.

Compraventas, registros de bautismos e informaciones matrimoniales

La investigación se apoya en el relevamiento íntegro de las Escrituras Públicas (EP) conservadas en el archivo del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales (DEEC) de la ciudad de Santa Fe, serie que incluye los tomos 1 a 23, de los que hemos recuperado la totalidad de las escrituras de compraventas allí contenidas; las actas de bautismos —correspondientes a la parroquia de San Roque de naturales y a la parroquia de Todos los Santos— y las informaciones matrimoniales de la Arquidiócesis de Santa Fe (AASF), recuperadas del sitio familysearch.org; y los registros de los barcos de esclavos incluidos en la base de datos sobre tráfico transatlántico, consultados en www.slavevoyages.org.

De toda esta documentación, las compraventas constituyen la fuente más antigua y completa con la que contamos para abordar el tema que nos ocupa —se conservan con regularidad desde 1641 hasta mediados del siglo XIX— y, por lo tanto, nos permiten tener un panorama detallado del mercado esclavista legal que se desarrolló en la ciudad hasta 1812, momento en que el gobierno de la revolución puso fin a la trata, y si bien no reflejan la totalidad del tráfico, ya que no incluye a los esclavos ingresados por contrabando, pueden utilizarse como una muestra del

total de casos.⁶ En estos documentos aparecen casi siempre el nombre del vendedor y del comprador, la cantidad de esclavizados vendidos indicando el sexo, la etnia, el nombre impuesto, la edad estimada, el precio y la modalidad de pago por ellos. Eventualmente se consignaba si poseían oficio, “tacha”, “vicio” o enfermedad y, lo que nos ocupa en este trabajo, sus procedencias africanas.

Por otro lado, aunque se conservan desde el siglo XVIII y no en su totalidad, las actas de bautismos son un complemento clave que posibilita mapear el ingreso continuo de africanos a Santa Fe. Como era obligación de los propietarios bautizar a sus esclavos e impartirles doctrina cristiana, en los libros de bautismos se atesoran los registros de las y los africanos recién llegados a la ciudad, los cuales aparecen anotados bajo el rótulo “bautismo de adulto”. Como en el caso de las compraventas, no nos hablan de la totalidad de ingresos, porque muchas de estas personas pudieron haber sido bautizadas en otros puertos africanos, brasileños o rioplatenses, pero son una muestra importante del total de arribos.⁷ Combinadas,

6. Documentos notariales como los poderes y fianzas de cárcel, y algunos registros del Cabildo nos permiten apreciar las aprehensiones que las autoridades coloniales realizaban de barcas y carretas que intentaban ingresar de manera ilícita africanos a la ciudad de Santa Fe. Por ejemplo, el 20 de julio de 1751 el maestro de campo don Francisco Antonio de Vera Mujica, siendo las once de la noche, daba cuenta de la información que había recibido del guarda don Juan de Navas de la “aprehensión de una negra y un negro bozales y dos fardos medianos cerrados conducidos por un portugués”. De los testimonios recabados por la investigación abierta entonces, pudo constatar que escondido en la casa de una “mujer pobre” había otro negro Angola y que el mencionado portugués provenía del Río Grande y que había arribado a las inmediaciones del Paraná en compañía de dos vecinos de Corrientes, quienes a su vez llevaban consigo “dos negras y unas cuasi piezas de ropa de vestir”, en Archivo General de la Provincia de Santa Fe (AGPSF), Santa Fe-Argentina, Contaduría, leg. 18, 1751, ff. 10-14. Por otro lado, una serie de poderes y una fianza de cárcel nos informan de cinco “comisos” realizados en 1752, 1756, 1759 y 1782, en los que se aprehendieron 36 esclavizados que se intentaron ingresar clandestinamente a la ciudad, en DEEC, EP, t. 14, 1752, f. 228; t. 14, 1756, ff. 772-773; t. 14, 1756, f. 828; t. 15, 1759, ff. 388-389; t. 22, 1782, ff. 22-23. Es preciso aclarar que tales confiscaciones nos muestran apenas una pequeña porción del tráfico que no logró escapar a la vigilancia española, una diminuta parte comparada con el volumen del comercio clandestino que era igual o más importante que el tráfico legalizado. Un análisis sistemático del contrabando rioplatense a partir de los comisos entre los años 1693 y 1777 puede consultarse en Jumar y Paredes (2008).

7. Por ejemplo, en 1741, el capitán don Juan Ángel Pérez de Asiayn, oriundo de Santiago del Estero, vendió al capitán don Juan del Castillo, vecino de Santa Fe, 3 esclavos bozales “ya cristianos (...) los que hube en el puerto de Buenos Aires por venta que de ellos me hizo el Real Asiento de Inglaterra”, en 1738, en DEEC, EP, t. 13, 1741, ff. 98-99. Asimismo, en la información matrimonial del esclavo Joaquín, el notario eclesiástico expresó: “fue preguntado si sabía la doctrina cristiana y en qué tierra había sido bautizado, dijo que sí sabía la doctrina y que había sido bautizado en su tierra Angola”, en Arquidiócesis de Santa Fe (AASF), Santa Fe-Argentina, 5 de octubre de 1757, Información Matrimonial, 1756-1769, exp. 37.

ambas fuentes permiten identificar períodos de auge y/o estancamiento, posibles de conectar con los ritmos de la trata atlántica al Río de la Plata.

De igual manera, las informaciones matrimoniales son centrales para reconstruir las conexiones existentes entre los mercados esclavistas portugués y español que se desarrollaron a ambos márgenes del Río de la Plata y, a la vez, observar las redes de amistad y los itinerarios compartidos por algunos de los africanos que llegaron a Santa Fe. Las informaciones matrimoniales eran expedientes que se redactaban a todas aquellas personas “forasteras” o que habían “andado en viajes” y que querían contraer matrimonio en la ciudad. La iglesia exigía a estos individuos que presentaran una serie de testigos que dieran cuenta de su soltería y que demostraran que no existía impedimento para el casamiento que deseaban contraer. Esos testimonios ofrecen detalles sobre los orígenes de los africanos y las rutas atlánticas e interamericanas por ellos transitadas y brindan indicios de los lazos afectivos que fueron construyendo durante la diáspora.⁸ Además, permiten vislumbrar la participación de algunos de los agentes involucrados en el tráfico esclavista, encargados entre otras cosas de la compra y el traslado de estas personas a la ciudad.

Por último, la base de datos del tráfico transatlántico es un complemento importante en esta articulación dado que permite reconstruir los viajes de algunas de las embarcaciones que aparecen nombradas en los registros de compraventas de Santa Fe, conocer cuáles fueron sus principales centros de compra de cautivos en África, quiénes eran los capitanes que las conducían, cuál fue la cantidad de esclavizados que embarcaron en los puertos africanos y cuántos los que finalmente desembarcaron en el Río de la Plata, entre otros aspectos.

8. Un estudio exhaustivo de las redes de solidaridad creadas durante la trata transatlántica en el Río de la Plata de la etapa virreinal y revolucionaria a partir de esta documentación se encuentra en Borucki (2017).

El tráfico de esclavos a Santa Fe durante el siglo XVII: arribadas forzosas, decomisos y remates en almoneda pública

Las compraventas de esclavos constituyen la fuente más completa para proponer un estudio del tráfico esclavista a Santa Fe en la larga duración, dado que, sobre el tema, son los documentos en serie más antiguos que se conservan. Para el siglo XVII son la única documentación que nos informa sobre las dinámicas del comercio de esclavos hacia la ciudad.

El primer registro de una compraventa conservada en los archivos santafesinos que involucra a una esclava africana data del 29 de enero de 1641, en el sitio de la primera fundación de la ciudad, en la actual Cayastá. Allí, Juan Bautista Centurión, presbítero comisario de la Santa Cruzada y morador en Santa Fe, en nombre y por poder de Diego López Camelo, morador del puerto de Buenos Aires, vendió a Juan Domínguez Pereyra, vecino de Santa Fe, una “negra esclava nombrada María de tierra Angola de edad de veintisiete años poco más o menos” en 300 pesos.⁹ Dicho documento evidencia no solo las tempranas conexiones que la ciudad mantenía con Buenos Aires y, por lo tanto, con la trata atlántica, sino también las modalidades que asumía la internación de los cautivos en las ciudades interiores, que incluía, entre otras cosas, el traslado de estas personas a través de intermediarios que eran los que finalmente se ocupaban de oficializar las ventas.

Desde 1641 hasta 1700, las compraventas registran un total de 185 esclavos comercializados en Santa Fe, 73 de los cuales eran africanos ingresados casi en su totalidad por el puerto de Buenos Aires. Es decir que, durante el siglo XVII, al menos el 40 % del mercado esclavista santafesino estuvo alimentado por la trata atlántica que se desarrolló centralmente desde aquella ciudad portuaria. La región de procedencia africana más documentada fue Angola, seguida de Guinea, mientras que varios esclavos fueron anotados genéricamente como “bozales”, es decir, recién llegados (tabla 1).

9. DEEC, EP, t. 1, 1641, ff. 25-28.

Tabla 1. Procedencias africanas de los esclavizados arribados a Santa Fe según los registros de compraventas, 1641-1700

Procedencia	Nº
Angola	52
Guinea	11
Bozal	10
Total	73

Fuente: Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales (DEEC), Santa Fe-Argentina, Escrituras Públicas (EP), t. 1 a 9.

