

ESCLAVITUD Y ACUMULACION MERCANTIL:  
EL TRAFICO NEGRERO EN EL CONTEXTO  
DE LAS REFORMAS BORBONICAS.<sup>1</sup>

Cristina Ana Mazzeo de Vivó  
*Pontificia Universidad Católica del Perú*

La esclavitud negra se introduce en América desde los primeros años de la colonización Ibérica. La mano de obra esclava era necesaria para reemplazar a los indígenas, en la explotación de las minas y luego en el trabajo de los obreros, las haciendas y plantaciones. Su comercialización, estuvo sometida a reglas estrictas y si bien en un primer momento estuvieron exentos los extranjeros, en la práctica esto no fue posible, y la Corona española debió recurrir a las grandes compañías para proveer a América de la mano de obra necesaria. Pero fue durante el siglo XVIII cuando la trata alcanza su máxima importancia, convirtiéndose en la base de la acumulación mercantil, especialmente a partir de la liberación del comercio, con las Reformas Borbónicas. Los comerciantes que prestaban servicios a la Corona, eran recompensados por ésta mediante reales órdenes o franquicias especiales, que le permitían llevar a cabo dicho comercio con muy buenos beneficios.

---

1. Este trabajo está basado en el capítulo 4to. de la tesis *Las Estrategias de un Mercader criollo Peruano, en el Marco del Comercio Libre, José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real, 1777-1815*, presentada por la autora, el 11 de diciembre de 1992 en la Pontificia Universidad Católica del Perú, para optar al grado de Magister en Historia.

El comercio de esclavos es un tema muy amplio que ha concitado la atención de muchos historiadores, en diferentes épocas y lugares<sup>2</sup>. En lo que respecta al Virreinato del Perú, no hay una obra que trate el tema durante el XVIII, es más cuando se habla de dicho virreinato, se dice que el Perú no se encuentra entre los principales países que adquirieron importantes cantidades para el desarrollo de la actividad agrícola o minera, dado que contaba con abundante mano de obra indígena (Klein 1986: 59-60). No obstante ello, a través del estudio de un comerciante, José Antonio de Lavalle y Cortés, hemos descubierto que dicho comercio fue muy significativo, acrecentándose hacia fines del XVIII y principios del XIX. Esto nos lleva a cuestionarnos que, si importantes cantidades de negros ingresaron a fines del XVIII, debió haber un interesante desarrollo de las haciendas azucareras de la costa norte del Perú y del Ecuador, lo que debería aún investigarse en profundidad.

El presente trabajo tiene como objetivo mostrar cuáles fueron los mecanismos del comercio de esclavos, las magnitudes de importación de los mismos, tanto en volumen como en precio y cuál fue el margen de utilidad que recibían los comerciantes peruanos, para concluir cómo el comercio de esclavos fue la alternativa de fin de siglo del gran comerciante para afianzar su fortuna y hacer frente a las supuestas contrariedades que a partir de 1778, el libre comercio produjo. El Consulado de Lima, se quejaba de los efectos producidos por dicho comercio, sin embargo, algunos de sus integrantes obtenían interesantes franquicias, y es a partir de la liberación del comercio de esclavos, dada con las Reformas Borbónicas, que este comercio toma mayor auge en el Virreinato del Perú. Para realizar este artículo, hemos utilizado los libros de notarios y aduana de Lima entre 1779 y 1809 y los libros referentes a este rubro en el Archivo de Buenos Aires, entre 1777 1808. El trabajo

- 
2. Importantes estudios sobre el tema han aportado historiadores como F. Ortiz (1988) para Cuba, Elena de Studer (1984) sobre la trata negrera en el Río de la Plata durante el siglo XVIII; Klein (1986) en lo que respecta a América Latina y el Caribe; Leslie Rout Jr.(1976) sobre la experiencia africana en América Hispana; Mannix y Cowley (1970) referente al comercio inglés en América del Norte; Mellafe (1987) con un interesante trabajo de divulgación de la esclavitud en Hispanoamérica, y Ruggiero Romano (1992) quien realiza importantes consideraciones respecto al comercio en Hispanoamérica Colonial, entre muchos otros. La historiografía para el Virreinato del Perú, cuenta con los interesantes aportes en Moreyra Paz Soldán, sobre el tráfico marítimo en la época Colonial de Lima (1944), Bowser (1977), y más recientemente G. Peralta (1990). Un interesante trabajo presentado por la UNESCO en el año 1981, agrupa investigaciones realizadas sobre la trata negrera, en el aspecto más moderno de la cuestión, lo tocante a lo social. Dentro de esta línea, los trabajos de Flores Galindo (1984) Cristine Hunefeldt y Carlos Aguirre, se encuentran para el caso peruano.

consta de dos partes, en la primera se explican los mecanismos y etapas del tráfico de esclavos, la evolución del pago de la alcabala y almojarifazgo y las rutas. En la segunda trataremos específicamente las negociaciones llevadas a cabo por Lavalle, las tasas de mortalidad, los volúmenes importados, su precio y la utilidad que le reportó dicho comercio.

### *1. Etapas en la Comercialización*

El incremento de la esclavitud negra en diferentes zonas de Hispanoamérica se produjo en distintas etapas y por distintos motivos, pero esto estuvo en relación directa con la caída demográfica de cada zona. En el Caribe por ejemplo se necesitaron negros desde la iniciación de la ocupación española hasta entrado el siglo XIX; en México y Chile, los años de mayor auge fueron a mediados del siglo XVII. En el virreinato peruano, la necesidad de mano de obra se evidencia en los primeros años del siglo XVIII. (Mellafe 1987: 93).

De la misma manera que el comercio de importación-exportación de productos, el comercio de esclavos pasó por diferentes etapas. La primera etapa en el siglo XVI, correspondió al período de licencias. Estas se entregaban a oficiales reales, conquistadores y a algunos cabildos y peninsulares que se hubieran distinguido en servicios especiales. La corona descubrió que podía obtener grandes ganancias cobrando un impuesto por las licencias que se entregaban y, como consecuencia de ello, se dio un gran mercado de las mismas. Para dar un ejemplo, en el año 1518 se entregaron 4000 licencias a una sola persona, que era un favorito flamenco de Carlos V. Luego éstas se vendieron en bloque a algún traficante de esclavos (Bowser 1977: 50).

La segunda etapa correspondió al período de asiento, que consistía en un contrato a largo plazo entre la Corona y un particular o una Compañía bajo los términos del monopolio. Este estilo de contrato tenía por objetivo que la corona determinara los puertos de asiento y no los particulares, quienes siempre elegían los puertos más importantes de Veracruz y Cartagena en detrimento de otras zonas que también necesitaban negros. (Bowser 1977: 84)<sup>3</sup>. Este sistema se aplicó a lo largo del siglo XVII con el predominio de

---

3. Otros trabajos que tratan el tema más detalladamente son: Rout 1976: 41-68; Studer (1984: 46-61), se refiere a tres períodos, licencias, asientos y libertad del tráfico; Peralta (1990: 300-306) se refiere en detalle a la demanda de las licencias en la Península y describe los

las compañías en manos de potencias expansionistas como Portugal, Francia, Inglaterra y Holanda (Mellafe 1987: 40). Las compañías eran las que estaban en condiciones de realizar este comercio pues concentraban grandes cantidades de capital necesario para tal fin. Sin embargo, los riesgos del negocio eran tan grandes que muchas se declararon en quiebra, como fue el caso de la Compañía Uriarte, en 1772, debido a que se les había fijado precios máximos de venta y onerosos derechos de internación. Miguel Uriarte, gaditano, junto con algunos socios vascos, había obtenido un contrato para introducir 3000 negros anuales a Cartagena, Portobelo, Campeche, Honduras y otros puertos menores del Caribe (Mellafe 1987: 47)

El largo período que cubre la práctica de los asientos coincidió con la gradual ruina económica del imperio español. España sin colonias en África, y sin una marina eficiente debió recurrir a otras potencias. El asiento de negros fue utilizado entonces, como punta de lanza para la expansión colonial de las naciones competitivas que, mediante este mecanismo de introducción, conquistaban la política económica del mercado hispano (Studer 1984: 61). Durante el siglo XVIII la influencia inglesa se hizo más notable y a partir de 1713 Inglaterra obtuvo el monopolio de la trata de negros con la firma de la Paz de Utrecht el 26 de marzo de 1713. Mediante este tratado introduciría a América por espacio de treinta años 144.000 negros de ambos sexos y de todas las edades, a razón de 4.800 negros por año, 1200 por Buenos Aires y el resto por Panamá. (Busaniche 1975: 188)<sup>4</sup>.

