

<http://dx.doi.org/10.18232/alhe.1101>

Artículos

## Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Río de la Plata por la Real Compañía de Filipinas, 1786-1790

### Global trafficking and local bussines: the slave trade of the Philippine Royal Company in the Rio de la Plata, 1786-1790

Antonio Ibarra<sup>1</sup>, \*  0000-0003-0169-9979<sup>1</sup> Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.\* Correspondencia: [ibarrara@unam.mx](mailto:ibarrara@unam.mx)

**Resumen.** Esta investigación se centra en las operaciones de la Real Compañía de Filipinas en el mercado global, en este caso, sobre la trata de esclavos entre África y América como acercamiento a las dimensiones locales del comercio global. Se examinan las causas y consecuencias de una empresa que, aunque fallida, abrió un nuevo ciclo en la trata negrera rioplatense y su inserción en la economía global de fines del siglo XVIII.

**Palabras clave:** Real Compañía de Filipinas; comercio global; esclavos; África; América; Río de la Plata.

**Abstract.** This research focuses on the operations of the Philippine Royal Company in the global market, on the slave trade between Africa and America as a way to approach to the local dimensions of global trade. It examines the causes and consequences of a company that, despite its failure, opened a new cycle in the Río de la Plata slave trade and its inclusion in the global economy of the late 18th century.

**Key words:** Philippine Royal Company; global economy; slaves; Africa; America; Río de la Plata.

CÓMO CITAR: Ibarra, A. (2020). Trata global y negocios locales: el tráfico de esclavos en el Río de la Plata por la Real Compañía de Filipinas. *América Latina en la Historia Económica*, 28(2), 1-18. DOI: [10.18232/alhe.1101](https://doi.org/10.18232/alhe.1101)



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

JEL: N3; N36; N86.

Recibido: 03 de agosto de 2019.

Aceptado: 07 de octubre de 2019.

Publicado: 28 de enero de 2021.

Organismo patrocinador: La investigación se inscribe en el proyecto *Redes sociales y negocios globales en el mundo iberoamericano, siglos XVII-XIX*, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, México (CB-2011-01/168120).

Agradecimiento: Gracias a la hospitalidad de Stefan Rinke en Lateinamerika Institut de la Frei Universität de Berlín, así como a la Universidad Nacional Autónoma de México, a través de la Dirección General de Apoyo al Personal Académico. Agradezco también a Alex Borucki por sus valiosos comentarios y generosas referencias.

#### EL PROBLEMA: LA ESCALA LOCAL DEL COMERCIO GLOBAL DE ESCLAVIZADOS

El renovado interés por el estudio de la esclavitud africana y los afrodescendientes en el Río de la Plata tiene una larga tradición. En efecto, desde los estudios clásicos de Assadourian (1965), Molina (1966), Molinari (1944) y Studer (1958), ha llamado la atención el temprano ingreso de forzados en la región, particularmente para suplir la ausencia de fuerza de trabajo indígena, activar el mercado interno y desarrollar el comercio de larga distancia.

Las nuevas investigaciones sobre el número, origen e introducción de esclavizados, a partir de las investigaciones de Borucki (2017) y la base de datos Slave Voyages (en adelante sv), ha reformulado los términos de interpretación sobre el papel de la esclavitud en la economía del Río de la Plata.<sup>1</sup>

La introducción de forzados en el espacio rioplatense, en términos de la trata global, fue marginal en el comercio atlántico, pero de un significativo impacto en las economías locales donde los esclavizados desarrollaron varias actividades: trabajo doméstico, los talleres textiles, la agricultura y la vaquería, entre otras. Los esclavos fueron, también, un medio de cambio para el comercio con Lima y el Alto Perú, por lo cual, su introducción, cuidado y exportación cobro particular importancia.<sup>2</sup>

Para la Corona, sin embargo, la introducción de piezas de ébano no fue una empresa de interés y gestión propia, tanto por su incapacidad para competir con las compañías extranjeras como para disminuir el contrabando, por tanto, la política elegida fue la de situados –primero el francés y más tarde el inglés–. Finalmente, en el marco del comercio libre, la expedición de licencias concedidas a particulares –primero españoles y luego extranjeros– permitió la formación de compañías dedicadas a la importación directa de africanos a fines del siglo XVIII y principios del XIX.