Un rasgo a destacar de este período es que 60 de esos 73 africanos habían sido “ganados en buena guerra” y rematados en almoneda pública por las autoridades coloniales de Buenos Aires, decomisados de embarcaciones “de arribada” o sin permiso que llegaron a ese puerto desde Brasil y África, los cuales, como se apuntó, fueron conducidos a Santa Fe por distintos mercaderes moradores o residentes en aquel puerto.¹⁰ Uno de esos tratantes fue Sebastián de Jiles quien, a juzgar por las fuentes, logró vender en la ciudad 44 africanos esclavizados que compró en distintos remates que se realizaron en Buenos Aires en aquellos años.

En 1669 Jiles vendió a la Compañía de Jesús, por intermedio de Tomás de Baeza, rector del colegio de la orden, 35 esclavos de Angola, “6 negras hembras y el resto varones”, a 381 pesos cada uno. Según la documentación, los cautivos provenían de la aprehensión del navío *San Miguel*, que había naufragado a la entrada del puerto de Buenos Aires ese mismo año.¹¹ De acuerdo con el sitio *Slave Voyages*, el *San Miguel*, de bandera portuguesa, propiedad de Manuel Duarte y

10. Cabe aclarar que los remates “en pública almoneda por cuenta de su majestad” de esclavos de embarcaciones que arribaban al Río de la Plata sin permiso o fingiendo avería fueron una constante durante todo el siglo XVII (Crespi 2000; Moutoukias 1988, 1999; Schultz 2015, 2016).

11. DEEC, EP, t. 3, 1669, ff. 763-764. La compra en cantidad, extraordinaria para el contexto santafesino de la época —aunque no para la orden que por entonces se hallaba en proceso de expansión económica y territorial (Areces 2004; Barrera, Baravalle y Peñalba 2006)—, como veremos, no será la única que los jesuitas realicen. Para mayor información sobre la propiedad esclava de la Compañía de Jesús en la Argentina colonial (Troisi-Melean 2012).

Miguel Quaresma y capitaneado por este último, había partido de Luanda en 1669 directamente hacia Buenos Aires con 867 esclavizados y arribó a ese puerto con 650 de ellos.¹² Como se advierte, el índice de muertes en el cruce atlántico para este navío fue elevado, aunque no extraño. Se estima que la tasa de mortalidad promedio en viajes de esclavos desde África a los puertos rioplatenses en los dos siglos y medio de trata se acercó al 20 %. Borucki indica que la base de datos del tráfico muestra que, durante ese período, 114 000 esclavizados fueron embarcados en África con destino al Río de la Plata, aunque, según su reconstrucción, la cifra aproximada de los llegados con vida fue de 92 000 (Borucki 2021, 257-258).

Las muertes derivaban de una multiplicidad de factores. Los trastornos gastrointestinales provocados por la calidad del agua y los alimentos eran los más comunes en los viajes esclavistas y constituían las principales causas de muerte. La disentería en particular, que generaba un intenso dolor abdominal y una profusa diarrea con sangre a la persona que la padecía, fue la responsable de la mayor cantidad de muertes durante la trata. La literatura que se ha dedicado a abordar este tema ha indicado que la exposición de los esclavos a las heces, a la sangre, a la suciedad y al hedor pestilente de los enfermos en los barcos se transformaba en una trampa mortífera durante la travesía (Klein 1993, 2002; Rediker 2021). Herbert Klein señala que, seguidas en orden de importancia a las dolencias gastrointestinales como factores de muerte, se hallaban la fiebre amarilla y la malaria, a veces traídas

12. Moutoukias (1988, 146); Viaje #98827, *S Miguel*, 1669, www.slavevoyages.org. En la historia del tráfico transatlántico se emplearon embarcaciones de lo más variadas, que se diferenciaban entre sí por su diseño, dimensión y tonelaje. Balandros, goletas, bergantines, bricbarcas, barcas y barcos eran capaces de trasladar desde decenas hasta varios cientos de esclavos por el Océano Atlántico. En tanto tipo específico de embarcación, el barco fue de las naves más grandes utilizadas para la trata, capaz de alcanzar las quinientas toneladas y transportar entre 700 y 800 esclavos —sobre esta diversidad ver Rediker (2021), especialmente el capítulo 2—. Es posible que el *San Miguel* fuera un barco de gran envergadura, dada la cantidad de esclavizados que condujo hacia las Américas. A su vez, el número de cautivos transportados por este navío sugiere que la tripulación requerida para el cuidado, el aseo, la atención y la vigilancia de estas personas durante la travesía debió ser significativa. Herbert Klein indica que, durante el siglo XVII, el promedio de esclavos trasladados por tripulante para una muestra de 12 naves que comerciaron con la América española fue de 7,7 por 1, cifra casi idéntica a la de una muestra de 525 navíos franceses que durante la primera mitad del siglo XVIII transportaron 7,5 esclavos por cada marinero a bordo (Klein 2002, 84), por lo que el *San Miguel* debió superar ampliamente el centenar de tripulantes.

por los propios cautivos desde sus localidades pero que a bordo de los barcos se propagaban rápidamente generando verdaderos estragos entre la población (Klein 2002, 151). Los brotes epidémicos de otras enfermedades altamente contagiosas como la viruela o el sarampión también se cuentan entre las causas de mortalidad en la travesía atlántica, aunque de menor incidencia. La deshidratación era otra causa de muerte, siempre un peligro en barcos con limitada provisión de agua, y existían una amplia variedad de decesos ocasionales derivados de afecciones emocionales, cardíacas e infecciosas. Otros factores de muerte durante el “pasaje medio” estaban asociados con diversos actos de resistencia y autodestrucción protagonizados por los propios esclavos, como la muerte por hambre, el suicidio —cuya expresión más saliente era el salto por la borda— y las sublevaciones ante sus captores (Klein 2002; Rediker 2021).¹³

En 1669 y 1672, el mismo Jiles vendió otros 9 africanos al maestro de campo Antonio de Vera Mujica,¹⁴ quien a su vez los revendió a otras personas, razón por la cual podemos presumir que para este vecino santafesino los esclavizados fueran una inversión.¹⁵ Es preciso señalar que al menos 8 de esos esclavos vinieron en el *San Miguel*, y que todos traían consigo “marcas”. Queremos poner reparo sobre este aspecto porque es de los pocos ejemplos documentados en Santa Fe colonial de una práctica tan cruel como fue el carimbado de las personas esclavizadas. Según Miguel Ángel Rosal, la marca o “carimba” fue ampliamente utilizada en África por los tratantes para indicar la propiedad e identificar a los lotes de cautivos comercializados, y si bien fue un mecanismo utilizado en algunas partes de Hispanoamérica para dar cuenta de la introducción legal, o de la regularización, en el caso de los esclavizados ingresados sin permiso, y por tanto del pago de impuestos ante la Real Hacienda, no existen evidencias de que esto último haya ocurrido en

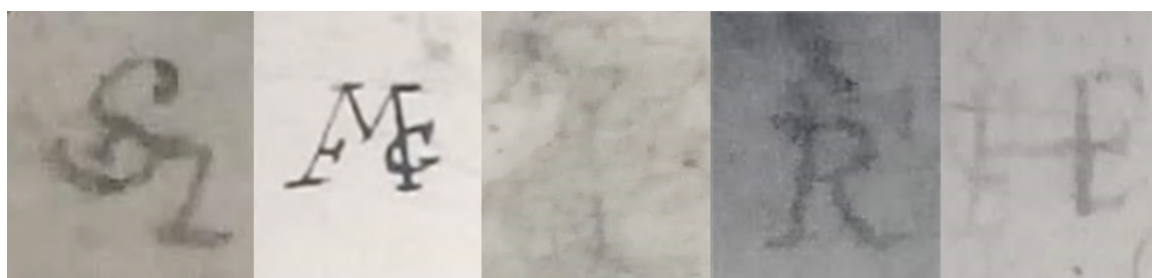
13. Para una explicación más detallada de las causas de muerte durante el cruce Atlántico ver Klein (2002), en particular el capítulo 6, y Rediker (2021), especialmente el capítulo 9.

14. DEEC, EP, t. 3, 1669, fs. 484-485; DEEC, EP, t. 4, 1672, fs. 276-278.

15. DEEC, EP, t. 3, 1670, fs. 313-314; DEEC, EP, t. 3, 1670, fs. 577-579. Además de la venta de los esclavos que compró a Jiles, Mujica hizo otra en 1683, de 4 esclavos que adquirió “de los que se apresaron en el desalojamiento de los portugueses en las islas de San Gabriel” al mercader Santiago de Arregui. DEEC, EP, t. 5, 1683, fs. 870-871.

