

El tráfico estadounidense de esclavos al Río de la Plata y los circuitos de la plata más allá del Atlántico, 1798-1809

Alex Borucki

University of California Irvine
aborucki@uci.edu

Resumen: Si bien la trata de esclavos llevados por buques de Estados Unidos hacia el Río de la Plata duró solo doce años, entre 1798 y 1809, los comerciantes estadounidenses enviaron más cautivos directamente desde África a Buenos Aires y Montevideo (en lugar de hacerlo de manera indirecta a través de Brasil) que cualquier otro grupo nacional de mercaderes entre 1777 y 1812. Este artículo examina las conexiones de la trata de esclavos con la circulación de plata hispanoamericana más allá de las colonias españolas, en tanto la plata fue el principal medio de intercambio de las transacciones realizadas por este tráfico. Esta historia también conecta el Atlántico con el Pacífico, pues buena parte de los cautivos que desembarcaron las naves esclavistas de Estados Unidos en el Río de la Plata se redirigió hacia Lima a través de Chile.

Palabras clave: tráfico esclavista, Río de la Plata, Estados Unidos, siglo XVIII, siglo XIX.

Abstract: Although the slave trade carried by US ships to the Río de la Plata lasted only twelve years, between 1798 and 1809, merchants from the United States sent more captives directly from Africa to Buenos Aires and Montevideo (instead of doing so indirectly via Brazil) than any other national group of merchants between 1777 and 1812. Given that silver was the main means of exchange during this traffic, this article examines the connections of the slave trade with the circulation of silver beyond the Spanish colonies. This story also connects the Atlantic with the Pacific, given that many of the captives that US ships disembarked in the Río de la Plata were redirected to Lima via Chile.

Keywords: slave trade, Río de la Plata, United States, eighteenth century, nineteenth century.

Si bien la trata de esclavos conducidos por buques de Estados Unidos hacia el Río de la Plata duró solo doce años, entre 1798 y 1809, los comerciantes estadounidenses enviaron más cautivos directamente desde África a Buenos Aires y Montevideo (en lugar de hacerlo de manera indirecta a través de Brasil) que cualquier otro grupo nacional de mercaderes hacia esta región entre 1777 y 1812¹. La trata esclavista probablemente fue el principal rubro de comercio para los mercaderes estadounidenses en el Río de la Plata. Al menos ochenta y seis embarcaciones estadounidenses llegaron a Montevideo desde 1778 hasta 1810². Entre 1798 y 1809, cincuenta y seis barcos estadounidenses trasladaron cautivos africanos hacia Buenos Aires y Montevideo en un periodo en el que la trata esclavista y el comercio neutral facilitaron el ingreso de los navieros de Estados Unidos a esta región³.

Este artículo examina el primero de estos viajes esclavistas estadounidenses al Río de la Plata. El buque *Ascensión*, propiedad de Caleb Gardner, Peleg Clarke, William Vernon (todos de Newport, Rhode Island) y Samuel Brown (de Boston), zarpó de Newport en 1795 para transportar esclavos por el Atlántico sur⁴. Este viaje del *Ascensión* fue, asimismo, uno de los primeros en traer africanos es-

¹ Elena STUDER: *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVII*, Buenos Aires, Editorial de la Universidad de Buenos Aires, 1958; Jerry COONEY: «Silver, Slaves, and Food: The Río de la Plata and the Indian Ocean, 1796-1806», *Tijdschrift voor zeegegeschiedenis*, 5(1) (1986), pp. 35-45; Jean-Pierre TARDIEU: *La Traite des Noirs entre L'Océan Indien et Montevideo (Uruguay) fin du XVIII^e siècle et début du XIX^e*, París, L'Harmattan, 2010, y Alex BORUCKI: «The Slave Trade to the Río de la Plata. Trans-imperial Networks and Atlantic Warfare, 1777-1812», *Colonial Latin American Review*, 20(1) (2011), pp. 81-107.

² Esto es el 11,6 por 100 de los 740 buques que llegaron a Montevideo en ese periodo. Fabrício PRADO: «Conexões Atlânticas: redes comerciais entre o Rio da Prata e os Estados Unidos (1790-1822)», *Anos 90*, 24(45) (2017), pp. 133-152. Carecemos de series similares para Buenos Aires, pero cabe destacar que veintiocho embarcaciones de Estados Unidos anclaron allí en 1803. Charles CHANDLER: «United States Shipping in the Río de La Plata (1801-1808), as Shown by Early Newspapers», *The Hispanic American Historical Review*, 2(1) (1919), pp. 26-54.

³ La base de datos *Slave Voyages: The Transatlantic Slave Trade Database* (en adelante, *Slave Voyages*) registra cincuenta y cuatro viajes estadounidenses que llevaron cautivos de África al Río de la Plata. Otros dos viajes trajeron esclavos desde Brasil al Plata. El último de estos viajes tuvo lugar en 1809, después de que el Congreso de Estados Unidos prohibiera el comercio transatlántico de esclavos en 1808.

⁴ Si bien el barco se llamaba *Ascension* en inglés, he decidido poner en cas-

clavizados al Plata directamente desde Mozambique, iniciando un periodo en que Mozambique se convirtió en el principal sitio de embarque para la trata directa entre África y el Río de la Plata, concludida no solo por estadounidenses, sino también por comerciantes luso-mozambiqueños y rioplatenses⁵.

La importancia de este viaje se observa en los registros de Tomás Antonio Romero, el traficante de esclavos más importante del Río de la Plata. Romero introdujo más de 3.000 esclavos en la región entre 1792 y 1799, de los cuales 2.000 fueron embarcados en Brasil. En la década de 1800-1810, Romero introdujo alrededor de 3.000 esclavos en el Río de la Plata, pero en este caso la mayoría se trajo directamente de África⁶. Romero había organizado algunos viajes directos a África antes de la llegada del *Ascensión*, pero sus compras de esclavos después de su arreglo con el capitán de este buque, en 1798, fueron principalmente con traficantes estadounidenses que traían cautivos desde Mozambique. Las operaciones de Romero dan cuenta del periodo de auge de la trata en el Río de la Plata, entre 1777 y 1812. Un periodo cuyos inicios coincidieron prácticamente con la creación del virreinato del Río de la Plata, en el cual 70.000 esclavos arribaron a esta región, una parte desde Brasil (60 por 100) y otra desde África (40 por 100)⁷.

Este caso también ilustra las conexiones entre la trata de esclavos y el comercio hispanoamericano con mercaderes de potencias neutrales (conocido como «comercio neutral»), así como la creciente multilateralidad de ambos rubros, dado que el ingreso de traficantes estadounidenses de esclavos a las colonias españolas transcurrió durante el aumento del comercio de estas colonias con mercaderes extranjeros⁸. Adrian Pearce revela que el valor del

tellano el nombre (*Ascensión*) para facilitar la lectura. Véase *Slave Voyages*, voyage id# 36620, www.slavevoyages.org.

⁵ Tres buques de esclavos no especializados conectaron Mauricio (entonces Isle de France) en 1797 (*Slave Voyages*, id # 96010, 96011 y 96076) con el Río de la Plata. El *Ascensión* fue uno de los dos primeros barcos especializados en la trata que llevaron cautivos de Mozambique al Plata en 1798 (el otro fue el *Faustina de Buenos Aires*, # 96009).