La tercera etapa, a partir de la cual se centra nuestro estudio, correspondió al último tercio del siglo XVIII cuando se dio la liberación del comercio de esclavos, dentro del cúmulo de reformas impuestas por los Borbones. Sin embargo, esta apertura mercantil fue llevada a cabo en forma paulatina y de acuerdo a las circunstancias políticas de la época. Cada vez que España ingresaba en guerra con Inglaterra, entraban en juego los barcos neutrales, en especial los portugueses con los cuales existía un tratado de comercio y amistad desde 1778 y por el cual los comerciantes españoles podían abaste-

---

asientos de los particulares durante los siglos XVI y XVII trabajando la amplísima documentación del Archivo de Indias.

4. Studer 1984: 140. Este tratado complementaba el tratado de Paz y Amistad del 27 de marzo de 1713 y el tratado Preliminar de Comercio del 13 de julio de 1713, firmados con España, mediante los cuales Inglaterra eliminaba la competencia francesa de este comercio, en América.

cerse de negros directamente desde las posesiones portuguesas en Africa. (Mellafe 1987: 48). En 1779 surgió una nueva guerra con Inglaterra y los corsarios desbarataron la corriente negra española que abastecía a América. Esta situación llevó a que cualquier súbdito español importase esclavos en barcos desde cualquier otra potencia extranjera. En el año 1782 se inició el ingreso de negros, por la vía legal a través de Buenos Aires, traídos desde las costas del Brasil (Tjarks 1962: 41), cuya proximidad era una tentación irresistible para los pobladores de la zona, que se aseguraban por la vía del contrabando lo que España no podía procurar por la vía legal<sup>5</sup>. En 1783 finalizó la guerra y se intentó volver al sistema anterior pero la presión por conseguir la libertad de la trata iba en aumento. A esta situación se sumó el fracaso de la Cía. de Filipinas que contaba con la concesión del tráfico desde 1784 <sup>6</sup>.

Para frenar el contrabando, se hizo cada vez más evidente la necesidad de legislar este comercio hacia el norte y el Pacífico por la ruta continental que partía desde Buenos Aires, y en especial por el drenaje de plata hacia el Brasil. Llegamos así a 1789, fecha en la que se obtuvo la libertad total de la trata. Esta legislación encontró su punto de partida en la Real Orden del 28 de febrero de dicho año concedida a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y Venezuela, la cual eximía del pago de todo derecho de importación a los negros introducidos y se estableció un premio de 4 pesos por cabeza<sup>7</sup>, ya sea español o criollo que recurriera a cualquier mercado extranjero para la compra de negros, teniendo la oportunidad de pagar con productos de la tierra que para ese fin se les permitía exportar (Villalobos 1981: 66)<sup>8</sup>. En 1791 se hizo

- 
5. Studer (1984: 28), dice que el asiento de negros por Buenos Aires, contó con la tolerancia de los gobernadores desde 1598. Segreti (1987: 32), ubica la entrada ilícita de mercadería y esclavos desde el Brasil desde el año 1588.
  6. Molinari D.H.A. T.VII: Originariamente esta Compañía había sido fundada en 1733, organizada en 1785 y reorganizada en 1803. Tenía como objetivo la vinculación de los mercados europeos, americano, africano y asiático, pero no dio los resultados esperados. (AGN, Lima Figueroa 242: 124) El Conde de San Isidro de Lima, era uno de los principales accionistas de esta Compañía, e ingresaba negros a consignación de la misma.
  7. Ortiz (1987: 416) Con la Real Cédula del 24 de noviembre de 1791 se derogó la gratificación de 4 pesos porque servía más de gravamen a la Real Hacienda que de estímulo al comercio.
  8. LTC 1792, 21: 253 y siguientes." Real Cédula concediendo libertad de derechos para el comercio de negros con los Virreinos de Santa Fé, Buenos Aires, Capitanía Gral. de

extensiva esta disposición a los virreinos de Santa Fe, Buenos Aires<sup>9</sup> y en 1795 al Perú, habilitándose para tal fin los puertos de Paita y el Callao (LTC 20, 1795: 252; LTC 22, 1796: 81). Los permisos dados a estos puntos fueron prorrogados en 1798, 1800 y 1804 (Molinari, D.H.A. T.VII 1916: LXII). En 1805 se prorrogó por otros 12 años la libertad del comercio de esclavos a los súbditos españoles. (Tjarks 1962: 398).

Para principios del siglo XIX todos los puertos importantes americanos gozaban de una completa libertad de comercio en este rubro. Pero las relaciones capitalistas en los países europeos, los cambios producidos en la política económica de Gran Bretaña, el impacto de la revolución Francesa y sus ideas de liberación, y los crecientes levantamientos de esclavos en el Caribe, dieron origen a un amplio movimiento abolicionista y con ello lo que podríamos llamar la cuarta etapa (UNESCO 1981: 32). La brutalidad del tráfico fue vigorosamente denunciada. Se insistió en el hecho de que envenenaba el espíritu de los africanos como el de los europeos que tomaban parte de él, mientras que las espantosas condiciones del transporte ocasionaban un gran número de víctimas entre éstos y también entre los marineros. Hacia 1807 y 1808 dos potencias importantes, Gran Bretaña y Estados Unidos, iniciarán sus campañas a favor de la abolición el comercio de esclavos, sin embargo, éste siguió realizándose por la vía del contrabando, debido a que ninguno de los países que la practicaban estaban en condiciones de reemplazar la mano de obra servil por la asalariada.

### *1.1. Almojarifazgo y Alcabala*

De acuerdo a los Libros de Aduana de Lima, consultado para este punto, hemos notado que no siempre se cumplía con las disposiciones que establecía la ley. No obstante, se tratará de ver en forma aproximada la evolución del pago de derechos.

---

Caracas e Islas de Sto. Domingo, Cuba y Puerto Rico, a Españoles, extranjeros bajo las reglas que se expresan..."

9. Molinari, DHA T. VII: El ingreso por Buenos Aires contaba con permiso real desde mucho tiempo antes, R.O. del 29 de julio de 1782; R.O. del 8 de abril de 1783; R.O. del 25 de setiembre de 1784, autorizando al Intendente de la plaza de Buenos Aires a dar licencias o permisos particulares para la introducción de negros.

Desde el siglo XVII todo esclavo que ingresaba a Lima estaba sujeto al pago del 5 % de almojarifazgo sobre la diferencia entre los precios corrientes de Lima y Panamá. Como el precio variaba según las características del negro, el almojarifazgo se cobró de manera arbitraria pues despertaba mucha oposición en la mayoría de los comerciantes (Bowser 1977: 101-102).

Cuando los negros comenzaron a ser introducidos a principios del siglo XVIII por la vía de Buenos Aires, pagaron hasta 1781 el 5 % de almojarifazgo y 6 % de alcabala sobre el valor total de los negros, siempre y cuando no estuvieran exentos, lo cual tenía que ser especificado en las correspondientes partidas.

En el año 1781 en el navío del Libre Comercio, *San Paulo*, ingresó al puerto del Callao un negro, para Joaquín Ramos, bozal que estaba exonerado del pago de alcabala por "*licencia del Presidente del Reino de Chile*". Este negro había sido comprado en la plaza de Montevideo y pagó almojarifazgo de entrada y salida, 2.5 % cada vez (AGN, Lima Aduana 1781: 387). En ese mismo año llegó la fragata Nuestra Sra. de las Mercedes con una negra a consignación de Villaurrutia y pagó el 5 % de almojarifazgo y el 6 % de alcabala. Es decir que algunos pagaban y otros no, siempre que se presentase el recibo correspondiente de exención (AGN, Lima, Aduana 1781: 390). En 1784 la alcabala bajó a un 4 % pero se siguió pagando el 5 % de almojarifazgo. En dicho año ingresó el *Belencito* con 47 negros bozales a consignación de Francisco Arteaga a cuenta de Juan Bautista Gárate y pagaron el 4 % de alcabala y el 5% de almojarifazgo (AGN, Lima, Aduana 1784: 586). Es muy posible que los comerciantes siguieran quejándose por el pago de tan altos aranceles, lo cierto es que a partir de 1786 el almojarifazgo fue del 6 % cobrado sobre un canon fijo de 150 pesos es decir que cada negro pagaría desde esa fecha 9 pesos por derecho de entrada al primer puerto del Pacífico (AGN, Lima, Aduana, 1786: 759). Esta medida estaba apoyada en una Real Orden del 4 de noviembre de 1784 que establecía el pago del 6 % sobre 150 pesos cualquiera fuera su precio sin diferencia de edad, sexo, ni clase (Molinari, DHA, T.VII 1916: LXII). Este importe se siguió combrando hasta 1801, pero, como dijimos antes, no fue una regla fija, siempre existieron formas especiales de introducción. Además, una cosa era la legislación y otra la práctica. En el año 1796, Benito Patrón exigía a la Real Aduana la devolución de los derechos cobrados sobre 197 negros introducidos por el Cabo de Hornos desde Montevideo al Callao, apoyándose en el "*espíritu de la R.O. de 1791, que establecía la absoluta libertad de derechos para los negros introducidos ya sea por mar o por tierra.*" (LTC 22 1797: 102 y 103).