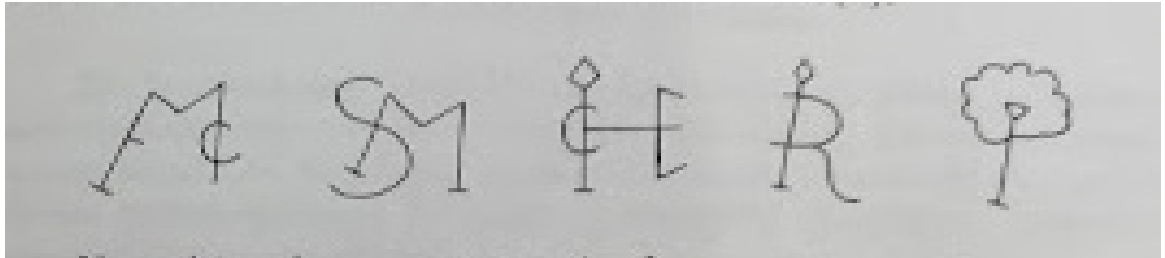
el Río de la Plata (Rosal 2016, 118). Con un sello calentado al rojo los esclavistas marcaban a los esclavizados en diferentes partes del cuerpo, de igual manera que se hacía con el ganado. Las marcas que hemos hallado se encuentran dibujadas a un costado de la escritura de compraventa y reproducen una serie de letras mayúsculas y símbolos (figura 2). Resulta difícil establecer la propiedad de los “seños” que fueron aplicados en los cuerpos de los esclavizados, aunque siguiendo lo planteado por Rosal, es posible que pertenecieran a tratantes extranjeros y que los mismos fueran aplicados en África o Brasil antes del arribo al Río de la Plata (Rosal 2016, 113). Sobre las mismas marcas, y en el mismo sentido, el historiador Agustín Zapata-Gollán ha indicado que eran propiedad “del negrero inglés u holandés que en ese tráfico infame amasara su fortuna desde las costas de África” (Zapata-Gollán 1983, 35). La existencia de diferentes marcas entre estos esclavizados —algunos compartían una en particular—, da cuenta de la dinámica del comercio en África. Durante las largas estadías en las costas africanas, los capitanes de las embarcaciones esclavistas negociaban con diversos agentes el suministro de esclavos (Klein 2002; Rediker 2021), por lo que no resulta extraño encontrar que los cautivos traídos por el *San Miguel* presentaran distintos “seños”.

Figura 2. Carimbas de esclavos en Santa Fe colonial



Fuente: DEEC, E.P, t. 3, 1669, ff. 484-485.

Las imágenes aparecen en ese orden en la escritura. El deterioro de la documentación impide una visualización más nítida, por ello añadimos debajo una reconstrucción de las mismas elaborada por Zapata-Gollán (figura 3).

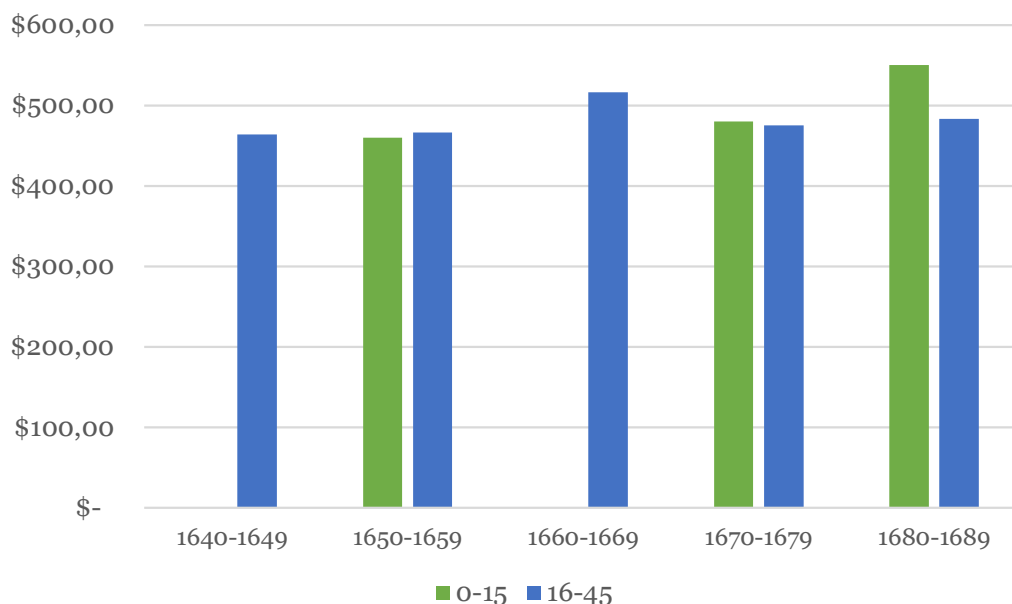
Figura 3. Réplica de las marcas de esclavos

Fuente: Zapata-Gollán (1983, 35).

La edad de las y los africanos comercializados en la ciudad durante este período es difícil de reconstruir porque en varias ocasiones esa información no se consignó en la escritura, sobre todo en los casos de compraventas masivas, como la que involucró a la Compañía de Jesús, no obstante, las edades que sí fueron registradas oscilan entre los 12 y los 40 años, con gran concentración de esclavos en la franja que va de los 20 a los 30 años, datos que, entre otras cosas, muestran que los secuestros de niños para su posterior traslado y venta eran frecuentes y que a los tratantes les interesaban los esclavos en edades productivas.¹⁶ La relación de correlación entre edades y precios permite visualizar que, durante el siglo XVII, los precios de niños e infantes y de esclavos en edades productivas eran bastante similares (figura 4).¹⁷ Por último, sabemos que la cantidad de mujeres africanas que se vendieron en la ciudad fue considerablemente baja comparada con la de varones —23 y 50 respectivamente, es decir, 2 varones por cada mujer al menos—, lo que no es extraño dado que ese desfase de género era típico de la trata atlántica (Borucki 2017; Klein 1993).

16. En su tesis doctoral, Schultz reconstruyó la importante presencia de niños durante la primera trata hacia la América española y portuguesa. Esta historiadora ha ofrecido una muestra basada en una selección de barcos arribados a Buenos Aires entre 1612 y 1632 con un número significativo de niños esclavizados. Dentro de ella, por ejemplo, el navío *NS del Rosario* que llegó a puerto el 5 de abril de 1623, trajo 52 niños, los cuales representaron el 45 % del total de desembarcados (2016, 87).

17. La correlación directa entre sexo, edad y precio no es posible de analizar. La falta de edades en mujeres y varones impide esa lectura. Por lo cual se procedió a examinar la relación de edad, precio y período de tiempo. Agradezco a la doctora Fátima Valenzuela por la orientación en el análisis de estas variables y por su ayuda en la realización de algunos de los gráficos que se presentan en este trabajo.

Figura 4. Oscilaciones de precios según edad durante 1640-1689

Fuente: DEEC, EP, t. 1 a 9.

El tráfico de esclavos a Santa Fe durante los siglos XVIII y XIX: del período de los *asientos* a la prohibición del tráfico

Durante el siglo XVIII las relaciones de Santa Fe con la trata atlántica a través de los puertos rioplatenses continuaron y no se detuvieron hasta el fin de la etapa colonial. Si bien durante este período buena parte del mercado esclavista santafesino se abasteció de los hijos que nacían de las madres esclavizadas de la ciudad y de esclavos criollos procedentes de ciudades cercanas como Corrientes, Córdoba o Asunción,¹⁸ los registros de compraventas y de bautismos muestran que el ingreso de africanos a Santa Fe se mantuvo con cierta regularidad durante todo el siglo XVIII y la primera década del XIX, y que

18. Las fuentes indican que cerca de la mitad del mercado esclavista santafesino del período era determinadamente local, ya que aproximadamente el 50 % de los esclavizados comercializados fueron clasificados como “mulato/a”, “pardo/a”, “zambo/a”, o “negro/a” criollo.

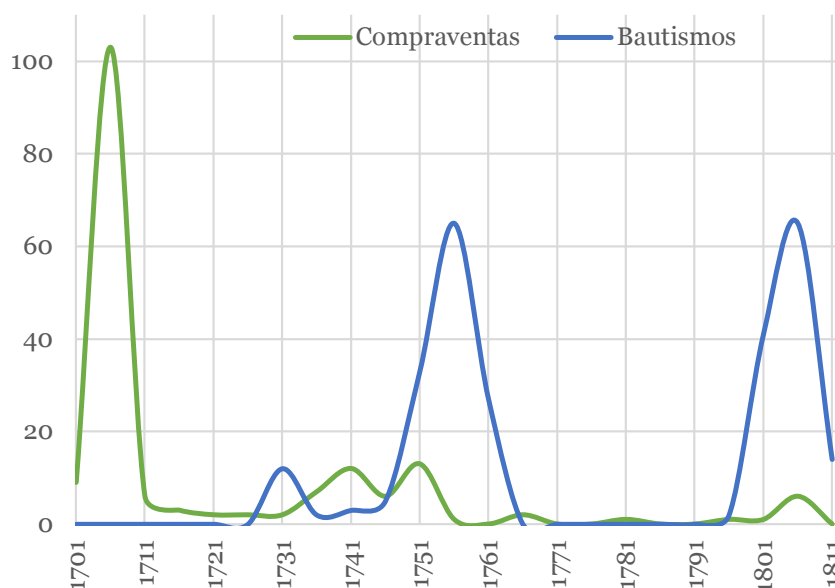
incluso continuó tras la prohibición de la trata en 1812.¹⁹ La documentación muestra que durante todo este tiempo existieron períodos de mayor intensidad de arribos, posibles de enlazar con los ritmos de la trata atlántica hacia el Río de la Plata (figura 5). Mientras los registros de compraventas nos han permitido identificar un pico de ingresos y algunas introducciones importantes durante las primeras décadas del siglo XVIII, momento en que la Compañía de Guinea y la South Sea Company instalaron sus factorías en Buenos Aires, las actas de bautismos nos muestran alzas en las décadas de 1750-1760, cuando los arribos desde Colonia del Sacramento al Río de la Plata se intensificaron (Borucki 2020, 2021; Kühn 2017a), y durante la primera década del siglo XIX, uno de los períodos de mayor auge del tráfico atlántico hacia la región (Borucki 2017, 2020, 2021).