⁶ Documentos de Tomás Romero sobre el tráfico de esclavos, Buenos Aires, Archivo General de la Nación, Argentina (en adelante, AGN-A), IX, 18-8-11.

⁷ Alex BORUCKI: «The Slave Trade to the Río de la Plata...».

⁸ Es imposible listar las investigaciones sobre el comercio con neutrales y sus

comercio británico de bienes hacia las colonias españolas de fines del siglo XVIII fue tres o cuatro veces mayor de lo que se pensaba y que los comerciantes de las colonias españolas que navegaron hacia los puertos libres del Caribe británico después de 1760 condujeron la mayor parte de este tráfico⁹. No obstante, en 1796, la guerra entre Gran Bretaña y la alianza franco-española puso en peligro el comercio atlántico español en barcos españoles. Para evitar a la marina británica y a los corsarios, la corona española autorizó el comercio colonial con potencias neutrales en 1797. Con algunas interrupciones, y dependiendo de cada colonia, este comercio neutral duró intermitentemente desde 1797 hasta 1808, cuando España se alió con Gran Bretaña contra Francia. Debido al comercio neutral, los estadounidenses se convirtieron en los mayores intermediarios del tráfico colonial español. Basándose en la diferencia entre las cifras de las exportaciones inglesas a Estados Unidos y las importaciones estadounidenses desde Gran Bretaña, Javier Cuenca-Esteban complementa el trabajo de Pearce calculando un comercio británico aún mayor con las colonias españolas a través del comercio neutral de Estados Unidos¹⁰. Este artículo presenta la trata esclavista como otro rubro clave del comercio que benefició a

efectos en las colonias, pero una guía la constituyen Antonio GARCÍA-BAQUERO: «El comercio de neutrales en Venezuela (1796-1802). Tópico y cambio en las actitudes políticas de las elites venezolanas», *Revista de Indias*, 44 (1984), pp. 237-271; Carlos MARICHAL: «El Comercio Neutral y los Consorcios Extranjeros en Veracruz, 1805-1808», en Carmen YUSTE LÓPEZ y Matilde SOUTO MANTECÓN (coords.): *Comercio Exterior De México, 1713-1850*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de investigaciones Históricas-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora-Universidad Veracruzana, 2000, pp. 163-192; Jacques BARBIER y Allan KUETHE (eds.): *The North American role in the Spanish imperial economy*, Manchester, Manchester University Press, 1984, y Linda SALVUCCI: «Atlantic Intersections: Early American Commerce and the Rise of the Spanish West Indies», *The Business History Review*, 79(4) (2005), pp. 781-809.

⁹ Adrian J. PEARCE: *British Trade with Spanish America 1763-1808*, Liverpool, Liverpool University Press, 2014, pp. 230-250; el valor de las exportaciones británicas a Hispanoamérica probablemente fuera el 6 por 100 de todas las exportaciones británicas, p. 248.

¹⁰ Cuenca-Esteban agrega el 29 por 100 a la estimación de Pearce de mediados de la década de 1790 y el 31 por 100 en 1807 (es decir, 2.585.000 libras esterlinas en 1795, 3.878.000 en 1800 y 4.473.000 en 1807). Javier CUENCA-ESTEBAN: «“Ghost” Exports, American Middlemen, and the Trade to Spanish America, 1790-1819», *The William and Mary Quarterly*, 71(1) (2014), pp. 63-98, esp. pp. 84 y 91.

los comerciantes estadounidenses en las colonias españolas durante los años del comercio neutral.

Teniendo en cuenta que la plata fue el principal medio de intercambio de las transacciones realizadas durante este viaje, la travesía del *Ascensión* revela las conexiones de la trata de esclavos con la circulación de plata hispanoamericana más allá de las colonias españolas, hacia los Estados Unidos, Mozambique y, en última instancia, hacia los mercados de la India y de China. En el Río de la Plata, la trata permitía a los comerciantes estadounidenses obtener plata a cambio de esclavos y asimismo cargar mercaderías en consignación como cueros y tasajo, que frecuentemente vendían en Cuba o a su regreso en Boston o Newport. Al retornar a Estados Unidos, estos barcos estadounidenses llevaban dos fletes: el pago de los esclavos, por una parte, y mercaderías consignadas, por otra, lo que incrementaba sus ganancias, pues vendían servicios de transporte (la consignación) y retornaban con la plata de la trata.

El viaje del *Ascensión*

Esta sección se centra en el itinerario del *Ascensión* para explicar la formación de una red de mercaderes estadounidenses y rioplatenses, que fue uno de los principales motores de la trata esclavista en el Plata. Los hermanos Vernon de Newport figuran entre los comerciantes estadounidenses con la mayor y más antigua participación en el tráfico de esclavos en el siglo XVIII en tanto enviaron al menos cuarenta y cinco expediciones esclavistas, principalmente al Caribe británico y al sur de los Estados Unidos, de 1737 a 1807. William Vernon era el principal mercader del *Ascensión* y el capitán del navío era Samuel Chace, quien ya había realizado un viaje con esclavos a Cuba en nombre de los Vernon, en 1793, con este barco. Tras la apertura de trata de esclavos a los extranjeros por parte del imperio español en 1789, los Vernon enviaron al *Ascensión* a Cuba en 1791 y 1793, y el navío *Don Gálvez* a Cartagena en 1792, un buque que terminó vendiendo esclavos principalmente en La Habana. Luego de que el Caribe inglés les fuera vedado dada la independencia de los Estados Unidos, los Vernon se orientaron hacia los mercados hispanoamericanos, principal-

mente a Cuba, y en este contexto planificaron el viaje del *Ascensión* hacia Sudamérica¹¹.

En 1795 William Vernon le indicó al capitán Chace que navegara hacia Mozambique para embarcar cautivos y venderlos en Brasil, no en el Río de la Plata¹². Dado que este era el primer intento de los Vernon de vender cautivos en Brasil, le dieron margen a Chace para ajustarse a circunstancias inesperadas. En verdad, el itinerario final del *Ascensión* varió notablemente con respecto a las instrucciones de Vernon. Tras la salida de Newport en noviembre de 1795, el barco navegó a la Île de France (actualmente Mauricio) y a las islas Borbón en el océano Índico, donde Chace vendió productos de Nueva Inglaterra (ron, carne de res, cerdo y salmón) y dejó 8.000 pesos de plata española a cambio de café. Esta plata era resultado de viajes esclavistas anteriores a Cuba. Partiendo de la Île de France, el *Ascensión* se dirigió a vender el café en Rotterdam. Allí el barco se sometió a reparaciones y embarcó ginebra y comestibles en octubre de 1796¹³. El barco cruzó el Atlántico nuevamente y arribó a Río de Janeiro el 3 de abril de 1797, probablemente para reanudar los planes de trata esclavista de Vernon. En Río, Chace vendió una pequeña parte del cargamento para comprar tablones de madera, posiblemente para armar cubiertas inferiores para el depósito de los africanos.

El *Ascensión* atracó en Río a pesar de las prohibiciones portuguesas contra las embarcaciones extranjeras. Las autoridades locales informaron que el barco había ingresado al puerto debido a

¹¹ Sean KELLEY: *The Voyage of the Slave Ship Hare: A Journey into Captivity from Sierra Leone to South Carolina*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2016, caps. 1 y 2, y Jay COUGHTY: *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Filadelfia, Temple University Press, 1981. Sobre los anteriores viajes de esclavos del *Ascensión*, véase *Slave Voyages*, #36570 y #36590. Sobre la trata de Estados Unidos, David RICHARDSON: «Slavery, trade, and economic growth in eighteenth-century New England», en Barbara SOLOW (ed.): *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 237-264, y David ELTIS: «The U.S. Transatlantic Slave Trade», *Civil War History*, 54(4) (2008), pp. 347-378.