<sup>1</sup> Borucki (2017, pp. 50-59), después de una exhaustiva investigación, concluye que fueron introducidos al Río de la Plata 70 000 forzados en 162 viajes atlánticos entre 1777 y 1812, de los cuales cerca de 40 % arribó directamente desde África y el resto desde Brasil, a través de Montevideo y Buenos Aires. El mayor repositorio de información disponible sobre trata en la base de datos sv (<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>). Para una periodización de la trata regional, véase Borucki, Eltis y Wheat (2015, pp. 433-461).

<sup>2</sup> Para una evolución del tema, en amplio espectro de intereses, véase Vela (2007, pp. 199-211). Sobre afrodescendientes, Rosal (2009) hace una amplia descripción de la vida de los afroporteños en los siglos XVIII-XIX.

Un caso excepcional, por vía de ensayo, estuvo a cargo de la Real Compañía de Filipinas que, con el privilegio real, pretendió realizar un comercio triangular de mercancías europeas, forzados africanos, plata americana y mercancías orientales, en una tentativa de triangulación global entre Europa-África y América-Asia, tema que nos ocupa en este trabajo.<sup>3</sup>

El episodio, a nuestro parecer, da testimonio de la intención de reconstituir la escala global del comercio español en sus dominios, segmentado por prohibiciones corporativas, barreras fiscales e intereses locales que disminuían significativamente la renta del monarca, pero que daban cohesión a la gobernanza imperial.<sup>4</sup>

La tentativa de cambio, en este caso, a través del privilegio real otorgado a una compañía privada de interés monárquico, reveló la dependencia de su par británica, así como las incompetencias del aparato institucional y la fortaleza de los intereses locales. Sin embargo, el fracaso de la empresa dejó al descubierto los mecanismos de la trata, la obsolescencia del monopolio, la fragilidad del sistema de gestión de la Compañía y el poder de los actores locales. Nos interesa, por tanto, observar la escala local de la trata global.<sup>5</sup>

#### PRIVILEGIOS Y FRACASOS DE UNA EMPRESA NEGRERA

El 7 de septiembre de 1789 don Martín de Sarratea, apoderado de la Real Compañía de Filipinas en Buenos Aires, dirigió al virrey una representación solicitando se eximiera a la Real Compañía del pago de *alcabala de primera venta* a los esclavizados “conducidos de África” por cuenta y riesgo de esta, según privilegio concedido por la Real Orden del 14 de marzo de aquel año. Dicha providencia fue dirigida por el monarca al virrey del Río de la Plata, al virrey de Lima y al presidente de Chile, instruyendo sobre el privilegio “que se concede generalmente al comercio de Negros” por la Real cédula del 28 de febrero de 1789.

El favor concedido refería una nueva política hacia la trata, con la cual, la Corona pretendía abandonar la concesión de asientos a compañías extranjeras para depositar sus expectativas en las capacidades de la recién creada Compañía de Filipinas, con el fin de crear un nuevo modelo de navegación directa entre África y el Río de la Plata, por *vía de ensayo*.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> La empresa fue tratada por Díaz-Trechuelo (1965, pp. 222-226) en su estudio sobre la Compañía y por Studer (1958, pp. 244-246) en su exhaustivo libro sobre la esclavitud africana en el Río de la Plata; sin embargo, por el enfoque adoptado y la escala de su investigación –estudio general de la Compañía y el flujo de esclavos– no se reparó en la significación de este episodio. Nuestra mirada, considerando el “ensayo” como parte de una estrategia global de mercado, nos permitió advertir otros contornos del problema.

<sup>4</sup> Como lo explica Díaz-Trechuelo (1965, pp. 33-58), la Real Compañía de Filipinas fue una asociación entre la Corona y mercaderes que buscaron en el privilegio real la ventaja competitiva, una vez liquidada la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. En rigor, la Real Compañía de Filipinas pretendía una integración de la circulación de bienes asiáticos que sorteara el poder acumulado por el Consulado de comercio de México, que había gestionado el tránsito entre Filipinas y Europa. Asimismo, se aspiraba a crear una organización equivalente a sus pares inglesas, holandesas y francesas, que corporativizaran el control global del comercio colonial. En este contexto, la trata fue un ensayo en una estrategia comercial más amplia.

<sup>5</sup> Para una visión actualizada sobre la historia global, desde una perspectiva latinoamericana, véase Hausberger (2018).