Computados los registros de compraventas y de bautismos, reconstruimos que al menos 446 africanos arribaron a la ciudad como resultado del tráfico atlántico entre 1701 y 1812. Cabe aclarar que, en el caso de las compraventas, sólo hemos considerado a los esclavizados cuyas procedencias africanas fueron efectivamente consignadas. La existencia de un gran número de esclavos registrados simplemente como “negros” nos hace pensar que la cantidad de africanos comercializados en la ciudad pudo haber estado sub-representada. En el mismo sentido, la ausencia de los libros de bautismos para las primeras tres décadas del siglo XVIII y entre 1764-1787, nos hace creer que la población africana ingresada por la trata pudo haber sido mayor.²⁰

19. Por decreto superior del 9 de abril de 1812 el gobierno revolucionario prohibió “absolutamente la introducción de expediciones de esclavatura en el territorio de las Provincias Unidas”, en Registro Oficial de leyes de la República Argentina (RORA), t. I, 1810-1821, Buenos Aires, Imprenta de la República, p. 168. Sin embargo, en los libros de bautismos los registros de africanos adultos siguieron apareciendo por varios años más. Candiotti sugiere que esto podría deberse a dos opciones posibles: la primera, que los africanos se siguieran introduciendo de manera ilegal por las fronteras interiores luego de 1812; la segunda, que tales registros constituyeran regularizaciones de entradas previas a la sanción de la ley (2023, 26).

20. En la ciudad de Santa Fe, hasta 1787, el registro de los distintos sacramentos que la Iglesia católica administraba a sus feligreses se llevó a cabo por separado. Hasta entonces, los asientos de bautismos, matrimonios y defunciones se rigieron por criterios de distinción socio étnicos, adscribiendo a las personas a uno u otro curato según se tratase de “españoles” o “naturales”, categoría esta última que incluía no sólo a “indios” y “negros”, sino también a todas las mezclas resultantes de las relaciones sexuales entre españoles, indígenas y africanos (Moriconi 2011). Lamentablemente, en lo que refiere a los libros de bautismos de “naturales”, donde se registraba a los africanos recientemente ingresados, sólo se conservan los correspondientes al período 1733-1764, lo que implica una pérdida de fuentes muy valiosas para el estudio que nos ocupa. Desde 1787 en adelante las actas de bautismos se conservan por completo, ya con los curatos unificados.

Figura 5. Arribos de africanos a Santa Fe según los registros de compraventas y de bautismos, 1701-1812



Fuente: DEEC, EP, t. 8 a 23; Arquidiócesis de Santa Fe (AASF), Santa Fe-Argentina, Libros de bautismos, San Roque, v. 3, y Todos los Santos, v. 5 a 9, disponibles en <https://www.familysearch.org>

Las procedencias africanas indican un predominio de esclavos arribados desde África centro occidental, los cuales representan casi el 40 %. En este grupo prevalecen las y los esclavizados angolanos (tabla 2). Sin embargo, creemos que el porcentaje de africanos centro-occidentales pudo haber sido mayor dado que cerca de la mitad de los esclavizados registrados como “bozales” arribaron en los navíos pertenecientes a las compañías de Francia e Inglaterra, los cuales según el sitio *Slave Voyages*, partieron por lo general desde aquella región africana.²¹ Cabe aclarar que tras las denominaciones más generales como Angola quedaban ocultas un sinnúmero de identidades étnicas a las que no podemos acceder dada la limitada información que ofrecen las fuentes.

21. De 70 embarcaciones pertenecientes a estas compañías, 51 partieron desde regiones como Ouidah, Cabinda, Loango, Calabar, Accra, entre otras. Los registros que detallan el año en que llegaron con los esclavos, el nombre de cada navío, el lugar donde comenzó el viaje, las plazas donde se compraron los cautivos y los puertos de llegada de las mismas pueden consultarse en <https://www.slavevoyages.org/voyages/YNWXoSx9>

Tabla 2. Procedencias africanas de los esclavizados arribados a Santa Fe según los registros de compraventas y de bautismos, 1703-1812

Procedencia	Nº
Bozal	264
Angola	171
Guinea	4
Mina	4
Benguela	1
Congo	1
Mozambique	1
Total	446

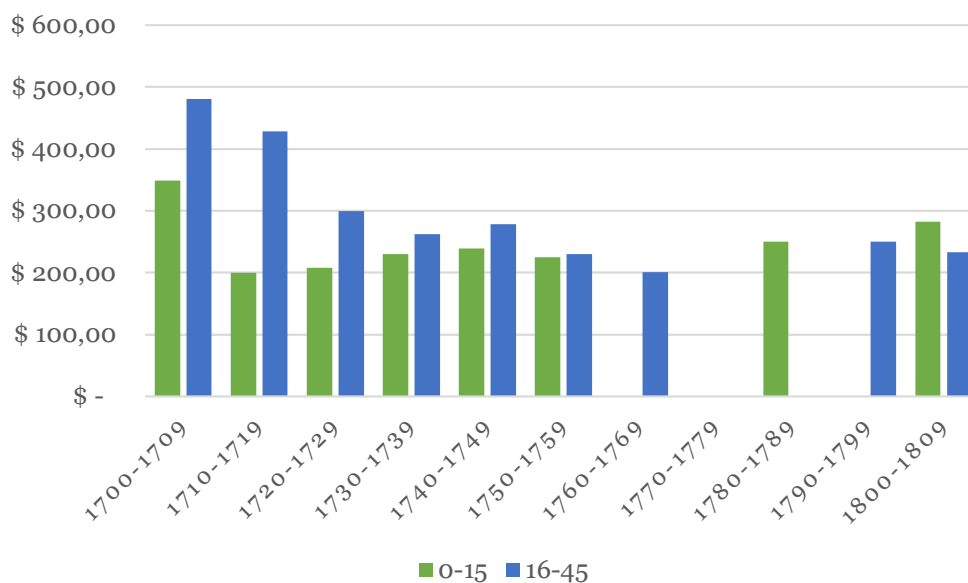
Fuente: DEEC, EP, t. 8 a 23; AASF, Libros de Bautismos, San Roque, v. 3, y Todos los Santos, v. 5 a 9, disponibles en <https://www.familysearch.org>

La información que pudimos recabar respecto de las edades de los esclavizados arribados a la ciudad, aunque fragmentaria, es más confiable que en el período anterior y da cuenta de la alta presencia de niños y jóvenes involucrados en el tráfico esclavista. La muestra de compraventas y de bautismos indica que más del 70 % de los cautivos tenía entre 10 y 19 años al momento de su llegada a la ciudad (tabla 3). Durante este período, la relación de correlación entre edades y precios muestra diferencias respecto al siglo XVII. Los precios de los esclavos de la franja etaria 0-15 con relación a los esclavos de la franja 16-45 fueron menores en casi la totalidad de décadas, con excepción de la década inicial del siglo XIX, situación razonable si tenemos en cuenta la mayor capacidad productiva de jóvenes y adultos comparada con la de niños e infantes (figura 6). Finalmente, el desequilibrio de género entre los esclavizados ingresados por el tráfico se redujo ampliamente, hasta casi equipararse, aunque los varones siguieron prevaleciendo en relación con las mujeres —202 esclavos y 178 esclavas—.

Tabla 3. Edades de los esclavizados según registros de compraventas y de bautismos, 1700-1812

Edades	Compraventas	Bautismos	Total	%
5 a 9	2	2	4	2,37%
10 a 14	18	41	59	34,91%
15 a 19	23	39	62	36,69%
20 a 24	11	11	22	13,01%
25 a 29	14	2	16	9,47%
más de 30	6	-	6	3,55%
Total	74	95	169	100%

Fuente: DEEC, EP, t. 8 a 23; AASF, Libros de Bautismos, San Roque, v. 3, y Todos los Santos, v. 5 a 9, disponibles en <https://www.familysearch.org>

Figura 6. Oscilaciones de precios según edad durante 1700-1809

Fuente: DEEC, EP, t. 9 a 23.

Los arribos durante el período de operaciones de la Compañía de Guinea y de la South Sea Company

El 16 de julio de 1702, la Real Compañía de Guinea de Francia despachó desde el puerto de La Rochelle al navío *Aigle* —o *Aigle Noir*— con destino a África para embarcar el primer cargamento de esclavizados hacia el Río de la Plata. Una serie de dificultades, que incluyeron algunos enfrentamientos con las fuerzas inglesas y portuguesas que se encontraban ocupando las plazas de Loango y Cabinda y una escala en Santo Tomé antes de cruzar el Atlántico hicieron que el viaje del *Aigle* se demorara más de lo previsto. No fue sino hasta enero de 1703 cuando el navío pudo completar su carga y emprender la navegación hacia el Río de la Plata.²² El *Aigle* estaba capitaneado por Pedro de Leroux, y al momento de comenzar la travesía atlántica, conducía 500 esclavizados africanos. Las tasas de mortalidad para este navío fueron elevadísimas. Al llegar al puerto de Buenos Aires el 3 de marzo de 1703, cerca del 80 % de los cautivos habían muerto. De los 500 esclavizados embarcados llegaron con vida apenas 107.²³ Ya en puerto de destino, algunos de ellos comenzaron una nueva travesía, la del “pasaje final” hacia las ciudades interiores.