¹² William Vernon a Samuel Chace, Newport, 30 de octubre de 1795, Newport Historical Society, Vernon Papers (en adelante, NHS-VP), Box 215, Folder 5.

¹³ «Log of the ship *Ascension*, 1795-1797» y «Ship *Ascension*, Financial account», NHS, NHS-VP.

problemas con un mástil y a la falta de provisiones¹⁴. Por supuesto que estas eran excusas. Chace le informó a Vernon sobre las malas condiciones del mercado para vender el tipo de cargamento que comercializaba el *Ascensión* (esclavos incluidos)¹⁵. La breve escala en Río refleja que Chace no pudo hacer buenas conexiones locales. El barco partió solo con lastre y tablonés además de su cargamento anterior y navegó hacia Mozambique para embarcar esclavos.

El *Ascensión* arribó a Mozambique en julio de 1797, donde Chace compró 283 cautivos en veintitrés días, un ritmo rápido para reunir un grupo tan numeroso¹⁶. Estos cautivos yao y makua (los grupos predominantes trasladados desde Mozambique a los mercados de los océanos Índico y Atlántico) eran en su abrumadora mayoría varones: 130 varones adultos, 107 niños, 31 mujeres y 15 niñas. Esta distribución por edad y género se corresponde con los patrones de trata de esclavos a las Américas del siglo XIX, cuando los varones y los niños estaban sobrerrepresentados en relación con la proporción típica de dos varones por mujer en la historia de este tráfico¹⁷. Chace pagó 13.821,5 pesos por los cautivos, en efectivo. El valor total asignado a los cautivos es similar a la suma abonada por Chace el año anterior (14.790 dólares) por el café, lo cual apunta al capital total que Chace podía emplear, ya fuera en la compra de mercaderías o cautivos¹⁸.

El *Ascensión* partió de Mozambique el 10 de agosto y ese mismo día Chace descubrió un brote de viruela que lo llevó a vacunar tanto a la tripulación como a los esclavos¹⁹. Chace navegó hacia el

¹⁴ «Ascension», 26 de junio de 1797, Archivo Nacional, Río de Janeiro, Códice 492, Autos de Embarcações, no. 224. Le agradezco a Fabrício Prado por señalarme este documento.

¹⁵ Chace a Vernon, 9 de abril de 1797, NYHS-SC-SSWM. Muy pocas embarcaciones estadounidenses llevaron cautivos a Brasil antes de 1840. Leonardo MARQUES: *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*, New Haven, Yale University Press, 2016, pp. 139-184.

¹⁶ Chace a Vernon, Cabo de Buena Esperanza, 11 de diciembre de 1797, NHS-VP, Box 43, Folder 26.

¹⁷ Véase el dossier de la revista *Slavery and Abolition* de agosto de 2006 sobre los niños y la esclavitud.

¹⁸ «Ship *Ascension*, Financial account», NHS, NHS-VP.

¹⁹ El proceso de vacunación contra la viruela se inició en Inglaterra en 1796, así que es posible que Chace tuviera acceso a esta nueva vacuna cuando estuvo en Rotterdam.

norte hasta las Seychelles, para desembarcar y poner en cuarentena a todos en la isla deshabitada de La Digue. Para sobrevivir un mes en esta isla consumieron la mayoría de las provisiones y atraparon tortugas marinas. Hacia el 27 de septiembre la viruela había desaparecido sin dejar muertos, por lo que la tripulación y los esclavos ya estaban listos para el embarque²⁰. El barco llegó a Mozambique nuevamente para embarcar provisiones a mediados de octubre de 1797. Allí Chace le vendió 33 africanos a un capitán inglés que se dirigía al Cabo de Buena Esperanza. Este capitán le dijo que se obtenían precios altos por los cautivos en el Cabo, que había sido recientemente ocupado por los británicos. Como las comunicaciones que advertían que el *Ascensión* había sido portador de la viruela se estaban esparciendo en el Índico, Chace decidió ir al Cabo para vender a los cautivos.

El 7 de noviembre, después de tres días de la segunda partida del *Ascensión* desde Mozambique, los esclavos se rebelaron. Chace le hizo saber a Vernon que la revuelta había sido reprimida, que habían disparado a seis cautivos hombres (sin mencionar si habían muerto) y que ningún miembro de la tripulación había resultado herido. La mayoría de las rebeliones en los barcos de esclavos en la historia de este tráfico tuvo lugar mientras los cautivos aún podían ver la costa. Por lo tanto, los cautivos del *Ascensión* se encontraban en la extraordinaria posición de haber llegado a conocer la nave y a su tripulación durante los tres meses anteriores, así como de regresar al lugar de embarque desde donde podían reconocer cómo volver a sus regiones de origen. Pero su rebelión no tuvo éxito en tanto que el *Ascensión* arribó al Cabo de Buena Esperanza a principios de diciembre. No obstante, el nuevo gobernador británico había prohibido a los extranjeros la venta de esclavos allí, lo que truncó los planes de Chace²¹.

El *Ascensión* cambió su curso al Río de la Plata porque Chace se encontró con un capitán español en el Cabo. Nemesio Palacios había zarpado de Buenos Aires el 7 de septiembre de 1796 comandando el barco *Nuestra Señora de la Guía* con el fin de embarcar

²⁰ «Logbook of the *Ascension*», NHS-VP, véanse los registros del 19 y 27 de septiembre de 1797.

²¹ Chace a Vernon, Cabo de Buena Esperanza, 11 de diciembre de 1797, NHS-VP, Box 43, Folder 26.

africanos esclavizados en Mozambique, lo que acabaría haciendo. Palacios trabajaba para Tomás Antonio Romero, el propietario del barco. En su travesía de retorno a Buenos Aires, esta embarcación fue capturada por un buque de guerra británico que la condujo al Cabo, en donde fue condenada como propiedad del enemigo dado que Gran Bretaña y España estaban en guerra²². Palacios conoció a Chace en el Cabo, en donde le aseguró que podría desembarcar los esclavos del *Ascensión* en Montevideo gracias a los privilegios que la corona española había otorgado a Romero. Palacios le dijo a Chace que tenía pasaportes españoles para el desembarco y documentos que certificaban que los extranjeros podían vender esclavos. Además, Palacios añadió que Chace podría cargar tasajo en Montevideo y venderlo en La Habana, que estaba en su itinerario de retorno hacia los Estados Unidos.

El *Ascensión* arribó a Montevideo el 29 de enero de 1798, casi tres meses después de su segunda partida de Mozambique. De los 250 cautivos, 33 habían fallecido a bordo (algunos seguramente como consecuencia de la rebelión) y otros cuatro lo hicieron tras el desembarco. Enfermedades como la disentería causaban la mortalidad de los esclavos incluso semanas después de la llegada a tierra firme. Aquella fue una cifra moderada, dado que, en promedio, un cuarto de todos los cautivos moría en embarcaciones esclavistas estadounidenses en su ruta de Mozambique al Río de la Plata en esta misma travesía²³.