En 1797 ingresaron al Callao en la corbeta *El Milagro* 146 negros, a consignación de Matías Larreta o Francisco de las Carreras. Estos negros fueron introducidos desde Buenos Aires a Chile a través de la Cordillera de los Andes, al valor de 280 pesos cada uno y pagaron el 3 % de almojarifazgo, saliendo luego hacia el Callao a 360 pesos pero libres de derechos (AGN, Lima Aduana 1797: 897). Si luego estos negros eran vendidos en Lima pagaban su correspondiente alcabala de segunda venta. En esa misma fecha Lavalle ingresó en la fragata *La Rosa* 240 negros libres de derecho, sin embargo pagaron los 9 pesos como derecho de salida en el puerto de Valparaíso (AGN, Lima, Aduana 1797: 898). Los negros ingresados en el año 1809 al Callao, no especificaron pago de derecho alguno, por lo que deducimos que en esa fecha se encontraba a pleno la libertad de comercializar esclavos.

## 1.2. Rutas <sup>10</sup>

### 1.2.1. Rutas Oceánicas

Los esclavos extraídos de África llegaban a América por dos vertientes, la del Atlántico Norte y Sur y la del Pacífico. El ingreso a través del Atlántico Norte se hacía en cuatro regiones geográficas diferenciadas. 1) la del Caribe, cuyos puertos principales eran La Habana, Santo Domingo y San Juan; 2) la de México y Centro América cuyo puerto principal era Veracruz, y la 3) quizás más importante por el volumen de esclavos que recibió, fue la que tenía como puerto de entrada a Cartagena. Parte de estas cargas pasaban al Pacífico por Panamá, otra se repartían en la costa venezolana y al interior del virreinato de Nueva Granada por el río Magdalena.

La cuenca del Pacífico contaba con Panamá como eje básico, aunque recibía los cargazones de Portobelo y Cartagena. Este circuito formaba un inmenso triángulo entre Acapulco y Valdivia, pasando por Guayaquil, Callao y Valparaíso y cuyo vértice llegaba a las Filipinas. Desde aquí ingresaban esclavos llamados chinos, corriente mucho menos importante.

La región del Atlántico Sur, era la Cuenca del Plata, que se abastecía a través de Buenos Aires, y este puerto se convirtió en el siglo XVIII en el punto de partida de rutas terrestres y del Cabo de Hornos, que se contraponía

---

10. Vid *infra* el mapa con las rutas oceánicas y continentales.

al circuito del Pacífico norte (Mellafe 1987: 62). Esta región tomó mayor énfasis a partir de 1713, con el Tratado de Asiento firmado entre España e Inglaterra, quienes estaban autorizados a ingresar por Buenos Aires, 1200 negros cada año durante 30 años, 800 para ser vendidos en dicha ciudad y 400 para ingresarlos al interior y Chile (Busaniche 1975: 188).

Las provincias de Charcas, Paraguay, Tucumán, Cuyo, Córdoba, Buenos Aires, y las provincias del interior del Perú y el Alto Perú, se oponían al circuito Panamá-Callao, pues no se veían satisfechas en sus necesidades y ese eje no era capaz de amparar el crecimiento natural de dichas zonas, aparte de estar recargado de aduanas e impuestos que hacían onerosa toda importación (Mellafe 1987: 63). Por otro lado, el itinerario recorrido por los esclavos para llegar al Perú, era extremadamente largo. Tras cruzar el Atlántico, los esclavos eran descargados en el puerto de Cartagena, de ahí eran reembarcados para Portobelo, luego cruzaban al Pacífico por tierra y nuevamente en barco se los transportaba al Callao. Este circuito duplicaba el tiempo de una travesía normal desde Africa a América. (Klein 1986: 29). Pero si la Corona se obstinaba en mantener esa ruta para el comercio negrero, se debía al hecho de querer evitar la fuga de metales preciosos para el pago de negros, el contrabando y la evasión de impuestos. Esta fue una actividad casi normal durante toda la colonia, en especial sobre la vertiente del Atlántico. El primer gran foco era el Caribe, cuya economía de plantación favoreció con éxito este comercio. El segundo, ya en el XVIII era Buenos Aires cuya situación geográfica, la convirtió en puerto difícil de controlar, y el comercio ilícito se transformó en la principal actividad de dicho puerto, y aquello que quiso resguardar la corona se dio con mayor intensidad no pudiendo impedir la fuga de metales.

### *1.2.2. Ruta Continental*

Es la que se orientaba desde los países atlánticos hasta el interior saliendo también al Pacífico. La primera gran corriente partía del Paraguay, recogía la mercadería de los traficantes portugueses y criollos del Brasil, y a la altura de Salta se bifurcaba, la parte más importante iba por Jujuy al Alto Perú, en especial a Potosí, la otra atravesaba el Tucumán y pasaba por Mendoza a Chile (Mellafe 1987: 64). Pero el camino clásico de esta ruta partía de Buenos Aires, la más importante pasaba sucesivamente por Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy, llegando a Potosí, y la otra se desviaba desde Córdoba a Mendoza para llegar a Santiago. Se prolongaba desde Valparaíso o Coquimbo hasta el norte de Arica abasteciendo de esclavos a los valles cálidos

de la costa peruana (Mellafe 1987: 65). La Corona tomó diferentes medidas para impedir el contrabando por estas vías como la creación de la Aduana de Córdoba en 1622 y en Jujuy en 1695, pero todo fue en vano. A medida que la ruta continental en especial por Buenos Aires fue adquiriendo mayor importancia desde 1713, la ruta Panamá-Callao fue languideciendo aunque el tráfico negrero por dicha zona nunca se interrumpió. La creación del Virreinato de Río de la Plata en 1776 hizo que este puerto tomara mayor impulso. Es esta ruta la que utilizará Lavalle a finales del siglo XVIII para la introducción de negros, a pesar de los riesgos y precipicios que se encuentran en el trayecto Mendoza - Chile (Concolorcorvo 1974: 159).

## 2. *Principales negociaciones realizadas por Lavalle*

### 2.1. *Importancia de las relaciones de parentesco*

Es importante destacar que la llamada libertad de la trata no significaba en modo alguno que cualquier persona la llevara a cabo, era necesario contar con un permiso real, y es aquí donde las relaciones de parentesco, las vinculaciones con la Corona y acercamientos al poder real jugaron un papel muy importante.

José Antonio de Lavalle contaba con un hijo, José Antonio, que siguió en España la carrera militar y formó allí un regimiento, a su costa, titulado Granaderos Voluntarios del Estado, que comandó como Coronel. Este hijo radicado en Cadiz, fue el contacto más importante para la realización de los negocios de Lavalle. Otro hijo, José Casimiro, también siguió la carrera de las armas en España, y en los últimos años del siglo XVIII fue uno de los capitanes del cuerpo que fundó su hermano. Con dicho cuerpo estuvo en Africa, en Etruria y Gibraltar, presencié la revolución de 1808 y se ocupó con empeño de la defensa de Zaragoza y Lérida, en lucha contra el ejército francés. La Junta Suprema de Cataluña lo nombró Brigadier, lo mismo que la de Aragón y en una nota enviada a sus hermanos en el año 1809 decía: “*si Lima no olvida al catalán Amat, Cataluña no olvidará tan pronto al limeño Lavalle*” (Mendiburu T. VI. 1932-34: 416). Esto nos prueba que los beneficios y servicios dados a la corona por los Lavalle fueron importantes y de manera recíproca Lavalle fue recompensado por el Rey. Por otra parte, su hermano Juan Manuel, era abogado de la Real Renta de Tabacos y radicado en Buenos Aires a partir de 1790, fue su contacto para la negociación de negros por ese puerto.