Sabemos que al menos cinco de los esclavizados traídos por el *Aigle* llegaron a Santa Fe, aunque no podemos precisar si todos ellos se quedaron allí. En una escritura de 1703, el capitán Juan García Serrano, mercader tratante y residente en Santa Fe, solicitó a las autoridades de la Real Hacienda de Buenos Aires permiso para despachar “5 piezas de negros” que compró a:

22. Como señalamos anteriormente, durante la trata era común que los barcos de esclavos que realizaban el cruce atlántico pasaran varios meses en las costas africanas hasta reunir la cantidad de esclavos que iban a transportar hacia las américas. Lo normal era que los capitanes fondearan el navío en algún sitio y tomaran pequeñas embarcaciones para realizar las compras en los fuertes y las casas comerciales en la costa de África, e incluso en las regiones interiores (Klein 2002; Rediker 2021). Rediker ha señalado que en no pocas ocasiones los barcos mismos se transformaron en verdaderas factorías, ya que, durante los meses en que permanecían anclados, en sus cubiertas se intercambiaban cargamentos destinados a África, como textiles y armas de fuego, cargamentos destinados a Europa, como oro y marfil, y cargamentos destinados a América, como esclavos (2021, 64).

23. Viaje #33501, *Aigle Noir*, 1703, www.slavevoyages.org. Para una explicación profunda del recorrido y las peculiaridades de este navío consultar: Studer (1984, 115-116).

Monsieur de Leroux de nación francesa, que arribó a ese puerto en el navío nombrado el *Águila Negra* con pretexto de ser de la Compañía Real de Guinea, establecida para la introducción de negros esclavos en las indias [...] uno al parecer de veintidós años de buen cuerpo, grueso, piquetes en las dos sienes y entre las dos cejas mellado en la parte de arriba, otro flaco con una señal de piquete en la ceja derecha al parecer de dieciocho años, otro al parecer de dieciséis años buen rostro, señal junto a la ceja (u oreja) izquierda al parecer de quemadura, otro de la misma edad buen cuerpo y rostro sin señal, otro al parecer de once años frente salida de buen rostro.²⁴

Los esclavizados del *Aigle* no fueron los únicos traídos a Santa Fe como resultado de las introducciones del asiento francés en el Río de la Plata. Las escrituras de compraventas dan cuentas de un total de 115 africanos arribados a la ciudad producto de operaciones realizadas con la Compañía de Guinea y sus intermediarios. La modalidad de introducción seguía patrones similares a los del siglo XVII. Algunos tratantes que partían del puerto de Buenos Aires siguiendo la ruta de Asunción hacia el noreste o la de las provincias del Tucumán al noroeste llegaban a Santa Fe con los cautivos y los vendían a los vecinos y mercaderes residentes en la ciudad. También hubo comerciantes santafesinos que se acercaban al puerto de Buenos Aires a comprar cautivos para revenderlos en Santa Fe o trasladarlos a otras plazas. Durante el período de operaciones de la Compañía de Guinea, el tratante que más africanos trajo a Santa Fe fue el capitán Antonio Meléndez, que de una partida de 114 africanos —98 varones y 16 mujeres— comprados al director de la factoría en Buenos Aires, Monsieur Hays, vendió en la ciudad 101.

En Santa Fe, como en el período anterior, el mayor comprador de esos cautivos fue la Compañía de Jesús, que adquirió 75,²⁵ aunque no todos quedaron en su propiedad dado que a instancias del procurador general de misiones de la

24. DEEC, EP, t. 9, 1703, ff. 549-551. Las solicitudes de “despacho” para conducir esclavizados al interior eran presentadas por los interesados junto con el aval de los directores del asiento —que certificaba la procedencia de los esclavos— ante los oficiales reales, encargados de llevar el registro exacto de las piezas que se internaban (Studer 1984). Con esta referencia al pedido de despacho se inician algunas de las escrituras de compraventas de los africanos que se comercializaron en Santa Fe. En cuanto a las “señales” que se mencionan en el citado fragmento, no es claro que se tratase de carimbas, aunque podrían serlo.

25. DEEC, EP, t. 9, 1707, ff. 698-700.

orden —el padre Sebastián de Pimentel—, vendió 34 al capitán don Miguel Diez de Andino, un importante mercader local,²⁶ y otro al capitán Miguel de Cuadros, vecino de Santiago de Chile.²⁷ Otro importante comprador de los esclavos traídos por Meléndez fue el capitán Francisco García Piedrabuena, que se hizo con 24 esclavos. Tres escrituras revelan que Piedrabuena revendió a todos esos cautivos y que varios tuvieron como destino final Chile (13) y la villa imperial de Potosí (2).²⁸

Finalizado el asiento con Francia, la South Sea Company tomó la iniciativa en cuanto a la introducción de negros en el Río de la Plata. Según los registros de compraventas, el impacto que esta compañía tuvo respecto del aprovisionamiento de cautivos para la ciudad no fue tan importante si lo comparamos con los esclavizados comprados a la Compañía de Guinea. Apenas 21 cautivos fueron vendidos en la ciudad de los introducidos por el asiento inglés, algunos de ellos conducidos por individuos de renombre en el comercio de esclavos africanos, como Juan Vicente Vetolazza y Luna,²⁹ o Francisco Ustariz. Este último, según Studer, era agente de la South Sea Company en Santiago de Chile (1984, 238).

Concluido el período de los asientos, y hasta la primera década del siglo XIX, las introducciones de africanos casi que desaparecen de los registros de compraventas, no así de los libros de bautismos, gracias a los cuales podemos informarnos sobre la continuidad del tráfico hacia la ciudad.

26. DEEC, EP, t. 8, 1707, ff. 57v-59. En sus estudios sobre la familia Diez de Andino, la historiadora Tarragó indica que Miguel al momento de su muerte —acaecida en 1718— poseía sólo cinco esclavos (1993, 53), razón por la cual podemos aventurar que la compra de africanos para la reventa constituía un rubro importante dentro de las actividades comerciales de este mercader santafesino.

27. DEEC, EP, t. 8, 1707, ff. 56-57.

28. DEEC, EP, t. 8, 1707, ff. 23-25; ff. 25v-27; ff. 60-62.

29. Este tratante vendió 2 negros bozales de 9 y 16 años al capitán don Diego de Iriarte que compró en Buenos Aires de don Juan Thruppe “presidente del Real Asiento de Gran Bretaña establecido en dicho puerto para la introducción de esclavos negros, y son de los 200 que se contienen en el instrumento de dicha compra”, en DEEC, EP, t. 10, 1718, ff. 192-194. Estos cautivos habían arribado a Buenos Aires en el navío *Saint-Quentin* en 1717 directamente desde Loango, Viaje #76207, *Saint-Quentin*, 1717, www.slavevoyages.org.

La trata vista a través de los bautismos de adultos

El análisis de los registros parroquiales nos ha permitido identificar un importante número de bautismos de adultos, aspecto que revela el impacto del tráfico esclavista hacia la ciudad. Aunque las actas muestran la presencia de africanos recién llegados desde 1733, la mayoría de los arribos se concentró en dos períodos concretos, el primero lo podemos ubicar en las décadas de 1750-1760, y el segundo en la primera década del siglo XIX.

Como adelantamos, los libros de bautismos de “naturales” que se conservan poseen información para el período 1733-1764. A lo largo de esos años fueron bautizados en la ciudad de Santa Fe 147 esclavos procedentes de África, 114 de los cuales se concentraron entre 1754 y 1764. Aunque hubo registros altos de bautismos en 1754 (10), 1755 (17), 1758 (10), 1759 (12) y 1762 (11), en 1756 se destacó un pico extraordinario, cuando 28 africanos adultos fueron bautizados en la ciudad. La década de 1750 ha sido destacada por Kühn como uno de los mayores períodos de auge de la trata esclavista desde Colonia del Sacramento al Río de la Plata (2012, 2017a). Por otro lado, al analizar las aprehensiones realizados por las autoridades coloniales españolas de embarcaciones procedentes de Colonia, Fernando Jumar e Isabel Paredes reconstruyeron la introducción de 715 esclavizados por la vía del contrabando desde 1750 hasta 1770 (Jumar y Paredes 2008, 51-52), así mismo recientemente Borucki ha calculado que desde aquel enclave fueron vendidos a Buenos Aires unos 6.000 esclavos en cada década, entre 1750 y 1770 (2021, 274-275). Nuestras cifras podrían estar dando cuenta de ese momento de auge del tráfico por la vía de Colonia, ya que, como veremos, Santa Fe fue una de las plazas del interior rioplatense que absorbió a varios de los esclavizados que arribaron desde aquel enclave portugués. Lamentablemente los libros de bautismos de naturales que comprenden el período 1764-1787 no se conservan, por lo que no podemos precisar cómo evolucionó el tráfico durante esos años.

Los registros de bautismos de africanos vuelven a aparecer recién en 1796, ya con los curatos de naturales y de españoles unificados, aunque no será sino hasta

la primera década del siglo XIX cuando la llegada de esclavizados se intensifique, posiblemente como resultado de la apertura del Río de la Plata al comercio de esclavos con traficantes de todas las naciones dispuesta por la corona española en 1791 (Borucki 2020, 2021). En efecto, de 1796 a 1812 se registraron 122 bautismos de adultos. El grueso de los registros se concentró entre 1803 y 1812, con 117 africanos bautizados. Al igual que en el período anterior, hubo años con elevada cantidad de registros, sin embargo, son de destacar tres en particular, 1805, 1806 y 1807, con picos extraordinarios de 24, 19 y 25 bautismos respectivamente.³⁰ También en este punto creemos que las cifras podrían estar representando el impacto que tuvo en la ciudad de Santa Fe el arribo de más de 32 000 esclavizados al Río de la Plata entre 1800 y 1806, período de mayor auge de la trata esclavista hacia la región, reconstruido por Borucki (2017, 56).