<sup>6</sup> Así se le hizo saber al virrey del Río de la Plata en comunicación del Marques de Sonora del 2 de junio de 1787 y con respuesta del 27 de septiembre del mismo año, instruyéndole “para su inteligencia y gobierno, y a fin de que al arribo de los Buques de este comercio a cualquiera de los puertos de la comprensión de ese Virreinato los admita, proteja y procure despachar con la brevedad posible para evitar gastos en su demora que han de recaer forzosamente en el valor de los Negros cuyo comercio se procura fomentar”. *Reales Órdenes, 1787-1788*, AGI, en Molinari (1944, pp. 511-512).

Tal como muestran los estudios de Jumar y Paredes (2008, pp. 33-98) y Borucki (2016, pp. 7-28), se pueden distinguir tres fases en la trata del Río de la Plata a lo largo del siglo XVIII: i) el asiento francés entre 1701 y 1712; ii) el asiento inglés entre 1713-1739, y iii) en continuidad, la larga presencia portuguesa en la Colonia de Sacramento entre 1680 y 1777. Una última fase, que sucede a nuestro momento de análisis, corresponde al periodo de la *liberalización* a partir de 1791 y hasta la prohibición de la esclavitud en 1812.

Con el desalojo de los portugueses de Colonia por el virrey Pedro de Cevallos y la conformación del virreinato del Río de la Plata, se advirtió la oportunidad de tomar el control de la internación de esclavatura, primero por la Real Compañía de Filipinas y después por súbditos de S. M. C. que por cuenta propia o en asociación con extranjeros prometía sustanciosas ganancias.<sup>7</sup>

Una tentativa previa y fallida –costosa en recurso y vidas– para hacerse del tráfico directo a través de las islas de Fernando Po y Annobón, cedidas por los portugueses según cláusula del Tratado de San Ildefonso, permitiría la saca de africanos desde una factoría española que no logró asentarse en aquellas islas, lo que implicó un cambio de estrategia que sugirió la idea de un tráfico triangular entre Cádiz y la costa africana, con Sudamérica y las Filipinas (Berquist, 2010, p. 188; Studer, 1958, pp. 239-253).

Las expediciones de la Compañía se inscriben en el hiato entre la toma de Colonia y la Real cédula del 24 de noviembre de 1791, el cual abrió el mercado rioplatense a la trata de particulares, nacionales y extranjeros. Sin embargo, como sugiere Borucki (2011, pp. 81-107), los portugueses de Brasil siguieron dominando la introducción de forzados ya que surtieron el 60 % de la esclavatura que entró por puertos rioplatenses.<sup>8</sup>

Como lo ha explicado Studer (1958, pp. 255-270), la estrategia borbónica permitió la concesión de licencias a particulares para la introducción de africanos esclavizados en el marco de la política de comercio libre (1789-1791). Sin embargo, hasta ese momento no se logró combinar el interés del monarca con las expectativas de los comerciantes americanos por lo que se decidió privilegiar particularmente a la Real Compañía de Filipinas (Borucki, 2016, p. 20; Medeiros, 2010, pp. 80-85; Studer, 1958, pp. 255-270).

Es en este contexto que nos interesa examinar la agencia de actores locales de la trata, a través de la Real Compañía de Filipinas, para explicar las condiciones del fallido intento y las consecuencias que tuvo para los futuros negocios en la introducción de esclavatura y el tropiezo de la estrategia global de la Real Compañía de Filipinas.

#### EL NEGOCIO POR VÍA DE ENSAYO: LOS FORZADOS, LOS SOCIOS Y LAS PÉRDIDAS

El factor de la Real Compañía de Filipinas en Buenos Aires, al hacer su balance sobre el *ensayo* esclavista, describe al pie de los datos que daban testimonio del fracaso del negocio lo siguiente:

Por el antecedente Estado se hace demostrable que de los 2 833 *Esclavos que sacaron de Boni las nominadas embarcaciones, murieron* en la navegación 656; y que habiendo *entregado sus Capitanes* 2 177 con inclusión de 3 que se recaudaron en Montevideo como *venidos furtivamente*, fallecieron en aquella Plaza y esta Capital 509, que unidos a los primeros componen en el número de 1 165. Del *residuo* de 1 668 *Esclavos despaché*

<sup>7</sup> Para el asiento francés, véanse Jumar (2000) y Jumar y Paredes (2008, pp. 33-98). Para un panorama de la trata rioplatense, véanse Borucki (2016) y Crespi (2000, pp. 237-252).