## 2.2. Negociaciones

La primera incursión de José Antonio de Lavalle y Cortés en el comercio de esclavos, data de 1783, cuando firmó un interesante contrato de compra, con Bruno Pereira, en 1783 (AGN, Lima, Aizcorbe 1783, 23: 1457). Dicho comerciante había obtenido la licencia real para introducir 800 negros, los cuales llegarían a Montevideo en dos partidas iguales de 400 cada una, mitad hombres y mitad mujeres en dos años consecutivos; la primera de ellas en el mes de noviembre y luego de un descanso de 30 o 40 días podrían traerse a la ciudad de Lima, a través de la Cordillera de los Andes. Lavalle se preocupaba por no entrar en competencia con otros comerciantes, pues expresa claramente que no se llevará a cabo ninguna negociación, "si la *Cía. de Asiento de Aguirre y Aristegui se hubiese renovado o si ha formado otra igual para la facultad exclusiva de la introducción de negros*". En dicho contrato, se especificaba también que Pereira debía contratar con una empresa extranjera, ya sea francesa o inglesa la compra de los esclavos en Africa, de preferencia de las costas de Senegal, y se ocuparía de su traslado, mientras que Lavalle aportaría el capital.

Originariamente los esclavos que se destinaban al Callao, venían por Panamá, cruzaban el istmo a pie durante dos días, excepto los enfermos y los niños, pero atravesar la selva tropical era difícil y también requería de importantes gastos adicionales. Luego se embarcaban hacia el Callao efectuando por lo menos una parada en el puerto de Paita o Huanchaco, en Trujillo, donde posiblemente se vendían algunos esclavos para las plantaciones y se cargaban provisiones frescas (Bowser 1977: 96). Es muy posible que en un principio Lavalle comprara los negros en Trujillo. Hay referencia de una venta en dicho lugar en 1779 especificando que la misma pertenecía "a la última partida de negros que vino en el mes de agosto de dicho año". Es interesante ver que en el contrato que nos ocupa, los negros introducidos por Buenos Aires, serían trasladados a través de la Cordillera de los Andes, cuyo cruce se haría cuando las condiciones climáticas así lo permitieran, y aunque dicha ruta tenía la dificultad de trasladar a los negros por un largo trecho por tierra, en lo cual se ponían unos cuatro días, la ruta de Panamá no difería mucho de ella debido a que se hacía difícil el cruce de la selva tropical. El uso de la ruta de Buenos Aires, Chile, Lima a pesar de la distancia ofrecía mayores seguridades y el flete era más económico. Se cobraba 4 pesos por cada negro hasta Córdoba y 8 pesos cada uno para los remitidos a Lima. Desde Chile al Callao el precio del flete marítimo era de 6 pesos por negro. Esto hacía un total de 14 pesos por negro, mientras que el flete cobrado por

mar, por la ruta del Cabo de Hornos, en cierta oportunidad fue de 53 pesos por negro<sup>11</sup>.

En el año 1797, Fermín Echelar, maestre de la fragata *San Felipe Neri*, cuyo propietario era Lavalle desde 1784 se dirigió a Lisboa para contactarse con un mayorista de esclavos, Antonio de Chaves, quien lo conduciría a las costas de Africa para la compra de negros (AGN, Lima, Salazar 1791, 89: 209). Chaves llevaba consigo, “7 piezas de raso liso matizado que entre otros efectos embarcó con permiso de la Real Aduana de Cádiz, para la negociación de los negros” (AGN, Lima, Consulado 28). Su introducción en Lima se haría con escala en Montevideo y estaban libres del pago de impuestos según la Real Orden del 24 de noviembre de 1791, por cuya razón no se les exigiría pago de derecho alguno (AGN, Lima, Aduana 1797: 898). En este caso eligió para su compra la Costa de Oro. (AGN, Lima Salazar 91: 561)

Otras referencias de la compra de esclavos aparecen en 1802 cuando entregó poder a su maestre Melchor de Alarcón para que a su vez recibiera del navío *El Oriente*, la partida de negros bozales que por su cuenta y riesgo conduciría desde las costas de Africa. En 1804 dio poder a la viuda de Necochea y Larravide para que contraran con el capital del navío *El Oriente* una partida de negros introduciéndolos en Montevideo en los meses de noviembre y diciembre. En esta oportunidad la zona de extracción fue Mozambique. (AGN, Lima, Figueroa 245: 18)

Pero la negociación más importante llevada a cabo por Lavalle fue en el año 1798, cuando obtuvo su propia concesión, según la Real Cédula del 16 de abril de dicho año. De acuerdo a ella se le permitía el ingreso de 2000 negros y por cada uno podía extraer 150 cueros al pelo, libres de derechos reales, y llevarlos a Hamburgo y demás puertos donde prefiriese, más 40 cargas de cacao por cada negro también libre de derechos lo que equivalía a decir, 30.000 cueros y 12.000 cargas de cacao. También estaba autorizado a extraer de Cádiz, 20 piezas de paños extranjeros del “*grosero para vestir a los negros y 200 barricas de brea y alquitrán.*” (Molinari, DHA, T. VII 1916: 116). Esta negociación se enmarca en el llamado comercio triangular, realizado a través de Buenos Aires, que era una característica típica de la comercialización de esclavos. Lo más interesante de esta concesión, fue el haber

---

11. AGN, Bs. As. Comercio y Padrones de esclavos 1777-1808; AGN, Lima Consulado legajo 146.

obtenido la extracción de cueros. Desde tiempo atrás los comerciantes del Consulado de Buenos Aires se negaban a aceptar que los cueros eran frutos del país, considerando a éstos únicamente a los productos directos de la tierra y tampoco aceptaban que se dieran cueros como pago de los negros introducidos dado que perdían dinero. El Consulado de Buenos Aires, se basaba en que si estos cueros se exportaban directamente a otros países vía Cádiz, la recaudación de impuestos era 20 veces más que lo que se lograba como pago de negros. Lo cual era cierto, porque si los cueros salían directamente por Buenos Aires, pagando el 6 % de derechos incluyendo la alcabala de primera venta como compensación de los negros introducidos, los ingresos de la Corona llegaban a 15.000 pesos, mientras que, si estos cueros se exportaban a otros países, vía Cádiz, pagarían derechos por valor de 307.616 pesos. (Tjarks 1962: 381). Ya anteriormente, desde 1794 a 1797 se había suscitado un conflicto de esta naturaleza con el importador de negros más importante de Buenos Aires, Tomás Antonio Romero, quien también recibió la concesión de extraer cueros como pago de negros esclavos (Tjarks 1962: 42). De esta manera vemos como los servicios y prestaciones personales a la Corona pesaban mucho más que los beneficios para el reino.

La concesión de 2.000 negros es una cifra muy importante si lo comparamos con otros comerciantes. Solo el Conde de Liniers, en Buenos Aires, había recibido en el año 1794 autorización para el ingreso de tal cantidad y únicamente fue superado por Benito Patrón, un comerciante español, que en el año 1796 recibió la autorización de ingresar 8000 negros bozales por la vía de Buenos Aires, con destino a Perú y Chile en cualquier buque con las franquicias establecidas en la Real Orden del 24 de noviembre de 1791 (Molinari, DHA, T.VII 1916: LXX; LTC 22, 1796: 131-132).

Fiel evidencia del papel que cumplía el hijo de Lavalle, José Antonio, en España para la obtención de estas franquicias, fue la actitud tomada en el año 1803, cuando Lavalle le cedió los 30.000 cueros que la Corona le había permitido extraer libres de derecho, y expresaba que: “... *esto lo hacía a modo de recompensa por los importantes servicios que su hijo llevó a cabo ante la Corte de Madrid para la realización de este negocio....*” (AGN, Lima, Figueroa 1803, 244: 8).