De África a Santa Fe por las rutas brasileñas: las redes trans-imperiales de la trata en el Río de la Plata

Aunque las escrituras de compraventas y los registros de bautismos constituyen fuentes confiables para reconstruir las dinámicas del tráfico de esclavizados, apreciar sus períodos de auge e identificar volúmenes de arribos, existen otros tipos de documentos que nos permiten conocer con mayor detalle cuáles eran las rutas atlánticas e interamericanas atravesadas por los esclavizados que llegaron a la ciudad y qué agentes intervenían en este comercio: las informaciones matrimoniales.³¹ En esos expedientes, cuya finalidad era confirmar el “estado soltero” del cónyuge, novios y testigos daban cuenta de cómo, cuándo y dónde se habían

30. En este punto debemos destacar la importante participación que tuvo doña Gregoria Pérez en el mercado de esclavizados de la ciudad, ya que entre 1803 y 1805 bautizó a 19 “negros adultos” de su propiedad. En todo el período en estudio no hubo persona que haya bautizado tanta cantidad de africanos.

31. Como indicamos anteriormente, esta fuente ha sido sistemáticamente trabajada por Borucki (2017) en su análisis de las redes de compañeros de barco en el Río de la Plata, quien a partir de los testimonios en ellas plasmados mostró la centralidad de la experiencia acumulada durante la diáspora para la formación de identidades entre los africanos que arribaron a Buenos Aires y Montevideo durante la etapa virreinal y revolucionaria.

conocido, y es a partir de esos indicios que podemos reconstruir los itinerarios y las experiencias compartidas por estas personas durante la diáspora. Esos testimonios, además, permiten delinear las conexiones santafesinas con la trata practicada desde Brasil y la participación de los portugueses en ese comercio.

La existencia de una extensa ruta que conectaba Angola con Potosí a través de Brasil data de finales del siglo XVI (Assadourian 1965, 1966). Tempranamente los vecinos de Buenos Aires supieron explotar su proximidad con los dominios de Portugal en América del Sur y la cercanía con el camino que conducía a las minas de Potosí, convirtiendo a su ciudad en puerto de ingreso de cautivos —por lo general contrabandeados— y en vía de escape de la plata peruana con destino al puerto de Lisboa (Vila-Vilar 1977, 122). La importancia de este comercio y el acceso a la red de ciudades interiores del espacio rioplatense hizo de la presencia portuguesa en la región una constante, y fueron las relaciones de los tratantes lusitanos con los súbditos castellanos las que dieron continuidad a los intercambios inter-imperiales en los siglos siguientes. Mayormente ilegales, aunque no exclusivamente,³² las conexiones entre el Río de la Plata y los principales puertos del Brasil —fundamentalmente Río de Janeiro— permitieron la circulación permanente de diversos géneros, como cueros, textiles, plata, azúcar, madera, sebo y esclavos. Desde su fundación en 1680, y hasta su caída en 1777, Colonia del Sacramento se convirtió en un eslabón más de esa extensa ruta y a su puerto arribaron importantes cantidades de cautivos que luego serían introducidos en las ciudades interiores del Río de la Plata, entre ellas, Santa Fe.

A mediados del siglo XVIII los contactos entre Santa Fe y Brasil por la vía de Colonia se intensificaron. Al menos quince expedientes nos informan sobre las historias entrelazadas de algunos de los esclavizados que arribaron forzosamente

32. Verónica Secreto da cuenta de las estrategias de los comerciantes del circuito Perú-Buenos Aires para garantizar el abastecimiento de esclavos y exportar bienes regionales por los puertos brasileños hacia la década de 1780, como un esfuerzo por recomponer la antigua ruta comercial entre Río de Janeiro y el Río de la Plata. Las solicitudes de licencias de comerciantes como José Gurruchaga, Francisco Maciel, Francisco Gavino Arias y Bruno Francisco Pereyra, dieron un marco legal a la provisión de esclavos a la región del Río de la Plata desde Río de Janeiro (Secreto 2022, 8).

al territorio santafesino durante las décadas de 1740, 1750 y 1760 por las rutas brasileñas que conectaban África con el Río de la Plata, justo después del fin del asiento británico (1739), cuando la trata esclavista en Colonia del Sacramento entraba en su período de mayor auge (Kühn 2012, 2017a). En esta documentación encontramos evidencias de una clara vinculación de la ciudad de Santa Fe con este enclave portugués a través del puerto de Buenos Aires.

El historiador brasileño Kühn ha señalado que desde 1750, la buena relación entre las coronas ibéricas permitió un crecimiento poblacional en Colonia, en cierta medida motorizado por la llegada de nuevos contingentes de esclavizados africanos. Para la década siguiente, más de la mitad de la población de aquel enclave era cautiva, sin que hubiera una ocupación económica viable para todos ellos, y si bien algunos de estos esclavizados eran empleados en actividades domésticas, artesanales, agrícolas o portuarias, una parte considerable eran revendidos a sus vecinos bonaerenses (Kühn 2012, 2017a). Aunque se produjeron algunos desembarcos de esclavos venidos directamente desde África, Colonia del Sacramento recibió mayormente esclavizados contrabandeados que venían por la costa desde Río de Janeiro y, en menor medida, desde Bahía (Kühn 2017a, 449). Es decir, las redes de tráfico al interior de Brasil canalizaban en Colonia y desde allí se producía el salto hacia los puertos de Buenos Aires y Montevideo, lográndose lo que los historiadores han denominado comercio “trans-imperial”. Este tráfico involucraba a mercaderes de ambos imperios, creadores de verdaderas redes comerciales vinculadas con la administración colonial, muchos de los cuales llegaron a ocupar cargos relevantes en el gobierno (Jumar y Paredes 2008; Kühn 2012, 2017b; Moutoukias 1988; Possamai 2014; Prado 2002, 2021). Una vez en los puertos rioplatenses, los esclavos que no habían sido absorbidos por los vecinos de Buenos Aires o Montevideo eran reenviados hacia las ciudades interiores. Estos itinerarios pueden observarse con claridad en las informaciones matrimoniales de la ciudad de Santa Fe. Por ejemplo, hemos reconstruido que, en la mayoría de los casos, los testigos declararon haber conocido al novio primero en Río de Janeiro y luego en Colonia del Sacramento, y que desde allí vinieron juntos o se encontraron en Santa Fe previo paso por Buenos

Aires. Otros lugares en Brasil donde se conocieron novios y testigos fueron Bahía y Río Grande. Esta “geografía de la trata” podrá apreciarse con nitidez a partir de las siguientes reconstrucciones.

En 1755, María Elena, natural de Río de Janeiro y esclava de don Juan Francisco Freire de Andrade, se presentó ante don Juan Ignacio de Lacoizqueta, vicario juez eclesiástico y de rentas decimales, porque quería contraer matrimonio con Agustín, esclavo del mismo amo, natural de Congo, y por ser forastera ofrecía dar información de su soltería. Presentó tres testigos, Sebastián de Acosta y Francisco Javier, esclavos de don Manuel Maciel, natural de Congo el primero y de “nación” Mondongo el segundo, y Bernardo de Aguiar, “del puerto del reino de Portugal”.³³ Tanto Sebastián como Francisco Javier declararon que habían conocido a María Elena desde muy pequeña y que habían estado con ella en Río de Janeiro, luego en Colonia del Sacramento y “finalmente hasta esta tierra que habían venido juntos y saben que es soltera”. Por su parte, Bernardo de Aguiar señaló que hacía cinco años la había conocido en Río de Janeiro y Colonia y que sabía que era soltera. No tenemos mayores detalles sobre los vínculos entre los testigos africanos y la novia, aunque podemos aventurar que la experiencia acumulada en las plazas y puertos esclavistas brasileños y la compañía en los viajes pudieron contribuir a la creación de lazos de amistad y confianza entre todos ellos. Por otro lado, es posible que Aguiar haya sido uno de los varios agentes involucrados en el comercio de esclavizados luso-hispano, operando en la compra y venta e incluso siendo el responsable del traslado de estas personas desde Brasil a Santa Fe.³⁴ La presencia de portugueses testificando en otros expedientes de esclavos de la ciudad refuerza esta idea.

En la información matrimonial de Francisco Javier, natural de “las Minas del reino de Portugal”, testificó Antonio Suárez, natural de Lisboa, y declaró que “de seis años a esta parte conoce a Francisco Javier en el Río Grande de trato, vista y comunicación, y que allí mismo fue bautizado habiéndole traído su amo

33. El puerto del reino de Portugal es la ciudad de Porto, en Portugal, por lo que Bernardo de Aguiar era uno de los tantos portugueses residentes en Santa Fe a mediados del siglo XVIII.