<sup>8</sup> Para una visión global para América luso-española, véase Klein (2010).

a Lima 1 073 y los 594 produjeron en su venta verificada aquí y en Montevideo 161 772 pesos quedando además 1 existente por viejo y achacoso (Buenos Aires, IX, 33-6-1. AGN-A).<sup>9</sup>

El testimonio, que valida los datos y se valida en ellos, es una pieza que resume las estructuras de mercado, la lógica de operación de la trata y los costes que para la Compañía representó una empresa fallida; no obstante, produjo beneficios a los actores globales y locales de la trata *contribuyendo* a definir una estrategia de vinculación al comercio global de esclavos.

Cinco componentes se advierten en la descripción de don Martín de Sarratea (Buenos Aires, IX, 33-6-1, AGN-A), a saber: a) el proceso de producción del esclavo, materializado en la “apropiación y entrega” efectuado por exportadores nativos y su transportación en las “nominadas embarcaciones” pertenecientes a una compañía global británica; b) la “entrega” de los “capitanes”, en tanto que la empresa de navegación atlántica estuvo sujeta a reglas de carga y descarga implicó “mermas y contingencias” traducidas en mortandades; c) el contrabando de esclavizados “venidos furtivamente” que, una vez arribados, se convertían en piezas de comercio y encontraban salida al mercado; d) la internación de esclavatura al espacio andino, proveedor de metales y motor de la circulación global de forzados y, finalmente; e) los saldos del mercado de esclavos que respondían a una estructura de precios fincada en la utilidad esperada en relación con la edad y los usos potenciales del cautivo, concurrente al efecto de demanda: el “viejo y achacoso” es despojo del comercio y de humanidad negada por la trata.

Sobre estas claves, nos interesa explicar el papel de la Real Compañía de Filipinas que, en su carácter de empresa mixta imperial, inscribía los intereses del rey y de los particulares en un modelo monopolístico de incapacidades competitivas y fracasos de mercado.<sup>10</sup> A través de esta observación queremos profundizar en el estatuto de las afirmaciones –en tanto estilización de un proceso histórico y un momento específico–, así como en la posición de los actores, testigos y agentes de los intereses imbricados en el comercio de ‘piezas de ébano’ en el Río de la Plata.

Cuando la Compañía de Filipinas decidió trazar la navegación global que conectaría los puertos de Cádiz con la costa occidental de África, las costas de Coromandel en la India y las Filipinas con la costa china de Cantón, teniendo a la plata americana como palanca del negocio global, se estimó la vinculación en dos rutas complementarias con el fin de: 1) introducir africanos forzados por Buenos Aires para encaminarlos a Lima por la ruta de Mendoza hasta Chile; y 2) continuar la navegación a Lima desde el puerto de Valparaíso llevando plata a Oriente y trayendo mercaderías que habrían de financiarse con el primer tramo del recorrido.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> “Estado general que manifiesta el número de piezas de Esclavos que cargaron en Boni las fragatas nombradas Príncipe, Princesa, Indiano, Africano, Favorita y Elisavet (sic) de Cuenta de la R(ea)l Compañía de Filipinas: los que entregaron en Montevideo; muertos en la navegación, en d(ic)ha plaza y esta Capital; su venta; remisión con destino a Lima, existencia; total de los que me hice cargo y valor de los vendidos”, Buenos Aires, IX, 33-6-1, AGN-A).

<sup>10</sup> El caso ya fue tratado en el estudio clásico de Studer (1958 pp. 274-277), con una intención más anecdótica que analítica, sobre el fracaso de la Real Compañía de Filipinas.

<sup>11</sup> La ruta comprendía 370 leguas y el cruce cordillerano, por el paso de Uspallata, como el gran obstáculo de la travesía. Crespi (2000, p. 243).

El modelo de circulación para conectar las rutas americanas del Atlántico sur con la costa Occidental africana fue el propósito de las navegaciones que la Compañía emprendió en asociación con las compañías negreras británicas, como un ejercicio tanto de aprendizaje como de astucia militar para librar las incertidumbres de un mar asolado por corsos y buques de guerra enemigos.<sup>12</sup>

Para ello, celebró contrata con la Compañía de Baker & Dawson –una vieja conocida que ya transportaba esclavizados al Caribe– para la adquisición de dos navíos de James Mc Taggart, en el puerto de Bristol, que hicieran la saca de forzados en África y la navegación atlántica a puertos americanos por cuenta y riesgo de la Compañía, con bandera británica para navegar franco y con la española una vez entrando en los dominios de S. M. C.<sup>13</sup> Otros tres navíos fueron adquiridos en Londres a Fermen de Tastet, para hacer la travesía a Boni y acarrear esclavos a Montevideo.<sup>14</sup>