### 2.3. Tasa de mortalidad

Se puede suponer que la ruta de Buenos Aires-Chile-Lima a pesar de la distancia ofrecía mayores seguridades. Bowser (1977: 98) refiriéndose a

los cargamentos transportados desde Cartagena a Lima en el siglo XVII, da una tasa de mortalidad del 15 %. Para el siglo XVIII Mannix y Cowley (1970: 126) dan una tasa de mortalidad del 13 % en la travesía; el 4.5 % en los puertos de llegada y un 35 % en el proceso de aclimatación. En la carga que transportó Lavalle en 1797 en su fragata *La Rosa* la pérdida fue del 3 % (AGN, Lima, Aduana 1797: 898). A veces existieron abusos y se embarcó más cantidad de lo que los barcos podían traer, provocando muertes en mayor escala. Tal es el caso de la fragata *Eulalia*, que debiendo llevar 300 piezas de esclavos embarcaron sólo 286; entre el puerto de Maldonado y Valparaíso murieron 15, otros 10 entre los puertos de Arica y Pisco, 23 en la ciudad del Callao y 6 en Pisco, totalizando 54 muertos, es decir un 18 %, debido a las malas condiciones en que fueron transportados<sup>12</sup>.

#### 2.4. Volúmenes del Tráfico

Autores como Mellafe y Bowser coinciden que es difícil hablar de cifras en el tráfico negrero debido a que se escapaba un elevado porcentaje que se realizaba a través del contrabando. Durante el siglo XVIII la importación aumentó y según los informes suministrados en los años 1780 unos 100.000 africanos eran extraídos cada año de su lugar de origen (UNESCO, 1981: 32). En el año 1780, el Conde de San Isidro de Lima y Don Angel Izquierdo recibieron la autorización de introducir negros desde el Río de Janeiro, a través de Buenos Aires, por las ventajas que reportaba este puerto en relación a la ruta de Panamá, 1500 negros anuales al precio de 450 pesos "*la pieza electa de indias*" (Studer 1984: 265). Con Sobremonte, el tráfico negrero por el Río de la Plata tomó nuevo impulso (R.O. del 14-3-1804) porque España otorgaba la nacionalización a todo barco que en el momento de la venta hubiera hecho cinco viajes a las costas de Africa en procura de esclavos debiendo totalizar en esos viajes un cargamento de 250 negros. (Tjarks 1962: 397). La guerra con Inglaterra de 1804 puso nuevamente en práctica la utilización de los barcos neutrales y esta situación hizo que cualquier barco izara bandera de nación neutral y mercara. Debido a ello los mares se plagaron de corsarios que impedían el tráfico normal. Desde el año 1798 el Consulado de Lima solicitaba al Superior Gobierno, la provisión por cuenta de la Real Hacienda de embarcaciones de guerra que limpiaran los mares de

---

12. Espinosa y Mazzeo, 1991. Ver en lámina cómo eran transportados los negros en los barcos.

los enemigos desde Chiloé hasta Acapulco (AGN, Lima, Consulado 23). A pesar de las invasiones inglesas de 1806 y 1807 en las costas de Buenos Aires, no se interrumpió el tráfico de esclavos por el Río de la Plata, que siguió activo por la participación de los neutrales y para dar mayores franquicias se aumentó a 40 días la permanencia de buques extranjeros en el puerto de Montevideo (Tjarks 1962: 398). En esta época las condiciones de ingreso de barcos negreros se hicieron bajo muchas irregularidades. Barcos ingleses apresados llegaban, vendían la esclavatura, como también la embarcación que cambiaba de nombre y salían nuevamente hacia los puertos del pacífico. Esta incertidumbre llevó a los negros a sublevarse en muchas ocasiones, produciéndose importantes pérdidas (Studer 1984: 306/7).

Con el objeto de tener una idea de los negros ingresados en Lima por la vía legal, se han tomado las partidas de los libros de Buenos Aires y de los libros de Aduana del Callao, bajo la denominación Mares del Sur. Es importante destacar que éste es solo un intento aproximado que nos dará una idea de la magnitud del comercio de esclavos llevada a cabo por Lavalle y nunca una exactitud en las cifras debido a que el mayor volumen del tráfico escapaba al control de la Corona. Hispanoamérica tuvo una gran necesidad de fuente de energía que la metrópoli era incapaz de asegurarle.

En el Cuadro I detallamos las compras realizadas por los comerciantes limeños en Buenos Aires.

Un total de 2.714 negros fueron comprados directamente por comerciantes peruanos entre los años 1792 y 1803. Un promedio de 271 negros por año. Los negros ingresados en los barcos provenientes de los mares del sur en los años consultados, es decir entre 1779 y 1809, no sobrepasaron los 206 unidades, una prueba más de que muchos no eran ingresados por la vía legal, y eran comprados en la mayoría de los casos en Valparaíso, lugar a donde llegaban a través de la cordillera de los Andes desde Buenos Aires, o por el Cabo de Hornos. En el Cuadro II únicamente se destacaron aquellos comerciantes que ingresaron más de 15 negros. La mayoría de los compradores pequeños los adquirían para el servicio doméstico. En otros casos, como los comprados por el Conde del Villar, se destinaban al trabajo de las haciendas. Posiblemente muchos se remitían directamente a Guayaquil y a Ecuador, sin pasar por la aduana de Lima. Hay referencia de la venta de esclavos por parte de Lavalle en Guayaquil desde 1784, mediante el poder que entregó éste al Contador Oficial de la Real Aduana de dicho puerto (AGN, Lima Figueroa 1784, 457: 919).

**Cuadro I**  
**Relación de Negros comprados en la plaza**  
**de Buenos Aires, con destino a Lima**

Año	Comerciante	Cantidad	Precio (a)	Total (b)
1792	Manuel de la Piedra	184	250	446.000
1793	Prudencio Guerrico	157	326	51.325
	Ignacio Ezcurra	6	420	5.250
	Varios compradores	50	450	22.500
		75	250	18.750
1794	Necochea	68	240	16.920
1796	Varios compradores	55	400	22.000
	José Guerrico	87	300	26.100
	Manuel de la Piedra	56	250	14.000
	Francisco Romero	64	421	27.000
	Francisco Romero	51	350	17.850
	Francisco Romero	1	500	500
1797	Hurtado Sandoval	23	269	6.025
	José G. Guerra	65	416	27.100
	Juan Trigo	47	391	18.377
1798	José Requena	130	400	52.000
	José Larramendi	71	377	26.800
1800	Tomás A. Romero	140	348	48.720
		129	352	45.408
		285	466	133.013
	Manuel Posadillo	160	480	76.800
1801	Agustín Antesana	105	406	42.640
	Juan Antonio Noboa	65	394	25.670
	Manuel Posadillo	28	480	13.440
	Matías Larreta	1	390	390
	Antonio Lezica	2	255	510
	José Antonio Palacios	113	440	49.720
	Manuel Larravide	36	294	10.584
1802	Nicolás de Acha	58	295	17.110
	Juan Antonio Lezica	80	450	36.000
	Matías de Bustamante	16	270	4.449
	Bruno Pereira	19	297	5.643
1803	Tomás Gallego	117	525	61.425
	Olaguer Reinaldo	100	525	52.500
	Tomás Gallego	70	535	37.450

(a) Precio estimado por unidad; (b) precio total en pesos fuertes.

Fuentes: Archivo Nacional de La Nación - Buenos Aires Sala IX, Sec. Colonia, Esclavos, Comercio y Padrones 1777-808

**Cuadro II**  
**Ingreso de esclavos al Callao 1779/1809**

año	Comerciante	Cantidad	Barco	Procedencia
1779	Izaguirre	40	Santa Ana	Paita
1784	J.B.Garate	50	El Belencito	Valparaíso
	Varios compradores	206	"	"
1789	Conde de S. Isidro p/laCía Filipinas	140	San Juan Nepomuceno	Valparaíso
1794	Aguirre	50	La Noche deD.	"
	Aguirre	208	Las Mercedes	"
	Alvarez del Villar	108	Santa Rosa	"
1797	J. A. de Lavalle	240	La Rosa	"
	Matías Larreta	146	El Milagro	"
1801	Benito Cristi	152	borroso	"
	Alvarez del Villar	50	Santa Rosalia	"
	Vte. La Riva	70	El Milagro	"
	I. Blacias	111	"	"
	T. Lombardi	211	"	"
1809	Arvizu	106	Carmen	"
	F. Sagastayvixtia	200	Mercedes	"
	Caballero	55	El Aguila	"
	Otro comerciante	143	"	"
	L. Machilanda	15	El Milagro	"

AGN, Lima, Sec. Aduanas, Embarcaciones Provenientes de los Mares del Sur, (así se rotula los libros de aduanas correspondientes al Pacífico, desde Acapulco hasta el Sur), 1779:299-300-301-302-303-304-305-306-307-390-391; año 1784: 585-586-588-589-590-591-592-593; 1786: 759-760-761-762-763-764-765-766-767; año 1788: 929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-940—942-943-944-945; año 1789: 1009-1010-1011-1012 ;año 1790: 1102-1103-1104-1105-116-1107-1108-1109-1110; año 1793:1328-1329-1330-1331-1332-1333-1343-1320; Año 1794: 1391-1392-1393-1394-1395-1396-1397-1398-1399-1400-1401-1402-1403-1404-1405-1406-1407-1408; año 1796: 1555-1556-1557; año 1798: 1641-1642-1643-1644-1645-1646-1647-1648; año 1801: 1764-1765-1766-1767-1768-176-1770-1771; 1808: 2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013.