34. AASF, 2 de septiembre de 1755, Información Matrimonial, 1737-1755, exp. 164.

por bautizarse de las Minas”.³⁵ Entre los testigos presentados por José Ignacio de Santos y Ángela María de Andrade, oriundos ambos de Río de Janeiro y esclavos del importante vecino santafesino don Juan José de Lacoizqueta, aparecen don Francisco Mota Botello y don Juan Duarte Neves, portugueses.³⁶ El primero declaró haber conocido a José Ignacio desde muchacho, sin decir dónde —pero es posible que haya sido en alguna plaza brasileña—, mientras que el segundo indicó que al novio lo había conocido “en Río de Janeiro, en la Colonia y en las demás partes donde había andado”, y que a la novia la conoció de “cinco o seis años a esta parte y sabe que es soltera”.³⁷ Duarte Neves era un tratante de esclavos radicado en Santa Fe desde 1752, año en el que contrajo matrimonio con Antonia de Lacoizqueta,³⁸ quien era hija del citado Juan José de Lacoizqueta (Damianovich 1991). Aparentemente Duarte Neves mantenía importantes relaciones con las autoridades sacramentinas dado que en otro expediente de 1757, siendo testigo de la unión entre el negro Angola Joaquín y María, india libre, declaró que al novio “lo conocía de ahora algunos años a esta parte, que estando el que declara en la Colonia del Sacramento, el señor gobernador de dicha Colonia se lo había entregado al dicho Joaquín para que lo trajese a vender en esta dicha ciudad”.³⁹ Por entonces, quien gobernaba la mencionada plaza platina era Luiz García de Bivar (1749-1760), el cual a semejanza de su antecesor, Antonio Pedro de Vasconcelos (1722-1749), sostuvo estrechas relaciones con las elites locales, participando y protegiendo el comercio ilícito de esclavizados realizado con los tratantes bonaerenses (Kühn 2012).

El origen africano más documentado entre los esclavizados que bajaron desde Río de Janeiro hasta Santa Fe por “la vía de Colonia” fue Angola. Según Borucki, la

35. AASF, 27 de noviembre de 1741, Información Matrimonial, 1737-1755, exp. 58.

36. Francisco de la Mota Botello era natural de la villa de Estremoz en Portugal y se había radicado en Santa Fe tras contraer matrimonio con Francisca Gaete en 1751, en AASF, Matrimonios 1735-1764, f. 25. En 1755 ejerció el cargo capitular de alcalde de la hermandad del Paraná y en 1760 y 1762 el de alcalde de segundo voto y juez de menores, en AGPSF, Actas del Cabildo, 1755, t. XII B, ff. 265-267; 1760, t. XIII A, ff.151-152 v; 1762, t. XIII, ff. 215v bis-216v.

37. AASF, 20 de septiembre de 1751, Información Matrimonial, 1737-1755, exp. 35.

38. AASF, Matrimonios 1735-1764, f. 27.

39. AASF, 5 de octubre de 1757, Información Matrimonial, 1756-1769, exp. 37.

mayoría de los cautivos arribados a Colonia del Sacramento habrían partido inicialmente de los puertos de Benguela o Luanda hacia Río de Janeiro, donde estaban radicados los tratantes que controlaban esa ruta, y desde allí eran conducidos hacia el sur, a Colonia (Borucki 2021, 272). En menor medida, los esclavizados traídos a la ciudad provenían de Mina, Congo y Guinea. Si bien la mayoría de las declaraciones de los testigos trazan una línea descendente que comienza en Río de Janeiro y desemboca en Santa Fe, un expediente revela una conexión que llega hasta África, lo que muestra la perdurabilidad de los lazos sociales creados durante el cruce atlántico.

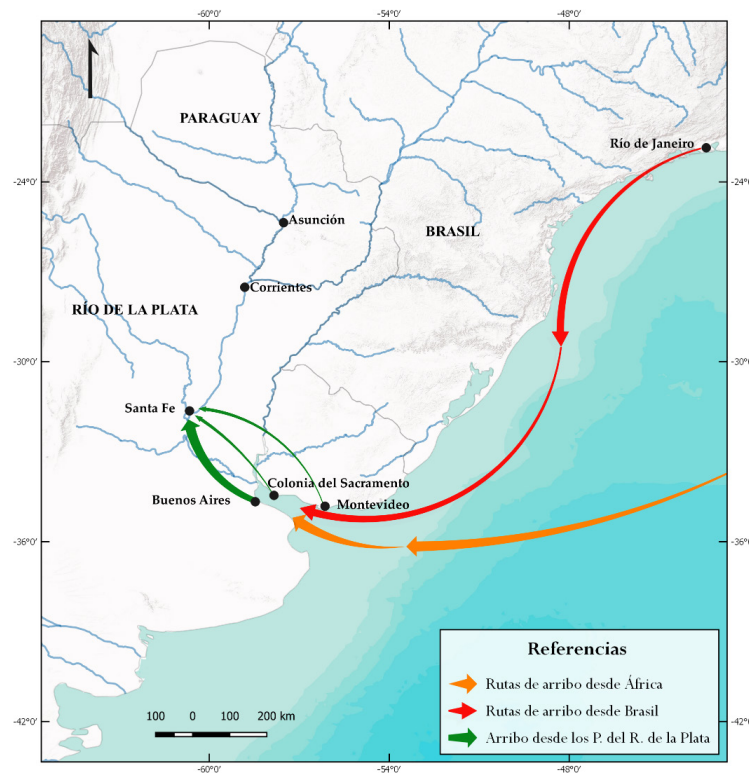
En 1756, José, negro de Angola, esclavo de don José de Villamea ofreció a sus testigos para que brindaran información de su soltura porque quería casarse con María, esclava del mismo amo, también de Angola. Uno de ellos, Pedro Iriarte, un exesclavo natural de “Mina de los portugueses”,⁴⁰ declaró que habían llegado desde África a Río de Janeiro en el mismo navío. Desde entonces se separaron y en 1753 se volvieron a encontrar en Colonia del Sacramento, antes de volver a reunirse en Santa Fe. La distancia geográfica y temporal entre novio y testigo no impidió que estas personas desarrollaran vínculos de confianza duraderos. Lo traumático de la travesía atlántica y las condiciones inhumanas del traslado en los barcos esclavistas posiblemente tendieron a reforzar esos lazos. Como en los casos mencionados anteriormente, en este expediente también aparecen testigos de origen portugués: don José Gómez, natural de Monte Vera en el reino de Portugal, y Gabriel Fernández, natural de Porto. Aquí también el rol que cumplían estas personas como agentes del tráfico esclavista es explícito, dado que, por ejemplo, Gabriel Fernández en su declaración indicó que conocía al novio y que “lo trajo en su embarcación desde la Colonia del Sacramento a esta ciudad de Santa Fe y que en dicha Colonia lo conoció mucho tiempo antes de traerlo y que siempre lo conoció de soltero”.⁴¹ A juzgar por la documentación, Fernández tenía bastante actividad en el circuito esclavista que conectaba

40. La “Mina de los portugueses” es la Costa da Mina, por lo que Pedro o fue específicamente embarcado en Elmina, o sino en sentido amplio, venía de lo que hoy es Ghana —la Gold Coast o Costa de Mina—, o un poco más amplio, incluyendo la costa de Benín y Nigeria occidental.

41. AASF, 6 de mayo de 1756, Información Matrimonial, 1756-1769, exp. 7.

Río de Janeiro-Colonia del Sacramento-Buenos Aires-Santa Fe. Por el relato de los testigos de su expediente matrimonial sabemos que Fernández frecuentaba todas esas plazas comerciales y que se radicó en la ciudad de Santa Fe en 1756. Tuvo una historia particular con una mulata esclava, criolla de Río de Janeiro —en otros testimonios se indica que era natural de Lisboa—, nombrada Catalina, a quien conoció en Colonia del Sacramento cuando una señora “de dicha Colonia” la trajo a vender. Aparentemente la relación que Fernández mantenía con Catalina no era aceptada por su familia y esto lo motivó a cambiarse de residencia. Según expresó uno de sus testigos, Fernández liberó a la esclava y la trasladó hacia Santa Fe para casarse con ella “porque sus parientes se lo estorbaron en dicha Colonia”.⁴²

Figura 7. Rutas esclavistas al Río de la Plata y puertos de internación hasta Santa Fe, 1641-1812



Fuente: DEEC, EP, t. 1 a 23; AASF, Informaciones Matrimoniales, v. 1 a 13, disponibles en <https://www.familysearch.org>

42. AASF, 7 de abril de 1756, Información Matrimonial, 1756-1769, exp. 4.

Conclusiones

En esta investigación nos hemos propuesto analizar el tráfico de esclavizados a Santa Fe durante el período colonial, una problemática sobre la cual hasta el momento no se han realizado estudios sistemáticos. La articulación de diversos fondos documentales nos permitió constatar que Santa Fe estuvo ligada desde temprano al circuito atlántico de tráfico de africanos que conectaba África, Brasil y el Río de la Plata y que la ciudad fue receptora de más de 500 cautivos durante el período estudiado. Estas cifras muestran que la demanda de mano de obra esclavizada para Santa Fe era significativa. Es importante destacar esto porque tradicionalmente se sostiene que la ciudad funcionó como lugar de paso de mercaderías destinadas a otros espacios. Si bien existieron comerciantes que llegaban a Santa Fe con partidas de esclavizados que iban a ser vendidos en plazas alejadas, o incluso comerciantes locales que, luego de comprar cautivos en los puertos del Río de la Plata, los revendieron a vecinos de otras ciudades como Potosí o Chile, nuestro estudio muestra que los santafesinos y particularmente la orden religiosa de los Jesuitas, recurrieron con frecuencia al mercado atlántico de esclavos para hacerse de africanas y africanos con el objetivo de explotar su trabajo en las distintas propiedades urbanas y rurales que poseían. A su vez, nuestra investigación muestra que esta demanda creció hacia el siglo XVIII. Esta situación si bien refleja el incremento del tráfico hacia el Río de la Plata, también se encuadra en un contexto de crecimiento poblacional y de consolidación de la ciudad como un importante centro económico a escala regional con capacidad para liberar recursos destinados a la compra de esclavos.