*El Príncipe*, como fue llamado en Buenos Aires, era un navío de 273 toneladas, armado de seis cañones y construido en Bristol en 1785, donde fue registrado para la navegación negrera (1787). El barco inició su navegación con bandera británica en aquel puerto el 28 de julio de 1787, arribando a Buenos Aires con bandera española el 25 de octubre de 1788, al mando del capitán James Clurg y una tripulación de 34 marinos. Fueron embarcados 427 africanos, de los cuales 72 perecieron en la travesía, lo que representó un índice de mortandad de 17 % (Ítem 18008, sv).

Por su parte, la llamada *Princesa* era un navío de 259 toneladas con cuatro armas montadas, construido en Bristol en 1779 y registrado allí mismo en la víspera de su salida hacia Boni, en la costa occidental de África, el 28 de julio de 1787. Embarcó 421 forzados, de los cuales solo 350 llegaron a Buenos Aires (tasa de mortandad de 17 %). Su tripulación consistió en 27 marinos al mando del capitán Charles Sloper (Ítem 18275, sv).

Una vez descargados, volvieron con productos de la tierra a Santander en julio de 1788, en su retorno a Bristol. La compañía británica había cerrado su negocio con el fletamento de las naves y entrega de la carga para dejar, aparentemente, el negocio en otras manos.

<sup>12</sup> En la Memoria sobre el proyecto se afirmaba: “Debían salir el día 4 de este mes de Bristol para Boni en África dos embarcaciones negreras de a 350 toneladas propias de la Compañía, aunque en la apariencia Ynglesas (sic) en que van varios Jóvenes Españoles que tienen algunos principios de Comercio y Náutica para instruirse en este tráfico y navegación y hacerse capaces de dirigir por si en adelante iguales expediciones. Se ha seguido escrupulosamente en este el Plan Reservado que se sirvió comunicar a la Compañía el ilustrado celo del Excmo. Sor Conde de Florida-blanca por mano del Excmo. Sor Presidente difunto Marqués de Sonora.” En Memoria de las primeras operaciones de la Real Compañía de Filipinas y su estado actual, 1787, Filipinas, 986, AGI. Agradezco a Alex Borucki la generosa transmisión de la glosa del texto.

<sup>13</sup> Se trataba de los barcos ingleses *Prince* y *Pilgrim*, llamados a su arribo en Buenos Aires *Príncipe* y *Princesa*, respectivamente. Studer (1958, p. 274) sostiene que *El Príncipe* entró con el alias de *Alexandro*.

<sup>14</sup> Dos bajo el nombre de *Elizabeth*, uno registrado a su arribó como *El Indiano* y otro como *El Africano*, mientras el tercero, *Favorite*, se le llamó *La Favorita*.



Otros tres navíos británicos cruzaron el Atlántico con bandera inglesa y a cargo de la compañía de Fermen de Tastet (también llamado Fermín de Tastet), las cuales arribaron al Río de la Plata con bandera española y esclavos para la Real Compañía de Filipinas.<sup>15</sup> Otro navío que fue construido en Liverpool en 1784, fue comprado en Londres el año de 1788 y españolizado para su navegación ulterior (Ítem 81208, sv).<sup>16</sup>

Los primeros arribos, el 1 de septiembre de 1788, recalaron en Montevideo con 688 esclavos (se embarcaron 1 072 en África y perecieron 384 en la travesía). En apariencia, el negocio había sido malogrado por tanta defunción de esclavos. Los promedios de mortandad fueron de la media convencional a duplicarse en algunos casos, tal como veremos más adelante.

El primero en arribar fue el *Elizabeth*, con el alias de *Indiano*, al mando de Thomas Wallace. Se trataba de un barco nuevo de 240 toneladas, fabricado en Stockton en 1785 y registrado en Londres para iniciar su navegación el 7 de abril de 1788 rumbo a Boni, donde cargó 470 forzados y llegó a Montevideo con sólo 241 de ellos, registrando una mortandad en la travesía de casi la mitad de la carga (229 africanos, 49 %). Wallace volvió a Londres después de casi un año de travesía, el 17 de mayo de 1789 (Ítem 81203, sv).