Con el *Ascensión* anclado en Montevideo, Chace viajó a Buenos Aires, la capital del virreinato del Río de la Plata, para entregarle el grupo de africanos a Romero, poner en regla los documentos del barco y gestionar el cargamento hacia Cuba. En pos de evitar acusaciones de contrabando por el marfil que había traído, así como para obtener beneficios fiscales para Romero, Chace orquestó una venta falsa del barco a este último. Al convertir el *Ascensión* en un barco español, Romero obtuvo descuentos en los aranceles de exportación para los productos vendidos a cambio de esclavos en este barco. Se debe tener en cuenta que los cautivos se pagaron en plata y, en menor medida, en letras de cambio, que le dejaron a Chace

²² «Visita de arribo de la fragata Inglesa-Americana *Ascensión*», AGN-A, IX, 36-4-5, 1798, y «Salida de Ntra. Sa. de la Guía», AGN-A, IX, 45-1-6, 1796.

²³ Alex BORUCKI: «The Slave Trade to the Río de la Plata...», p. 100.

42.810 dólares. Esta fue la ganancia principal de todo el viaje para los propietarios del barco (mucho mayor que la generada por la venta de café y ginebra), que produjo 30.000 pesos y beneficios netos de unos 15.000 dólares (en los registros de Chace se usan dólares y pesos españoles de forma equivalente)²⁴.

Luego de su regreso a Montevideo, Chace despidió a la mayor parte de la tripulación, ya que entonces iba a realizar comercio regular a Cuba de camino a Newport. Llenó tres cuartas partes de la bodega con charque y sebo a nombre de Romero y una cuarta parte con los mismos productos por cuenta propia, todos destinados a Cuba²⁵. La salida del *Ascensión* se retrasó seis meses, ya que las autoridades presentaron cargos contra la llegada de cautivos en un barco de Estados Unidos (este fue el primer barco estadounidense de esclavos en el Plata), la compra del barco y la venta de marfil. Después de que el virrey retirara los cargos, lo cual da cuenta de la influencia de Romero, el *Ascensión* zarpó de Montevideo el 14 de junio de 1798. Las autoridades españolas solo registraron el charque y sebo como mercadería de salida, en tanto que la plata aparentemente salió de contrabando, sin pagar impuestos²⁶. Si sabemos del cargamento de plata en este buque, es por los registros de Vernon, no por los documentos españoles.

El 16 de julio, ya en el Caribe, Chace se cruzó con el barco ballenero *Rebecca*, que se dirigía a Nantucket, cerca de Newport. Con objeto de evitar la posible incautación de la plata, Chace transbordó al ballenero 18.000 pesos para que llegaran a los Vernon. Cuatro días después, el buque de guerra británico *Amphitrite* detuvo al *Ascensión* cerca de Martinica. Los británicos enviaron al *Ascensión* a Dominica bajo el cargo de ser un buque español con cargamento español. Sorprendentemente, los británicos encontraron los documentos de la venta falsa, lo que llevó a la corte del almi-

²⁴ «Visita de arribo de la fragata Inglesa-Americana *Ascensión*», 1798, AGN-A, IX, 36-4-5. Vernon, Gardner y copropietarios del barco *Ascensión* en cuenta corriente con Samuel Chace, 11 de noviembre de 1797, NYHS-SC-SSWM.

²⁵ Chace a Vernon, Dominica, 5 de agosto de 1798, NHS-VP, Box 81, Folder 8.

²⁶ Luego de 1791, la salida de plata por cuenta de tráfico de esclavos tenía un impuesto de 6 por 100, que los traficantes trataban de evadir como en este caso, y posiblemente otros, de traficantes norteamericanos. Jerry COONEY: «Silver, Slaves, and Food...», p. 39.

rantazgo en Dominica a condenar el barco. Aparte del charque y el sebo, el barco llevaba 6.000 dólares en oro y plata, un pagaré de los mercaderes de Île de France por 4.100 dólares y 5.000 dólares en letras de cambio de La Habana, todo a cuenta de Vernon. Parte del metálico fue condenado y confiscado, pero Chace escondió los documentos y el oro. Los Vernon perdieron el barco (que valía unos 2.700 dólares) y casi 4.000 dólares²⁷.

Este viaje llevó a disputas que sugieren pocas ganancias para William Vernon, ya que junto a Gardner y Brown terminó en litigios por dinero contra Chace y los aseguradores hasta 1803. Samuel Brown pensaba que Chace había sobrevaluado el café comprado en el Índico y que lo adeudado a los propietarios era mayor que lo establecido²⁸. Si bien los Vernon pudieron presionar a Chace y hasta amenazarlo con la cárcel, no lo llevaron a juicio, pues el comercio de esclavos estaba prohibido en virtud de la ley estatal de Rhode Island. Si bien los traficantes de esclavos pasaban por alto esta medida para continuar con sus actividades, dicha prohibición complicaba las formas legales de resolver disputas entre comerciantes, pues los Vernon no podían acudir a los tribunales de Rhode Island con un caso de trata esclavista. Chace nunca volvió a trabajar para esta familia, que se apartó de la trata hacia 1806²⁹.

Contando con aquella expedición del *Ascensión*, Chace navegó tres veces de Newport a Montevideo entre 1795 y 1801, siguiendo rutas multilaterales que conectaron Brasil, Europa y el océano Índico, que incluían y combinaban trata de esclavos, comercio neutral y contrabando. En 1799 salió de Newport en el barco *Agencia*, propiedad de John Brown (asegurador del *Ascensión*) y otros comerciantes de Providence. Camino a Montevideo Chace embarcó tabaco y azúcar en Río de Janeiro, donde declaró falsamente que se dirigía a la India³⁰. Una vez en Montevideo, Chace declaró ante las

²⁷ Algunas de estas letras de cambio todavía se usaban en 1801, cuando los Vernon necesitaron efectivo. W. H. Vernon a William Vernon, 4 de marzo de 1801, Archivo personal de Marion Morrison, Little Compton, Rhode Island.

²⁸ Samuel Brown a William Vernon, 23 de febrero de 1799, NHS-VP, Box 45, Folder 1.

²⁹ Samuel Brown a William Vernon, 8 de abril de 1799, Archivo personal de Marion Morrison, Little Compton, Rhode Island.

³⁰ Charles CHANDLER: «List of United States Vessels in Brazil, 1792-1805», *Hispanic American Review*, 26(4) (1946), pp. 599-617, esp. p. 603.

autoridades españolas que le había traído noticias a Romero sobre la captura del *Ascensión* y que se dirigía a Mozambique para embarcar cautivos destinados a Montevideo. Los documentos muestran más información sobre este barco, como el contrabando de mercancías. En cualquier caso, la *Agenoria* abandonó el puerto con cueros y tasajo a cuenta de Romero (y seguramente también con plata ocultada a las autoridades) para venderse en La Habana y en Rhode Island. En mayo de 1800, Chace zarpó nuevamente de Newport a Río de Janeiro, donde invernó el barco *Almanack*, para llegar a Mozambique en septiembre. Allí embarcó esclavos que vendió en Montevideo en enero de 1801³¹.