Finalmente, uno de los hallazgos más importantes de este estudio se relaciona con la estrecha relación que Santa Fe mantuvo con Colonia del Sacramento a mediados del siglo XVIII. Si bien buena parte de la documentación parroquial que nos permitió reconstruir esa conexión ubica a Buenos Aires como intermediaria en el tráfico desde esa plaza portuguesa hasta Santa Fe, queda abierta la pregunta acerca de si los tratantes portugueses no practicaban un comercio directo con los santafesinos —obviando la

intervención porteña en las transacciones—, aspecto que requerirá, en futuras investigaciones, de una mayor indagación en las potenciales redes sociales y comerciales desarrolladas entre estos individuos, algunas de las cuales quedaron expuestas en las distintas reconstrucciones presentadas en esta investigación. Profundizar en este tipo de relaciones puede contribuir a complejizar nuestros conocimientos acerca de las interacciones suscitadas entre Santa Fe, Brasil y el mundo atlántico durante los años de ocupación portuguesa de Colonia del Sacramento.

Referencias

Areces, Nidia. 2004. “La compañía de Jesús en Santa Fe, 1610-1767. Las tramas del poder”. En *Estudios históricos regionales en el espacio rioplatense: de la colonia a mediados del siglo XIX*, compilado por Teresa Suárez y Nidia Areces, 13-43. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

Assadourian, Carlos-Sempat. 1965. *El tráfico de esclavos en Córdoba, 1588-1610, según las actas de protocolos del Archivo Histórico de Córdoba*. Córdoba: Dirección general de publicaciones.

Assadourian, Carlos-Sempat. 1966. *El tráfico de esclavos en Córdoba de Angola a Potosí. Siglos XVI–XVII*. Córdoba: Dirección General de Publicaciones.

Baravalle, María del Rosario. 2001. “Introducción a un tema sin historia. Negros esclavos en Santa Fe, siglo XVII”. *Claroscuro* (1): 157-177.

Baravalle, María del Rosario. 2006. “Los esclavos y la esclavitud”. En *Nueva historia de Santa Fe. Economía y sociedad, siglo XVI a XVIII*, dirigido por Darío Barrera, 79-97. Rosario: Prohistoria, La capital.

Barrera, Darío, María del Rosario Baravalle, y Nora Peñalba. 2006. “Misioneros de frontera. Los jesuitas durante el siglo XVII”. En *Nueva historia de Santa Fe. Economía y sociedad, siglo XVI a XVIII*, dirigido por Darío Barrera, 99-113. Rosario: Prohistoria, La capital.

Barriera, Darío, y Griselda Tarragó. 2006. “Transformaciones en un espacio de frontera. La población, los recursos y las rutas”. En *Nueva historia de Santa Fe. Economía y sociedad, siglo XVI a XVIII*, dirigido por Darío Barriera, 159-190. Rosario: Prohistoria, La capital.

Borucki, Alex. 2017. *De compañeros de barcos a camaradas de armas. Identidades negras en el Río de la Plata, 1760-1860*. Buenos Aires: Prometeo.

Borucki, Alex. 2020. “From Asiento to Spanish Networks. Slave Trading in the Rio de la Plata, 1700-1810”. En *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas*, editado por Alex Borucki, David Eltis y David Wheat, 177-200. Albuquerque: University of New Mexico Press.

Borucki, Alex. 2021. “250 años de tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata. De la fundación de Buenos Aires a los ‘colonos’ africanos de Montevideo, 1585-1835”. *Claves. Revista de Historia* 7 (12): 255-290. <https://doi.org/10.25032/crh.v7i12.11>

Borucki, Alex, David Eltis, y David Wheat. 2015. “Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America”. *The American Historical Review* 120 (2): 433-461, <https://doi.org/10.1093/ahr/120.2.433>

Cáceres, Gonzalo. 2019. “Mercado esclavista, orígenes y circulaciones regionales e inter-jurisdiccionales. Santa Fe, 1750-1810”. *Claves. Revista de Historia* 5 (9): 7-32. <https://doi.org/10.25032/crh.v5i9.2>

Calvo, Luis-María. 2011. *Vivienda y ciudad colonial. El caso de Santa Fe*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

Candiotti, Magdalena. 2016. “Hacia una historia de la esclavitud y la abolición en la ciudad de Santa Fe, 1810-1853”. En *Cartografías afrolatinoamericanas. Perspectivas situadas desde Argentina*, editado por Florencia Guzmán, Lea Geler, y Alejandro Frigerio, 99-121. Buenos Aires: Biblos.

Candiotti, Magdalena. 2021. *Una historia de la emancipación negra. Esclavitud y abolición en la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Candiotti, Magdalena. 2023. “Reconstruyendo lazos. Matrimonios, familias y redes de africanos y afrodescendientes en Santa Fe (1810-1853)”. En *Esclavitud y diáspora africana en ciudades rioplatenses. Población, familia y estrategias de movilidad social entre 1776-1860*, editado por Magdalena Candiotti, y Orlando Gabriel Morales, 23-43. Buenos Aires: Ediciones SB.

Crespi, Liliana. 2000. “El comercio de esclavos en el Río de la Plata. Apuntes para su estudio”. *Cuadernos de Historia* (3): 237-252. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cuadernosdehistoriaeys/article/view/9868>

Damianovich, Alejandro. 1991. “Juan José de Lacoizqueta, gestor del privilegio santafesino de Puerto Preciso”. *Revista América* (10): 37-70.

Jumar, Fernando, e Isabel Paredes. 2008. “El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777”. *América Latina en la Historia Económica* (29): 33-99.

Klein, Herbert S. 1993. “Las características demográficas del comercio atlántico de esclavos hacia Latinoamérica”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”* (8): 7-27. https://ravignanidigital.com.ar/_bol_ravig/no8/no8a01.pdf

Klein, Herbert S. 2002. *O Comércio Atlântico de Escravos. Quatro séculos de comércio escravagista*. Lisboa: Replicação.

Kühn, Fábio. 2012. “Os interesses do governador: Luiz Garcia de Bivar e os negociantes da Colônia do Sacramento (1749-1760)”. *Topoi* 13 (24): 29-42. <https://www.scielo.br/j/topoi/a/gxcvJDbPHVSygVgZhnjdzmf/>

Kühn, Fábio. 2017a. “O contrabando de escravos na Colônia do Sacramento (1722-1777)”. *Tempo* (3): 444-463. <https://doi.org/10.1590/TEM-1980-542X2017v230302>

Kühn, Fábio. 2017b. “Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico Sul (Rio da Prata, 1730-1752)”. *Anos 90* 24 (45): 101-132. <https://doi.org/10.22456/1983-201X.70621>

Moriconi, Miriam. 2011. “El curato de naturales en Santa Fe. Río de la Plata. Siglos XVII-XVIII”. *Hispania Sacra* 63 (128): 433-467. <https://doi.org/10.3989/hs.2011.v63.i128.279>

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

Moutoukias, Zacarías. 1999. “Comercio y producción”. En *Nueva historia de la Nación Argentina 3, Período español 1600-1810*, editado por la Academia Nacional de la Historia, 51-103. Buenos Aires: Planeta.

Pistone, Catalina. 1996. *La esclavatura negra en Santa Fe*. Santa Fe: Junta provincial de estudios históricos.

Possamai, Paulo. 2014. *Colonia del Sacramento. Vida Cotidiana durante la ocupación portuguesa*. Montevideo: Torre del Vigía.

Prado, Fabrício. 2002. *Colônia do Sacramento – O extremo sul da América Portuguesa*. Porto Alegre: Fumproarte

Prado, Fabrício. 2021. *El borde del imperio. Redes atlánticas y revolución en el Río de la Plata borbónico*. Buenos Aires: Prometeo.

Rediker, Marcus. 2021. *Barco de esclavos. La trata a través del Atlántico*. Madrid: Capitán Swing.

Rosal, Miguel-Ángel. 2016. *Africanos y afro-descendientes en Buenos Aires (siglos XVI-XVII). Esbozo de un estudio sobre fuentes inéditas y publicadas del Archivo General de la Nación*. Saarbrücken: Académica Española.

Schultz, Kara D. 2015. “‘The Kingdom of Angola is not Very Far from Here’: The South Atlantic Slave Port of Buenos Aires, 1585-1640”. *Slavery and Abolition* 36 (3): 424-444. <https://doi.org/10.1080/0144039X.2015.1067397>

Schultz, Kara D. 2016. “‘The Kingdom of Angola Is Not Very Far from Here’: The Río de la Plata, Brazil, and Angola, 1580-1680”. Tesis de doctorado, Vanderbilt University.

Secreto, María-Verónica. 2022. “African Slavery and the Slave Trade in the Río de la Plata Region”. *Latin American History*, 1-22. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.1029>

Studer, Elena F. S. 1984. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.

Tarragó, Griselda. 1993. “Los Diez de Andino: un linaje colonial santafesino. (1660-1822)”. *Cuadernos de Historia Regional* (16): 43-86.

Troisi-Melean, Jorge. 2012. *El oro de los jesuitas. La compañía de Jesús y sus esclavos en la argentina colonial*. Saarbrücken: Académica Española.

Vila-Vilar, Enriqueta. 1977. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla.

Zapata-Gollán, Agustín. 1983. “Ladrillos y tejas y marcas exhumadas en las ruinas de Santa Fe la Vieja”. *América* (2): 23-35.