Ese mismo día, arribó a Montevideo otro navío bajo el alias de *Africano*. Un barco de menor tonelaje (373), armado en los astilleros de Hull en 1782 y registrado para su navegación en Londres en 1788, año en que inició su viaje a Boni (11 de mayo) al mando del capitán John Smith y con una embarcación desde la costa africana de 602 forzados, de los cuales perecieron 155 durante el viaje (tasa de mortandad de 26 %).

La *Favorita*, última nave de Fermen de Tastet y arrendada por la Real Compañía, con capacidad de 225 toneladas y al mando del capitán Joseph Banfield, condujo 466 forzados de la costa africana de New Calabar entre el 12 de agosto de 1788 y el 12 de febrero de 1789, de los cuales llegaron vivos 393 y con una tasa de mortandad de 16 % (73 cautivos) durante la travesía. La nave volvió a Londres con el nombre de *Favorite* en septiembre de 1788.

El balance del acuerdo con la compañía de Tastet es particularmente desastroso, pues con 369 cautivos perdidos en altamar de los 1 538 embarcados, hacen un promedio de 30 % de pérdidas en navegación. En aquella época, el promedio variaba entre 12 y 17 %.<sup>17</sup>

A los arribos fletados por cuenta de la Real Compañía se añadió un barco británico, también españolizado, llamado *Elizabeth*, construido en Liverpool en 1784 y comprado en Londres en 1788, el cual partió el 27 de mayo de ese mismo año rumbo a Boni y al mando del capitán John

<sup>15</sup> Fermín de Tastet sería el *bróker* entre la Real Compañía de Filipinas y los esclavistas británicos de la *East Indian Company*, gracias a sus vínculos políticos y agencia comercial. Lo mismo ofrecía servicios navieros, comerciales que financieros; era un intermediario que, con ayuda de su hermano Antonio, conformaron compañías involucradas en la trata y el comercio asiático. Sus servicios a la Real Compañía de Filipinas seguramente le aportaron una buena renta. “Fermín Tastet –nos dice Aragón (2019, pp. 13-15) en su estudio de los hermanos– served as the representative of the Royal Company of the Philippines in London from at least 1783. In 1788 Fermín Tastet, who had been designated plenipotentiary by the Spanish Crown on 9 June of that same year, met with the chairman, Nathaniel Smith, and the secretary, Thomas Morton, of the East India Company with a view to entering into trade negotiations. Although a commercial treaty authorizing the East India Company to supply the Royal Company of the Philippines with goods was indeed drafted in 1788, the changes proposed by Fermín Tastet were not accepted”. Agradezco el dato a Alex Borucki.

<sup>16</sup> Este navío también llevaba por nombre *Elizabeth*.

<sup>17</sup> Los cálculos de la época pueden realizarse en sv, por región y bandera de barcos negreros.

Marshall. *Elizabeth* cargó 546 forzados, de los cuales llegaron vivos 388 a Montevideo el 1 de septiembre, con una tasa de mortandad de 29 % (158 pérdidas), esto no marcó diferencia de promedio con los otros encargos (Ítem 81208, sv).

La Compañía de Bristol realizó una decena de viajes trasatlánticos con forzados entre 1773 y 1788. En ese periodo, embarcó 3 112 esclavos y desembarcó 2 682, con un índice de mortandad en viaje de 20.3 %, mayoritariamente mujeres (52 %) y niños (24 %). Sus rutas estaban inscritas en el circuito británico del Caribe (Jamaica, Santa Lucía, San Vicent y Granada, siendo los dos últimos con destino a Buenos Aires). Sus áreas de saca fueron Biafra, Guinea, Costa del Cabo, Costa de Oro y Boni, en este caso los venidos al Río de la Plata.

Resulta interesante advertir que esta compañía es la que mejor cumplió su cometido, con menores costos y cortas travesías. Sin embargo, el costo más relevante recayó en las negociaciones con Fermen de Tastet, quizá por el descuido de sus capitanes o bien por la persuasión de que la trata por cuenta de terceros no rendiría el mayor beneficio en el Río de la Plata frente a los portugueses y aquellos quienes manejaron la oferta y los precios de los esclavos por cuenta propia.

El estadillo que presentó Sarratea a la Junta de Gobierno de la Real Compañía de Filipinas da testimonio de las pérdidas en mar y tierra, el expendio y remisión, así como un estimado del valor neto de los esclavos negociados en función de lo recaudado por la propia Compañía (véase cuadro 1).