Nota : En este cuadro aparecen registrados los negros comprados por Lavalle en el año 1797. No así las compras realizadas en 1783, que fueron llegando en partidas más pequeñas según el contrato con Bruno Pereira. Estas no figuran en los registros de los barcos provenientes de los Mares del Sur. Posiblemente su venta se haya registrado antes de la llegada al Callao y fueron comprados por algunos de los comerciantes que figuran en dicho cuadro.

Comparando estas cantidades con las ingresadas por Lavalle: 800 negros en 1783, 240 en 1797 y 2000 negros a partir de 1798 vemos que éste fue uno de los principales importadores.

Los ingresos en la mayoría de los casos se hacían a consignación de un comerciante pero a cuenta de otro, lo que significa que había una subtrata en Lima. Los grandes consignatarios, Juan B. Gárate, Conde de San Isidro, Matías Larreta, Lavalle, son los mismos comerciantes que encontramos comerciando otros productos y que estaban vinculados al Consulado de Lima, quienes elevaban sus quejas a la Corona por los problemas que supuestamente el libre comercio les provocaba, pero por otro lado se beneficiaban con las franquicias que dicho comercio les ofrecía.

En el Cuadro III se detallan los ingresos por totales en los barcos provenientes de los mares del Sur.

Vemos que el año más significativo fue 1784 con 1.069 negros, año en que, si bien aún no existía la reglamentación que permitía el libre comercio de esclavos, la finalización de la guerra con Gran Bretaña y la autorización de ingresar negros desde las costas del Brasil influyó notoriamente. En cuanto al año 1809, se produjo un recrudecimiento muy significativo, lo que comprueba que la mano de obra esclava era necesaria y debió responder al desarrollo de las haciendas azucareras de la costa norte del Perú y del Ecuador. No es casual que el hijo de Lavalle, Juan Bautista, haya adquirido la hacienda Villa en el año 1806, la cual según Flora Tristán llegó a tener 1.500 esclavos, cifra un poco exagerada, que debería investigarse.

Si bien entre los años 1801 y 1809 no se registraron ingresos de barcos y sólo existen unos libros de resumen de partidas de aduanas sin liquidar, cuyas cantidades son mínimas, en los libros del Consulado de Lima, encontramos la entrada al Callao, de la Fragata Eulalia en 1804 con 279 negros y en 1806 se registró la venta de 36 esclavos bozales en Ica, que en mayor número ingresaron en esa ciudad en la fragata Mercedes y San José de las Animas procedente desde Valparaíso. En ese mismo año, Villalobos, (1981: 68) consigna la fragata norteamericana Amalia navegando en el Pacífico por cuenta de Lavalle, con parte del cargamento de negros autorizados en 1798.

**Cuadro III**  
**Barcos que ingresaron al Callao con la denominación**  
**Mares del Sur trayendo negros esclavos**

año	Total Barcos	Total Barcos con esclavos	Total esclavos
1779	105	32	200
1781	68	19	98
1784	90	29	1.069 *
1786	81	23	182
1788	77	24	139
1789	17	9	213
1790		13	200
1793	41	9	15
1794	75	24	751
1796	15	2	32
1797		13	528
1798	44	9	31
1801	32	14	767
1802-1807 **			35
1809	59	11	1.360 ***

\* El barco que más condujo fue el *Belencito* con 258 negros.

\*\* Resumen de 4 cuadernos que contienen las partidas de barcos no liquidados en esos años (AGN, Lima, Aduana 1886-87, 1921, 1946, 1980)

\*\*\* Los barcos que mayor embarque realizaron fueron: *Mercedes* 243 negros, *Magallanes* 291, *El Águila* 264 y el *Milagro* 161.

Fuente: Libros de Aduana de Lima provenientes de los Mares del Sur.

## 2.5. Precios y beneficios

Mannix y Cowley (197: 104) explican que es difícil determinar el coste de los esclavos una vez a bordo, debido a que se obtenían generalmente a cambio de mercadería y además porque los buques negreros debían pagar una serie de partidas extraordinarias como derechos portuarios, salarios a los trabajadores, derechos de corretaje y gran número de regalos que se entrega-

ban antes y después de cerrar el trato. Por otro lado, los precios subían o bajaban según fueran afortunadas las guerras locales, y también dependían de la cantidad de números de barcos que esperaban cargamento. Por lo tanto podemos decir que estaban sujetos a tres fenómenos básicos, a) las condiciones del mercado, b) las condiciones intrínsecas de los esclavos, c) las condiciones fiscales de la corona.

Las condiciones intrínsecas tenían en cuenta la juventud, la robustez y la salud así como el hecho de que supieran algún oficio o trabajo especializado. Esto hacía subir notoriamente el valor. Por ejemplo, en 1797, un negro esclavo con oficio de cocinero enviado a Lima fue vendido en la plaza de Buenos Aires, a 500 pesos (AGN, Bs.As. Sala IX, Esclavos 1777-1808). Las condiciones fiscales durante los siglos XVII y XVIII influyeron en que el precio de cada esclavo aumentara debido a los recargos arancelarios e impuestos extraordinarios aduaneros, principalmente para las provincias lejanas del eje Panamá-Callao (Mellafe 1987: 68-69).

Con la liberación del comercio es evidente que la trata de esclavos pasó a ser un negocio más rentable, principalmente cuando fue adquiriendo mayor importancia la ruta de Buenos Aires. En el año 1630 el precio medio traído por la ruta del Pacífico era en Lima de 500 pesos plata. En Potosí 800 pesos plata y en Santiago 600 pesos plata; en cambio en el mismo año los esclavos llegados por la ruta continental a Santiago costaban 150 pesos pero se vendían a más de 200 (Rout 1976: 324-325). Tales diferencias de costos aseguraban el éxito comercial de la ruta continental y aumentaba el contrabando. A fines del XVII en Lima no bajaban de 600 pesos; en Buenos Aires el precio aumentó de 240 pesos en 1774 a 300 pesos en 1802. En 1809 ingresaban al Callao a 330 pesos libre de derechos (AGN, Lima, Aduana 898: 1605).

En Buenos Aires, el precio más barato encontrado en las partidas que se enviaban a Lima era de 250 pesos y el más caro de 525 pesos pero éste incluía 8 pesos por costo de transporte (AGN, Bs. As. Sala IX, Esclavos, 1777-1808) En los libros de Buenos Aires, no siempre se especifica el importe unitario sino que se da el total en pesos, debido a que era un comercio compensado, es decir que por el valor total salían mercaderías, por lo tanto en algunos casos anotamos un precio promedio.

Los representantes de Lavalle compraron a los siguientes precios: Manuel Basualdo en 1803 compró a 200 pesos y Bruno Pereira en 1802 compró 19 negros a 297 pesos. En el año 1779, Lavalle vendió un negro a 450 pesos y

otro a 540 pesos; en 1783 el precio de venta fue de 550 pesos y 480 pesos; en 1784 vendió una negra a 380 pesos; en 1789 su precio de venta fue de 450 pesos; en 1797 vendió una esclava nacida en sus dominios, en Trujillo, a 400 pesos; en 1800 la Condesa de Premio Real, su esposa, vendió un zambo a 350 pesos y en 1809 una negra esclava nacida en su poder a 425 pesos<sup>13</sup>.

Un dato importante a destacar es que para principios del siglo XIX ya existían negros nacidos en sus dominios, y la venta de éstos obviamente le dejaba mayores ganancias. Muchas de sus compras pudieron tener como destino esa hacienda azucarera Villa, que había comprado su hijo.