Los cautivos del *Ascensión* entre Montevideo y Lima

La travesía de los cautivos del *Ascensión* fue de casi nueve meses, ya que sobrevivieron tres en el océano Índico (agosto-octubre de 1797), otros tres meses hacia Montevideo (noviembre de 1797 a enero de 1798) y tres más (febrero-abril de 1798) de marchas terrestres que los condujeron a un embarque en el Pacífico hacia Lima. El suplicio de la mayoría de los sobrevivientes del *Ascensión* siguió después de Montevideo, ya que la red de trata de Romero los condujo al otro lado de Sudamérica. Solo se vendieron diez cautivos en Montevideo, mientras que otros cuatro se quedaron en Buenos Aires. Casi todos estos hombres, mujeres y niños se dividieron en dos grupos, dado que Romero puso a 130 africanos en consignación de José Requena en febrero de 1798, para ser vendidos en Lima, y a otros 71 cautivos en consignación a José Larramendi en marzo, para la venta en territorios que se extendían desde Salta (el norte de Argentina) hasta Potosí y el sur de Perú, a la Audiencia de Charcas³². Las diferencias de precios, la conexión de los mercados regionales y la liquidez de la plata hicieron posible este tráfico in-

³¹ Sobre contrabando, véase Fabrício PRADO: *Edge of Empire: Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata*, Berkeley, University of California Press, 2015, cap. 6, y sobre la *Agenoria*, Archivo General de la Nación, Uruguay (en adelante, AGN-U), Escribanía de Gobierno y Hacienda, caja 41, exp. 122.

³² Documentos de Tomás Romero sobre el tráfico de esclavos, 29 de diciembre de 1798, Buenos Aires, AGN-A, IX, 18-8-11.

terno. Los cautivos del *Ascensión* tenían un precio aproximado de 240 pesos en Montevideo, 250 pesos en Buenos Aires, un promedio de 370 pesos en las provincias interiores de Charcas y Alto Perú y estaban en el rango de 400-500 pesos en Lima.

En la ruta entre el Río de la Plata y Lima, algunos esclavos eran conducidos hacia los Andes por tierra desde Buenos Aires hasta Mendoza, para luego ascender la cordillera a lomo de mula y descender hasta llegar a Valparaíso, en Chile. Otros continuaban su odisea desde el Río de la Plata hasta el sur del Atlántico a través del estrecho de Magallanes, desde donde ingresaron al Pacífico hasta Valparaíso. Las rutas terrestres y marítimas coincidían en Valparaíso, desde donde los cautivos navegaban a Lima. En un viaje regular de esclavos desde Mozambique al Río de la Plata, Montevideo estaba a medio camino para los africanos entre sus tres meses de travesía desde Mozambique y el viaje de tres meses desde el Río de la Plata hacia Lima.

Una estimación anónima de los costos financieros del transporte de africanos esclavizados desde Montevideo a Lima ofrece detalles de esta ruta en la década de 1780. Los africanos permanecían menos de una semana en Montevideo antes de embarcarse hacia Buenos Aires, a la que llegaban en un viaje de un día cruzando el río. Se quedaban diez días en Buenos Aires, cuando el mercader (o su consignatario) compraba provisiones y alquilaba carretas de bueyes para el viaje de un mes desde Buenos Aires a Mendoza, al pie de los Andes. Este mercader también compraba vestimenta para mantener abrigados a los africanos. Una vez en Mendoza, los africanos se recuperaban del viaje por tierra mientras que el comerciante o consignatario buscaba un arriero que los guiara en el cruce de los Andes y alquilaba mulas para la caravana: una mula cada dos esclavos. Además, enviaba noticias a Valparaíso sobre la inminente llegada de estos esclavos para coordinar su embarque a Lima. Los africanos descansaban casi dos semanas en Mendoza antes de soportar la marcha de dos semanas a través de los Andes para llegar a Valparaíso. Si el mercader no podía coordinar con un capitán para el traslado de los cautivos al momento de su llegada a Valparaíso, ellos debían esperar aproximadamente veinte días por un barco. Dos semanas de navegación los separaba de su destino en Lima. Según esta estimación, el viaje de Montevideo a Lima agregaba unos 114 pesos al precio de los esclavos, lo que se

aprecia en la diferencia de precio de los cautivos del *Ascensión* en Montevideo (240 pesos) y en Lima (400-500 pesos)³³.

El sobrecargo del barco estadounidense *Tyre*, Stephen Dexter, llevó un diario en donde registró una descripción del mercado de esclavos en Valparaíso en este periodo. En mayo de 1802, Dexter anotó a los esclavos como el primer artículo en una sección sobre el comercio: «Unos tres mil negros al año son traídos aquí desde Buenos Aires, embarcados hacia Lima, a muchos los llevan a Lima en otras direcciones, pocos de ellos se venden en Valparaíso —los esclavos de calidad valen 500 dólares en Lima— según información y mis propias observaciones»³⁴. Aunque Dexter puede haber exagerado, es posible que 2.000 esclavos fueran reembarcados anualmente en el Río de la Plata hacia Valparaíso de 1799 a 1810, ya que un promedio anual de 4.000 arribó a Buenos Aires y Montevideo durante estos años³⁵. En 1805, el aumento de la llegada de esclavos a Valparaíso llevó a las autoridades a solicitar la construcción de un lugar de cuarentena fuera de la ciudad para albergarlos³⁶. El papel de Valparaíso como puerto de reembarque y de los comerciantes de Santiago de Chile como articuladores entre el Río de la Plata y Lima aparece en la correspondencia de algunos mercaderes de Santiago, como José Trucios y Olaguer Reynals, la cual daría para otro artículo³⁷. La plata que estos mercaderes obtenían para este tráfico venía tanto de Lima como de Charcas.

Si bien los cautivos del *Ascensión* pasaron por Córdoba, Mendoza y Chile de camino a Lima, a ninguno se le vendió en este tránsito. Córdoba había sido uno de los centros de la trata de esclavos en el siglo XVII, ya que era una encrucijada de rutas que iban desde

³³ «Cálculo del costo que por razón de daños y transporte tiene un negro comprado en Montevideo», Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University. Sobre esta ruta, Greg GRANDIN: *The Empire of Necessity: Slavery, Freedom, and Deception in the New World*, Nueva York, Metropolitan Books, 2014.

³⁴ *Journal of the Ship Tyre*, 1801-1803, f. 6-6v, Arnold Family Business Records, John Carter Brown Library.

³⁵ Alex BORUCKI: «The Slave Trade to the Río de la Plata...».

³⁶ Francisco LE DANTEC: *Crónicas del Viejo Valparaíso*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2003, p. 72.

³⁷ Archivo General de la Nación, Santiago de Chile, Chile, véanse Fondo José Trucios (por ejemplo, varias cartas en los volúmenes 15 y 16) y Fondo Olaguer Reynals (correspondencia en los volúmenes 12 y 27) que dan cuenta de la trata entre el Río de la Plata, Chile, y Lima.

Buenos Aires en el Río de La Plata, a Chile y Potosí en Charcas. No obstante, hacia fines del siglo XVIII, la mayoría de la población esclava de Córdoba había nacido allí mismo³⁸. El mercado de esclavos en Chile era relativamente activo, pero los cautivos vendidos en Santiago en su mayoría también habían nacido en Chile³⁹. Casi todos los esclavos arribados a Valparaíso continuaban a Lima, dado que se podían vender a un precio más alto en la capital virreinal.