La mortandad en tierra también es significativa, pues aunque el 77 % de los decesos ocurrieron durante la navegación –cuando las penurias eran mayores por enfermedades, maltrato o carecer de espacio vital adecuado–, las muertes en el continente acusan deficiencias de infraestructura e incapacidad para garantizar la recuperación de los forzados, así como una mala gestión de la trata desde el puerto de cuarentena, Montevideo, hasta el puerto de expendio; la disentería fue un mal letal para los recién arribados, pero también la depresión, la violencia suicida y la impericia cultural en su manejo.<sup>18</sup>

Una primera conclusión apunta a los números de pérdida de vidas en mar y tierra como causa del fracaso de la empresa. Sin embargo, un examen más detenido sobre el desempeño de cada navío nos permite adelantar algunas observaciones. La primera contrata realizada en los navíos *Príncipe* y *Princesa* se mantuvo en un nivel promedio de pérdidas en el mar –alrededor de 20 % sobre los entregados–, si bien solo cargaron 30 % de los forzados, Clourgh y Sloper cumplieron con lo esperado. No resulta igualmente aceptable la segunda remesa –que representó la mayor parte del negocio–, pues las pérdidas superaron en promedio un tercio de los decesos en mar respecto a los entregados. Sobresale la catástrofe que supuso la navegación del *Indiano* comandado por Wallace, quien entregó en Montevideo la mitad de los cargados en África, sumando casi el doble de los entregados; la pérdida fue de casi 50 % antes de llegar a tierra (véase cuadro 2).

<sup>18</sup> “Dice el Virrey que la Casta de Negros conducidos es tan desconocida que ninguno de los muchos que hay allí sabe su idioma, tan soberbios, indómitos y crueles que lo son hasta para sí mismos, y tan barbaros q.e prefieren comer Ratas y carne cruda a qualquier condimento. Han llegado muy enfermos, han muerto en el viaje 64 de la primera remesa y 71 de la segunda”. Filipinas, 991, AGI. Agradezco a Alex Borucki la generosa comunicación del documento.



CUADRO 1. ESTADO GENERAL QUE MANIFIESTA...\*

<i>Capitán</i>	<i>Cargados en Boni</i>	<i>Entregados Montevideo</i>	<i>Muertos mar</i>	<i>Muertos Montevideo</i>	<i>Muertos Buenos Aires</i>	<i>Muertos tierra</i>	<i>Vendidos</i>	<i>Remisión Lima</i>	<i>Entrada en la caja</i>	<i>Efectivo per cápita</i>
Príncipe	427	355	72							
Princesa	421	350	71							
Suma	848	705	143	75	89	164	326	215	88 850	272.55
Indiano	470	241	229							
Africano	602	447	155							
Favorita	464	393	71							
Elizabeth	446	388	58							
Suma	1 982	1 469	513	269	76	345	268	858	72 922	1 26.03
Totales	2 830	2 174	656	344	165	509	594	1 073	161 772	

\* Título original: "Estado general que manifiesta el numero de piezas de esclavos que cargaron en boni las fragatas nombradas Príncipe, Princesa, Indiano, Africano, Favorita y Elisavet [sic] de cuenta de la R(ea)l Compañía de Filipinas: los que entregaron en Montevideo; muertos en la navegación, en d(ic)ha plaza y esta capital; su venta; remisión con destino a Lima, existencia; total de los que me hice cargo y valor de los vendidos"

Nota: Tres recaudados en Montevideo de estas expediciones.

Fuente: Colonia, Gobierno, Hacienda, IX 33-6-1 (2878), AGN-A.

CUADRO 2. ESTADO GENERAL QUE MANIFIESTA EL NUMERO DE PIEZAS DE ESCLAVOS QUE CARGARON EN BONI LAS FRAGATAS POR LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS, ARRIBADOS AL RÍO DE LA PLATA 1785-1786 (PORCENTAJE)

<i>Navío</i>	<i>Capitán</i>	<i>Cargados en Boni</i>	<i>Entregados Montevideo/cargados</i>	<i>Muertos mar/cargados</i>	<i>Muertos mar/entregados</i>
Príncipe	James Clourgh	15.1	83.1	16.9	20.3
Princesa	Charles Sloper	14.9	83.1	16.9	20.3
Suma		30	83.1	16.9	20.3
Indiano	Thomas Wallace	16.6	51.3	48.7	95
Africano	John Smith	21.3	74.3	25.7	34.7
Favorita	Joseph Banfield	16.4	84.7	15.3	18.1
Elizabeth	John Marshall	15.8	87	13	14.9
Suma		70	74.3	25.9	34.9
Totales		100	76.9	16.9	20.3

Fuente: Colonia, Gobierno, Hacienda, IX 33-6-1 (2878), AGN-A.