## 2.6. *Utilidad estimada de José Antonio de Lavalle*

Para tener una idea aproximada de cual pudo haber sido la utilidad que dejó este comercio a Lavalle, se ha tomado el precio que aparece en los libros de aduana en el año 1797 que fue de 290 pesos. Se le sumó el pago de 9 pesos por derecho de entrada se obtuvo un valor promedio de 300 pesos fuertes por cada negro. (AGN, Lima, Aduana 1797: 899. Si los negros fueron vendidos a 500 pesos según el documento que se adjunta en el anexo III, vemos que recibió una ganancia bruta de 200 pesos fuertes por cada negro. Considerando que Lavalle ingresó 3.040 negros entre los años 1783 y 1809, recibió una utilidad bruta de 608.000 pesos fuertes.

Sumas considerables obtuvo por la venta de esclavos, que ligadas a otras magnitudes de dinero movilizadas en otros negocios, como la venta de cacao, cobre y cascarilla y el manejo financiero de importantes cantidades recibidas a modo de censos nos llevan a considerar que durante sus años de vida comercial manejó aproximadamente unos 2 millones y medio de pesos fuertes<sup>14</sup>.

---

13. AGN, Bs. As. Sala IX, Esclavos, 1777-1808; Comercio y Padrones 18-8-11; AGN, Lima F. Luque 1779, 640: 698; G. Figueroa 1779, 453: 83; G. Figueroa 1783, 456: 272 y 465; F. Hermosa 1784/86, 531: 388; Angulo 1789, 54: 569; Lumberas 1797, 588: 248; Olivera 1800, 537: 539; Saavedra 1800, 939: 655; Fco. de Bonilla 1805, 118: 82; Espinosa 1809, 231: 297.

14. Mazzeo 1992, en el anexo XIII, XIV, XV del cap. 3 y se detallan los importes correspondientes a los negocios de cacao, cobre y cascarilla y en los anexos XXII y XIV, los principales recibidos a crédito, lo que suman un total de 2.015.877 pesos fuertes movilizadas.

No cabe duda que el comercio de esclavos si bien fue riesgoso dejó grandes ganancias a los comerciantes, y la corona supo aprovechar sus beneficios aunque un poco tarde.

La esclavitud, desde sus inicios estuvo ligado a la organización económica de las plantaciones, y creó una oligarquía negrera que para fines del XVIII y comienzos del XIX estaba muy consolidada. Es dicha oligarquía la que luchó tenazmente contra los movimientos antiesclavistas surgidos en esas fechas. Así, mientras que en 1805 la Corona Española renovaba por 12 años más la trata de esclavos, en 1807 Inglaterra declaraba la abolición del tráfico en sus posesiones (Mellafe 1987: 97).

Los grupos independentistas llevaron a cabo un movimiento ideológico antiesclavista. En 1813 fue declarada la libertad de vientres en el virreinato del Río de la Plata. No obstante el comercio de esclavos se siguió llevando a cabo por la vía del contrabando, sin pago de aranceles ni control de precios por lo que siguió siendo muy lucrativo (Mellafe 1987: 100). Finalmente en Buenos Aires, la trata fue eliminada en 1839. En el Perú, el ejército libertador del Gral. San Martín decretó una ley de libertad de vientres, aunque los libertos siguieron trabajando para los amos de sus padres, 20 años más (Klein 1986: 160). Un tratado comercial firmado con Inglaterra en 1850 incluía un artículo condenando el tráfico. Pero recién en 1854 quedó abolida la esclavitud. Se necesitaron más de 50 años para la abolición total lo que demuestra que a pesar de todas las campañas humanizadoras en ese sentido, el comercio daba muy buenos beneficios, y así lo entendió Lavalle cuando en 1783 realizó su primera incursión en este negocio.

Por último podríamos preguntarnos, colaboró el comercio de esclavos en la formación capitalista de América? Es difícil precisar esto a través de un trabajo basado en una sola persona.

Cardoso y Pérez Brignoli (1979, II: 21) sostienen que el desarrollo del capitalismo lleva consigo la destrucción del esclavismo de tipo colonial, no obstante el fin de la esclavitud no necesariamente significó el triunfo del trabajo asalariado. Fue más bien el desarrollo de un núcleo del capitalista dominante fuera de América, reflejado en la Revolución Industrial como factor externo, y el desarrollo de sectores económicos progresivos “modernos” en el interior de los países Americanos, que chocaron con las estructuras capitalistas y determinaron la abolición total de la trata.

Por otro lado, Fogel (1981) sustenta la teoría de que el sur de Estados Unidos era capitalista porque uno de los principales ingresos era la venta de los jóvenes esclavos nacidos en sus plantaciones. Para esto hubo que hacer una inversión permanente en el mantenimiento de la familia esclava y su reproducción. El esclavo se convirtió así en un bien de capital. En este sentido, Ruggiero Romano (1989: 40) no comparte la tesis sobre la esclavitud como medio para el desarrollo capitalista. Apoya más bien el concepto del drenaje de metales preciosos desde Hispanoamérica y desde España, hacia los grandes proveedores de esclavos. En el Perú si bien había esclavos nacidos en las haciendas, que luego se vendían, como Lavalle realizó, no se ha podido comprobar si se promovían la procreación y se buscaban excedentes en gran escala mediante esas ventas. En el caso de Lavalle no hubo una inversión en tierras con miras a la producción, no era obrajero, ni minero. La única hacienda que adquirió fue en 1805 la Hacienda Santa Cruz y la Chacarilla, para su hijo Simón, mediante un contrato eínfitéutico. Dicha hacienda llegó a tener 45 esclavos (AGN, Lima, Salazar 1805, 6: 702). Lavalle invirtió en bienes inmuebles urbanos y dos chacras que le sirvieron como base para su actividad financiera, es decir como respaldo o avales para la obtención de censos, obras pías y capellanías. Su actividad se centró en el manejo de transacciones de comercio exterior.

La diversificación en la comercialización de productos, pero en especial el comercio de esclavos, le sirvió para consolidarse como gran comerciante y conformar una de las fortunas individuales más importantes de la época. El incremento del comercio de esclavos a principios del XIX tuvo como causa el aumento del desarrollo de las haciendas azucareras.

# DIGO YO DON MELCHOR DE ALARCON,

como Apoderado del Señor Conde de Premio Real, de la  
òrden de Santiago, en virtud del poder que ante el Es-  
cribano público, y de Provincia Gervasio Figueros, me  
tiene conferido para lo que se expresará aquí; que he ven-  
dido à *Señor D. Francisco de la Fuente Arana, ma Naga*

*Naval, que responde al nombre de Felipe*  
de edad al parecer, como de *vece y ocho* años, poco  
mas, ó menos, en precio de *cuinientos pesos* por perre-  
neciente à la Partida, que en mayor número se ha con-  
ducido por cuenta de dicho Señor Conde de la Costa de  
Africa en el Navío nombrado el Oriente al Puerto de  
Montevideo, y de allí á esta Ciudad, por la via de Chile.  
Y es declaracion, que dicha *Naga Naval* la he vendido  
bien escogido, y rexistrado por facultativo de satisfaccion  
del Comprador expresado, con todas las tachas, defectos,  
vicios, y enfermedades ocultas, y manifiestas, que al pre-  
sente tenga, ó adquiera en lo sucesivo: alma en boca,  
costal de huesos, à usanza de feria, sin asegurarla de acha-  
que alguno. Y dicho Comprador que la ha hecho reco-  
nocer, se dá por contento y entregado, aceptando la ven-  
ta en estos términos, y renunciando, como desde luego  
renuncia, la accion de Redivitoria, aunque por derecho  
le competa; exèpto solo en los dos achaques de mal de  
corazon, y gotacoral, verificándose, y aprobándose estos  
en el término de sesenta dias de esta fecha, segun uso  
establecido; porque si despues de dicho término le sobre-  
viniese, y adoleciese de ellos, ha de ser por su cuenta.  
En fé de lo qual le doy este Despacho, para que le sir-  
va de bastante Documento de propiedad en toda forma.  
Lima, y *Sebas Oros* de mil ochocientos y  
quatro años,