La plata y los esclavos

Los mercaderes estadounidenses en el Río de la Plata también movilizaban la plata hispanoamericana, extraída de la trata, hacia el océano Índico y hacia Asia. Los Vernon reenviaban pesos españoles hacia el comercio del Índico que finalmente conducía a la China. El *Ascensión* dejó pesos de plata en las islas Mascareñas, pero también, hacia 1798, los Vernon enviaron la balandra *Juliet* a Batavia y Manila con plata proveniente de las operaciones del *Ascensión*⁴⁰. Los comerciantes estadounidenses se beneficiaban doblemente de la trata esclavista hacia el Río de la Plata, ya que llevaban la ventaja en el tráfico de cautivos frente a los mercaderes españoles que carecían de contactos directos con África antes de la década de 1810, y asimismo tenían ventajas en relación con los mercaderes de Asia que carecían de intercambios directos con las fuentes de plata hispanoamericana por fuera del comercio filipino. La venta de cautivos africanos en las colonias españolas permitió a algunos comerciantes atlánticos del Viejo y Nuevo Mundo extraer monedas de plata sin la intermediación metropolitana española, así como emplear la plata fuera del Atlántico en sus negocios en el Índico y en la China.

³⁸ Carlos Sempat ASSADOURIAN: *El tráfico de esclavos en Córdoba*, Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 1966, y Erika EDWARDS: «Mestizaje, Córdoba's patria chica: beyond the myth of black disappearance in Argentina», *African and Black Diaspora: An International Journal*, 7(2) (2014), pp. 89-104.

³⁹ Celia CUSSEN, Manuel LLORCA-JAÑA y Federico DROLLER: «The Dynamics and Determinants of Slave Prices in an Urban Setting: Santiago de Chile, c. 1773-1822», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 34(3) (2016), pp. 1-29.

⁴⁰ «Vernon Wm and Samuel, Ship Accounts», NHS-VP, Box 229.

La importancia de la plata en la venta de esclavos en Buenos Aires y Montevideo, así como el transporte de tasajo y otros productos en consignación por parte de estos mercaderes, se refleja en las instrucciones que Jacob Smith, comerciante de Newport, le envió al capitán William Earl para el viaje del barco *Charles and Harriot* en 1805, cuando la trata en el Río de la Plata estaba en su apogeo. Smith le indicó a Earl que embarcara «mitad niños y mitad niñas» en Mozambique —lo que apunta nuevamente a una alta incidencia de niños en las travesías de esclavos del siglo XIX— y que se dirigiera a Montevideo: «A tu llegada, si no encuentras ninguna indicación mía, dispondrás de tu cargamento a cambio de plata. Equipa un cargamento completo de tasajo y sebo y continúa rumbo a Newport»⁴¹. El contacto de Smith en el Plata era Thomas Halsey, que vivía en Buenos Aires, pero servía a los capitanes estadounidenses que llegaban a Montevideo. Halsey le había facilitado información comercial reciente a Smith sobre el contrabando de mercancías en embarcaciones estadounidenses, ya que Smith le advirtió a Earl que no permitiera que «tus oficiales y tu gente lleven cualquier artículo de Mozambique que de alguna forma pueda hacer que el barco sea incautado en Montevideo». Smith también advirtió a Earl de que la embarcación no tenía seguro contra las rebeliones de esclavos, porque los documentos firmados por los aseguradores no la identificaban como una nave esclavista dado que dicho tráfico era ilegal en Rhode Island.

La venta de esclavos era esencial para obtener la plata, pues las autoridades coloniales en ocasiones restringían el comercio con los barcos estadounidenses solo a la trata. En otras palabras, de los barcos estadounidenses, solo los esclavistas tenían un permiso relativamente seguro para ingresar a Buenos Aires y Montevideo, como lo atestigua un capitán de la compañía Brown & Ives de Providence, que escribió desde Río de Janeiro en 1805. Scott Jenckes informó: «No podemos ir ahí [al Río de la Plata] sin llevar esclavos y quienes comercian allí no se atreven a llevar productos con ellos. Un capitán [estadounidense] llegó aquí [a Río de Janeiro] unos días después de forma directa del Río [de la Plata] y afirma que [los

⁴¹ Jacob Smith a William Earl, 29 de mayo de 1805, NHS-VP, Box 43A, Folder 26.

españoles] están más estrictos que nunca»⁴². Scott Jenckes capitaneaba el barco *Farmer* para entregar vestimenta y herramientas en Buenos Aires, pero esta noticia le hizo cambiar de rumbo.

La plata también era importante en estos intercambios en el océano Índico, donde los comerciantes estadounidenses emplearon rutas comerciales francesas entre las islas Mascareñas y Mozambique para incrementar la trata esclavista. Estas islas francesas fueron las primeras plantaciones modernas de café dirigidas por europeos con esclavos de África, la India y Madagascar. Los precios del café alcanzaron su auge en la década de 1790, cuando la revolución de Saint Domingue, la productora principal de café para Europa. Para desarrollar las plantaciones en las islas Mascareñas, los franceses compraban esclavos de Mozambique con plata obtenida en el comercio atlántico. Tras la compra de esclavos, la plata seguía su curso hacia la India, dada la conexión mercantil entre la India (que exportaba textiles a Mozambique) y los comerciantes portugueses y africanos de Mozambique, que a cambio de estos textiles vendían marfil y, en forma creciente, plata hacia los mercados de la costa oeste de la India⁴³. Se podría incluir aquí una sección sobre la historia de la plata española en Mozambique, y su impacto en los intercambios entre Mozambique y la India previo al arribo del *Ascensión*⁴⁴.

La combinación de un mercado regional que ofrecía cautivos en Mozambique, café en las islas Mascareñas y una vía de ingreso

⁴² Scott Jenckes a Brown & Ives, Río de Janeiro, 4 de septiembre de 1805, JCBL-BFBP, Box 535, Folder 8.

⁴³ Pedro MACHADO: *Ocean of Trade: South Asian Merchants, Africa, and the Indian Ocean, c. 1750-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, p. 234; José CAPELA: *O tráfico de Escravos nos portos de Moçambique*, Oporto, Afrontamento, 2002, e íd.: «Slave Trade Networks in Eighteenth-Century Mozambique», en David RICHARDSON y Filipa RIBEIRO DA SILVA (eds.): *Networks and Trans-Cultural Exchange: Slave Trading in the South Atlantic, 1590-1867*, Leiden, Brill, 2014, pp. 165-193.

⁴⁴ Véanse Albert JAUZE: «Les campagnes du Ruby en 1763-1764: etude des colonies françaises des Mascareignes, de Madagascar et de la cote orientale de l'Afrique. Contribution a la connaissance de la traite indien-océanica au XVIII^e siècle», *Outre-Mers*, 100(374-375) (2012), pp. 119-189, y Patrick HARRIES: «Mozambique Island, Cape Town and the Organization of the Slave Trade in the South-West Indian Ocean, c. 1797-1807», *Journal of Southern African Studies*, 42(6) (2016), pp. 409-427.

a Asia atrajo a los comerciantes de Rhode Island hacia esta región. En 1792, Samuel Brown (uno de los dueños del *Ascensión*) le escribió a William Vernon que el prospecto del tráfico de esclavos en Mozambique parecía mejor que en Anobamu, un puerto importante de esclavos en la actual Ghana. En la misma carta, Brown mencionó el comercio con China, ya que las islas Mascareñas eran consideradas como la vía de entrada al océano Índico, así como la importancia de la plata⁴⁵. En 1793 Brown le mencionó a Vernon que le había dado margen de maniobra a un capitán para comerciar café o esclavos (o ambos) entre Mozambique y las islas Mascareñas, según la coyuntura local, y que un capitán que trabajaba para él había llevado cautivos de Mozambique hasta Île de France⁴⁶. En 1794, Brown le informó a Vernon que el aumento del tráfico esclavista francés en Mozambique había elevado los precios de los esclavos⁴⁷. Los mismos capitanes que realizaban travesías con esclavos entre Mozambique y las islas Mascareñas —y también hacia el Atlántico— a veces enviaban café a Europa, tal como hizo Chace durante la primera parte de su itinerario en 1795. Los capitanes evaluaban si era más redituable vender café en Europa o cautivos en el Nuevo Mundo, lo que dependía de las circunstancias locales en el Índico y el Atlántico.

En China, el destino final del circuito de la plata, los pesos españoles inicialmente arrojaban un mejor tipo de cambio con el oro que en Europa y las Américas, pero luego de la paridad global entre oro y plata todavía gozaban de la confianza local como divisa. La especulación del arbitraje entre plata y oro se había originado en la primera integración de los mercados mundiales a través de la plata en 1540-1640, impulsada por la distinta relación entre el oro y la plata en Europa (1:12) y China (1:6)⁴⁸. En este periodo llegaron a China cantidades masivas de plata mexicana y peruana a través del Pacífico y del Atlántico. A fines del siglo XVII, tras la estabi-

⁴⁵ Samuel Brown a William Vernon, 7 de marzo de 1792, New York Historical Society, Slavery Collection, Subseries 1, Samuel and William Vernon (en adelante, NYHS-SC-SSWM).

⁴⁶ Samuel Brown a William Vernon, 28 de enero de 1793, NYHS-SC-SSWM.

⁴⁷ Samuel Brown a William Vernon, 1 y 14 de marzo de 1794, NYHS-SC-SSWM.

⁴⁸ Dennis FLYNN y Arturo GIRÁLDEZ: «Cycles of Silver: Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century», *Journal of World History*, 13(2) (2002), pp. 391-427, sobre el arbitraje oro-plata, véanse esp. pp. 393 y 402-404.

lización de la relación oro-plata en todo el mundo, se desarrolló un segundo «ciclo de la plata» en la primera mitad del siglo XVIII, con una diferencia de 1:10 en China y 1:15 en Europa. Si bien esta brecha fue menor que la que había provocado el primer ciclo (1540-1640), la cantidad de plata enviada a China en la primera mitad del siglo XVIII fue mayor que en la fase anterior. Más allá del debate sobre las cifras, incluso tras la renovada estandarización de la relación oro-plata en el mundo de mediados del siglo XVIII, la plata hispanoamericana continuó fluyendo hacia China⁴⁹. Una nueva oleada de plata importada arribó a China después de 1780, y en particular en la década de 1790, lo que hizo que los precios de la plata bajaran en China, como tendencia, en comparación con otro tipo de monedas. Durante los años de comercio neutral con Hispanoamérica, los comerciantes estadounidenses fueron los principales proveedores de plata para los mercados chinos⁵⁰.

Los pesos españoles se convirtieron en una de las monedas más confiables en China en el siglo XVIII después de que los chinos emplearan esta moneda durante dos siglos. Mercaderes y autoridades chinas confiaban en la disponibilidad y circulación del peso español, lo que otorgaba a los pesos cierto beneficio en comparación con otras monedas de plata extranjeras, e incluso con los *sycee*, los lingotes de plata que circulaban en China, que, de hecho, tenían más gramos de plata pura que los pesos⁵¹. Lo que importaba para el mercado chino de divisas era la «calidad social» del peso acuñado, o la confianza de los consumidores de esta divisa, en lugar de la cantidad de plata de las monedas.

⁴⁹ Para una visión opuesta sobre la importancia de la plata en China, véase Kent G. DENG: «Miracle or Mirage? Foreign Silver, China's Economy and Globalization from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries», *Pacific Economic Review*, 13(3) (2008), pp. 320-358.

⁵⁰ Richard VON GLAHN: *The Economic History of China from antiquity to the nineteenth century*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016, pp. 320-330.

⁵¹ Alejandra IRIGOIN: «A Trojan Horse in Daoguang China? Explaining the flows of silver in and out of China», *London School of Economics Working Papers*, 173(13) (2013), pp. 1-35, e *id.*: «The End of a Silver Era: The Consequences of the Breakdown of the Spanish Peso Standard in China and the United States, 1780s-1850s», *Journal of World History*, 20(2) (2009), pp. 207-244.

Conclusiones

Aunque la travesía del *Ascensión* fue algo nuevo en la historia del Río de la Plata y del tráfico de esclavos de los Estados Unidos, esta historia sigue ciertos patrones previos de redes esclavistas que conectaban Hispanoamérica con el comercio atlántico. Como los mercaderes españoles no tuvieron contactos directos en el África subsahariana entre las décadas de 1650 y 1810 aproximadamente, el suministro de esclavos a las colonias atrajo a comerciantes que no eran súbditos de la corona española⁵². Los estadounidenses fueron los últimos de una lista de traficantes extranjeros de esclavos atraídos a las colonias españolas por la plata. Desde mediados del siglo XVII y durante todo el siglo siguiente, el tráfico de esclavos resultó clave para los comerciantes portugueses, ingleses, franceses y holandeses que intentaban acceder a los consumidores hispanoamericanos, ya que las grandes poblaciones que vivían en las colonias españolas eran uno de los mercados más lucrativos para los tejidos europeos y asiáticos. De 1660 a 1810, aproximadamente, mercaderes extranjeros introdujeron casi 300.000 cautivos directamente de África hacia las colonias españolas, y 600.000 africanos esclavizados más, mediante rutas transimperiales e intra-americanas (por ejemplo, de Jamaica a Cartagena)⁵³. Como resultado, las monedas

⁵² Si bien hubo un tráfico «español» en el siglo XVI y luego durante la Unión Ibérica en tanto que los portugueses estaban bajo esta corona, desde mediados del siglo XVII y durante el XVIII la trata estuvo en manos de mercaderes extranjeros, en su mayoría, hasta el desarrollo de la trata española hacia el Río de la Plata y Cuba entre 1790-1810. En Cuba, el tráfico español solo predominó luego de 1808, cuando los británicos y estadounidenses se retiraron por las prohibiciones a la trata a sus países. Véanse Enriqueta VILA VILAR: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977, y la nueva visión de la trata temprana en David WHEAT: *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2016. Las limitaciones de espacio impiden citar toda la historiografía sobre la trata hacia Cuba del siglo XIX. Véanse, entre otras, las obras de Josep María Delgado, Oscar Grandío, Gloria García, Juan Pérez de la Riva, Manuel Barcia, Marial Iglesias, Lizbeth Chaviano, Michael Zeuske, Martín Rodrigo, José Luis Belmonte, José Antonio Piqueras, David Murray, y Herbert Klein.

⁵³ Alex BORUCKI, David ELTIS, David WHEAT: «Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America», *American Historical Review*, 120(2) (2015),

de plata hispanoamericana ingresaron en los circuitos comerciales y crediticios de los mercados inglés, holandés y portugués, lo que beneficiaba a los comerciantes metropolitanos y a los ingresos estatales. Este tráfico también proporcionó parte de la plata para el comercio de larga distancia con Asia.