*Así como se inserta en Vol. 21/812.*

*Melchor de Alarcon*



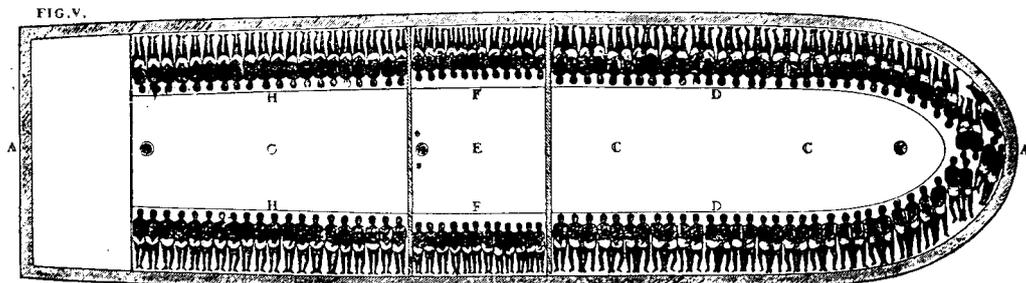
**AMERICA**

--- RUTAS OCEANICAS  
 --- RUTA CABO DE HORNS  
 ——— RUTAS TERRESTRES

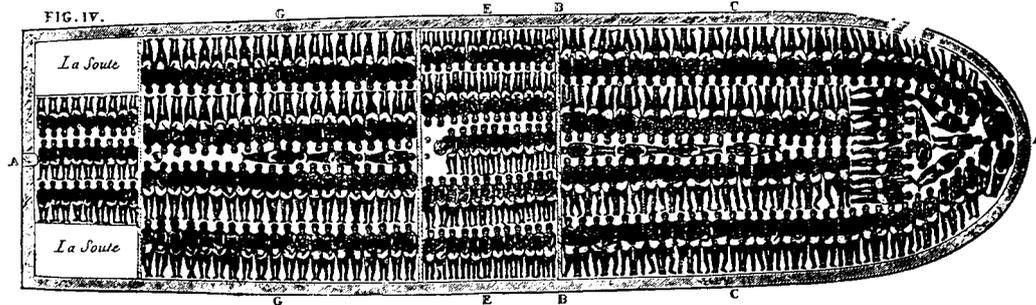
DESSIN et COUPES  
du  
NAVIRE NEGRIER  
le BROOKES,  
Construit pour le trafic des  
NOIRS.

*fait pour contenir les Nègres, mais en  
ayant souvent contenu jusqu'à trois*

*Publié par la Société de la Morale Chrétienne,  
Comité pour l'abolition de la traite des Esclaves  
1822.*



*Coupe horizontale des plateformes D du Bâtimet Négrier.*



*Coupe horizontale du Bâtimet Négrier.*

FACSIMILE Y CORTES DEL NAVÍO NEGRERO "BROOKES". PUBLICADO EN GASTON MARTIN,  
L'Ère des négriers (1714-1774), etc. Paris, 1931

EXTRAIDO DE E. STUDER (1984)

## ABREVIATURAS

AGN (Archivo General de la Nación).

DHA (Documentos para la Historia Argentina). Buenos Aires.

LTC (Documentos del Archivo de Límites, Ministerio de Relaciones Exteriores, Lima Perú.) (LTC 22).

Los libros de Notarios, especifican el nombre, luego la fecha, el legajo y por último el folio. (Figueroa 1804, 245: 18).

Los libros de Aduana, especifican la fecha y luego el número del cuaderno. (1797: 899)

## BIBLIOGRAFIA

BOWSER, Frederick

1977 *El Esclavo Africano en el Perú Colonial 1524-1650*, Siglo XXI, México

BUSANICHE, José Luis

1975 *Historia Argentina*. Editorial Solar, Buenos Aires

CARRIO DE LA BANDERA, Alonso

1959 *El Lazarillo de los ciegos Caminantes*. Biblioteca de Autores Españoles, Sevilla

CARDOSO, Ciro F.S. y Héctor Pérez BRIGNOLI

1981 *Historia Económica de América Latina*. T. II, Economía de Exportación y Desarrollo Capitalista, Ed, Crítica, Barcelona.

CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo

1959 *Historia de España VI América Hispánica 1492-1898* Ed. Labor, Madrid.

CHIAROMONTE, J.C.

1984 *Formas de Sociedad y Economía en Hispanoamérica*. Ed. Grijalbo, México.

CONCOLORCORVO

Ver Carrió de la Bandera.

- ESPINOSA V., C.A. MAZZEO  
 1991 *Las Condiciones de Viaje de un Buque Negrero, La Eulalia, 1804*, Pnencia presentada en el 1er. Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- FLORES GALINDO, Alberto  
 1984 *Aristocracia y Plebe. 1760-1830*, Mosca Azul Editores, Lima.
- FOGEL, Robert W. y Stanley L. ENGERMAN  
 1981 *Tiempo en la Cruz, La Economía esclavista en los Estados Unidos*, Siglo XXI, Madrid.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos  
 1987 *Economía Sociedad y Regiones*, Ediciones de la Flor, Buenos Aires  
 1983 *Mercado Interno y Economía Colonial*, Ed. Grijalbo - México.
- GELMAN, Jorge  
 1989 "Sobre el Carácter del Comercio Colonial y los patrones de Inversión de un Gran Comerciante en el Río de la Plata del siglo XVIII", *Boletín de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* 3ra. serie Nro.1 Buenos Aires
- INSTITUTO CHILENO DE INVESTIGACIONES GENEALOGICAS  
 1972 "El Gral. Juan Lavalle y su Familia" en *Revista de Estudios Históricos*, año XXVI No. 17 Santiago de Chile.
- KLEIN, Herbert  
 1986 *La Esclavitud en América Latina y el Caribe*. Versión Española de Graciela Sánchez Albornoz, Alianza Editorial, Madrid.
- LEVENE, Ricardo  
 1914 Comercio de Indias. Antecedentes Legales (1713-1773), T. V ed. e Introducción, en *Documentos para la Historia Argentina*, Facultad de Filosofía y Letras, Bs. As.  
 1915 T. VI. "Comercio de Indias, Comercio Libre (1778-1791) *D.H.A, F.F. y L.* Bs. As.

- LOHMANN VILLENA, Guillermo  
1983 *Los Regidores Perpetuos del Cabildo de Lima (1535-1821)* 2 tomos, Sevilla
- MALAMUD, Carlos  
1987 "El Comercio de Buenos Aires y sus respuestas coyunturales (1805-1806)". en *El Comercio libre entre España y América Latina. 1765-1824*
- MANNIX D. y M. Cowley  
1970 *Historia de la Trata de Negros*, Alianza Editorial, Madrid.
- MAZZEO DE VIVO, Cristina  
1992 Las estrategias de un mercader criollo peruano en el marco del Comercio Libre. José Antonio de Lavalle y Cortés, Conde de Premio Real, Tesis Magister, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima
- MELLAFE, Rolando  
1987 *La Esclavitud en hispanoamérica*, EUDEBA, Buenos Aires
- MENDIBURU, Manuel de  
1932/34 *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*. 11 volúmenes, Lima
- MOLINARI, Diego Luis T.  
1916 *Documentos para la Historia Argentina*, T. VII "Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)". Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires
- ORTIZ, Fernando  
1988 *Los Negros Esclavos*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana
- PERALTA IVERA, Germán  
1990 *Los Mecanismos del Comercio Negrero*, CONCYTEC, Lima
- PEREZ DE LA RIVA, Juan  
1978 *El Barracón, Esclavitud y Capitalismo en Cuba*. Editorial Crítica - Grijalbo, Barcelona.  
1976 *Para la Historia de las gentes sin historias*, Ariel Quincenal, Seix Barral, Barcelona

- PINTO RODRIGUEZ, Jorge  
 1986 "Una Rebelión de negros el caso *Trial* 1804". *Histórica* vol. X, Lima
- ROMANO, Ruggiero  
 1989 "Algunas Consideraciones sobre los problemas del Comercio en Hispanoamérica durante la época colonial" en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, 3ra. serie No.1 1er. Semestre. Buenos Aires  
 1992 *Consideraciones, Siete Estudios de Historia* Instituto Italiano de Cultura, FOMCIENCIAS
- ROUT, Leslie B. Jr.  
 1976 *The African Experience in Spanish America*, Cambridge University Press, Cambridge
- STUDER, ELena F.S.  
 1984 *La trata de negros en el Río de la Plata*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires.
- TJARKS, German O.  
 1962 *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en La Historia del Río de la Plata*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires
- UDAONDO, Enrique  
 1945 *Diccionario Biográfico Colonial Argentino*, Ed. Huarpes S.A. Buenos Aires 1945
- UNESCO  
 1981 *La trata Negrera del XV al XIX*. Documentos de trabajo e Informe de la Reunión de Expertos organizada en Puerto Príncipe del 31 de enero al 4 de febrero de 1978. Serbal, Barcelona.
- VILLALOBOS, Sergio  
 1968 *El comercio y la crisis colonial: Un mito de la Independencia*. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago.  
 1965 *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata*, Eudeba, Buenos Aires.