Cuando en la década de 1790 los mercaderes de Estados Unidos comenzaron a construir su propio «mundo atlántico», aparte del de los británicos, uno de los ramos estratégicos del comercio fue la trata de esclavos con la América española. Durante los años del comercio neutral, los estadounidenses no solo se convirtieron en los principales intermediarios entre los puertos hispanoamericanos y Europa, sino que también participaron en el comercio de larga distancia, que conducía la plata hacia los mercados de India y de China⁵⁴. En esos años, los comerciantes estadounidenses se convirtieron en los principales proveedores de plata para China como se examina en la sección anterior.

La historia del *Ascensión* conecta el Atlántico con el Pacífico y el Índico, dado que buena parte de los cautivos que desembarcaron de las naves esclavistas de Estados Unidos en el Río de la Plata fueron redirigidos hacia Lima, por una ruta que pasaba por Valparaíso. Asimismo, la plata enviada desde Lima y Chile hacia Buenos Aires y Montevideo terminaba en los océanos Índico y Pacífico, absorbida por el mercado de la India y, principalmente, por China. Si bien la historiografía del Atlántico coloca a Europa y a las Américas en el centro de las narrativas, atribuyéndole prioridad a los intercambios entre Europa, las Américas y África en la explicación del comercio ultramarino europeo, este artículo muestra cómo los mercaderes estadounidenses, siguiendo patrones previos de trata esclavista con colonias españolas, desarrollaron nuevas conexiones por fuera del Atlántico a través del tráfico de esclavos y los circuitos de la plata⁵⁵.

pp. 433-461, y Gregory O'MALLEY: *Final Passages: The Intercolonial Slave Trade of British America, 1619-1807*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2014. La investigación en curso sobre la trata intra-americana a Hispanoamérica aumentará estas cifras.

⁵⁴ James FICHTER: *So Great a Proffit: How the East Indies Trade Transformed Anglo-American Capitalism*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2010.

⁵⁵ Peter A. COCLANIS: «Atlantic World or Atlantic/World?», *The William and Mary Quarterly*, 63(4) (2006), pp. 725-742, esp. p. 728.

El comercio atlántico, incluyendo el tráfico de esclavos, no era una unidad cerrada, ya que las redes comerciales y los mercados del océano Índico y del Extremo Oriente influían en la direccionalidad de los intercambios comerciales atlánticos. En lugar de «triangular» o «bilateral», la ruta esclavista iniciada por el *Ascensión* fue multilateral y durante algunas etapas del viaje incluyó comercio de mercancías. Estos circuitos multilaterales iban más allá de las concepciones limitadas del «comercio de esclavos» o del «comercio de China» y estaban vinculadas entre sí. El comercio de esclavos contribuyó a una convergencia y mayor interdependencia de los sistemas monetarios basados en el peso de plata, un proceso que adquirió dimensiones globales desde el siglo XVI y continuó durante el siglo XVIII.

Los mercaderes portugueses, holandeses, ingleses y, en última instancia, los estadounidenses accedieron a varias colonias españolas mediante el tráfico de cautivos. Las redes a través de las fronteras imperiales, tanto en la metrópoli como en las colonias, fueron esenciales para el desarrollo de la trata en Hispanoamérica. Estas colonias, en diferentes momentos, se convirtieron en terminales de los mundos atlánticos de holandeses, británicos, portugueses y estadounidenses. En varias ocasiones, las rutas que traían cautivos a las colonias españolas eran extensiones de rutas comerciales holandesas, británicas, portuguesas y estadounidenses. La capacidad de los traficantes extranjeros para entregar cautivos a los dominios españoles en América dependía de rutas de esclavos que ya funcionaban dentro de estas comunidades mercantiles.

De este modo, para comprender el tráfico de esclavos y los circuitos de la plata en el Atlántico español, se debe agregar esta dimensión trans-imperial que continuaron los estadounidenses durante la era del comercio de neutrales. Este artículo examina solo una región de la historia global de la trata esclavista y de la circulación de pesos españoles. Como la plata era la principal forma de pago por los esclavos que llegaban a Hispanoamérica hacia fines del siglo XVIII, el comercio de esclavos en estas colonias contribuyó a proporcionar los medios para incrementar el comercio estadounidense con China⁵⁶.

⁵⁶ Durante la era del comercio de neutrales, la plata también fue el medio principal de pago por esclavos en Cuba, véase la discusión del Cabildo de La Habana,

Este artículo no pretende contribuir a los debates sobre el papel de la esclavitud y la plata hispanoamericana en la emergencia del capitalismo, o de la significancia de la periferia en la emergencia de las economías centrales europeas, ni sobre las divergencias de Europa y Asia con relación al capitalismo decimonónico. No obstante, con frecuencia en estos debates se analizan en forma separada la circulación de la plata y el sistema esclavista, lo que se ejemplifica en la reflexión de John Tutino sobre estos temas. Tutino desagrega la temporalidad del capitalismo al identificar la circulación de la plata en el periodo inicial de la historia colonial latinoamericana como la primera contribución de las Américas al capitalismo, y luego identifica la esclavitud como la segunda contribución, propia del siglo XVIII⁵⁷. Este artículo manifiesta que la importancia de la plata y de la esclavitud no es necesariamente consecutiva, sino también simultánea, en regiones como el Río de la Plata y Perú, que tradicionalmente se excluyen de la historia de la esclavitud en sentido hemisférico. Esta simultaneidad se puede percibir también para el primer siglo del tráfico transatlántico de esclavos (1520-1620), cuando la plata constituía la principal forma de pago para el arribo de africanos esclavizados, en un periodo en el cual la mayoría de los cautivos que cruzaban el Atlántico llegaban a las colonias españolas⁵⁸.

Con frecuencia resulta invisible para los enfoques que se centran en los mercados externos y el transporte transatlántico, la impor-

«Expediente instruido por la Junta de Fomento con objeto de acordar si conviene o no suspender por tiempo limitado la extracción de caudales en retorno de Negros Bozales, 1801-1803», Archivo Nacional de Cuba. Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 72, exp. 2791. Le agradezco a Jorge Felipe por señalarme esto. Sobre el uso de plata en Santiago de Cuba, véase José Luis BELMONTE: *Ser esclavo en Santiago de Cuba Espacios de poder y negociación en un contexto de expansión y crisis 1780-1803*, Madrid, Doce Calles, 2011, pp. 168-174.

⁵⁷ John TUTINO: *Making and New World: Founding Capitalism in the Bajío and Spanish North America*, Durham, Duke University Press, 2011, pp. 36-38, e íd.: «The Americas in the Rise of Industrial Capitalism», en John TUTINO (ed.): *New Countries: Capitalism, Revolutions, and Nations in the Americas, 1750-1870*, Durham, Duke University Press, 2016, pp. 25-70.

⁵⁸ Véase David WHEAT: *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean...*, así como los trabajos en curso de David Wheat y Marc Eagle sobre el siglo XVI. Sobre Buenos Aires, Zakarias MOUTOKIAS: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio Altoperuano*, Buenos Aires, CEAL, 1988.

tancia de los mercados internos y las economías locales hispanoamericanas. Al examinar la experiencia de los cautivos del *Ascensión* se revelan complejos itinerarios conformados por los mercados externos e internos de la fuerza laboral. Además, lugares como Montevideo, donde las rutas de esclavos del Atlántico se encontraban con redes de trata interna, se constituían para los africanos recién llegados en la puerta de entrada a la esclavitud del Nuevo Mundo y en los centros donde obtenían información por primera vez de ese mundo extraño y terrible en el que se encontraban.