Esta información nos permite sostener algunas conclusiones que destacan la variable suerte de las asociaciones emprendidas por la Real Compañía de Filipinas. Por la contrata con la Compañía de Baker & Dawson, con navíos de James McTaggart, los resultados fueron relativamente aceptables: 32 % de mortandad en la navegación, 705 esclavos llegaron al puerto de Montevideo, de los cuales fueron vendidos 326 en esa plaza, 195 despachados a Lima y 20 a Chile. De los 541 que se lograron vender, la Real Compañía de Filipinas obtuvo 88 850 pesos, a un promedio neto de 164 pesos por esclavo (Studer, 1958, p. 275).

Por la segunda contrata, en navíos fletados en Londres y Liverpool, se cargaron 1 985 forzados en Boni y se entregaron en el Río de la Plata 1 472, de los cuales se calcula que 1 126 fueron vendidos (268 en Buenos Aires y 858 remitidos a Lima). La Compañía reportó un ingreso por su venta de 72 922 pesos, a un promedio neto de 64 pesos/6 reales, per cápita. Sarratea estimaba en su comunicación a la Junta de Gobierno de la Compañía, del 4 julio de 1791, una pérdida de 105 078 pesos por la muerte de 656 forzados, a razón de 160 pesos/1 real por africano en promedio (Studer, 1958, pp. 276 y ss.).

Lo anterior nos advierte sobre los altos costos operativos, pues el valor de la vida de los esclavos decrece en proporción al aumento de su precio en términos relativos, situación evidente en la segunda contrata cuando la Compañía recuperó apenas 60 % per cápita en comparación con la primera.

Un examen a detalle muestra también las graves consecuencias de la mala gestión en tierra, ya que se perdió casi un cuarto de los arribados a puertos y su venta efectiva, sobre la cual se pueden hacer estimaciones netas sobre el mal negocio en el Río de la Plata, pues solo en el primer contrato se vendieron 46 % de los arribados y 10 % en la segunda oleada, lo que representó el 70 % del negocio (véase cuadro 3).

CUADRO 3. ESCLAVOS MUERTOS, VENDIDOS Y REMITIDOS A LIMA RESPECTO A LOS ARRIBADOS A MONTEVIDEO EN LAS CONTRATAS DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS, 1786-1788 (PORCENTAJES)

<i>Contratas/ capitanes</i>	<i>Muertos Montevideo*</i>	<i>Muertos Buenos Aires*</i>	<i>Muertos tierra*</i>	<i>. Vendidos*</i>	<i>. Entregados</i>	<i>Enviados a Lima/ Entregados</i>
Clourgh/Sloper Wallace/Smith	10.6	12.6	23.3	46.2	32.4	30.5
Banfield/Marshall	18.3	5.2	23.5	10.2	67.6	58.3
Totales	15.8	7.6	23.4	27.3		49.3

\* Arribados

Fuente: Colonia, Gobierno, Hacienda, IX 33-6-1 (2878), AGN-A

La mortandad de los esclavos fue un factor del quebranto, pues si se considera que 2 830 forzados fueron cargados y 2 174 fueron entregados en puerto, 41 % de la carga humana murió en su traslado y aclimatación (656 en mar, más 344 en Montevideo y 165 en Buenos Aires).<sup>19</sup>

Según los testimonios contables, 594 fueron vendidos en los puertos y 1 073 fueron remitidos a Lima a través de la ruta Mendoza, Santiago y Valparaíso. De la primera remesa de 907 forzados a Lima, 27 murieron en tránsito y solo fueron vendidos 880 esclavos por un total de 322 080 pesos, a un precio promedio per cápita de 366 pesos. Los costos del traslado sumaron 13.3 % de la venta efectiva, equivalente a 42 832 pesos y las pérdidas humanas, considerando el precio promedio de venta, sumaron 9 882 pesos.

Mientras que los 442 vendidos en Buenos Aires y Montevideo sumaron ingresos a la caja de la Real Compañía de Filipinas por 89 387 pesos: 61 739 pesos por la venta de 331 forzados en la primera contrata y 27 649 pesos por 111 forzados de la segunda contrata. El precio promedio alcanzó los 202 pesos promedio per cápita, pero la varianza entre la primera contrata (187 pesos promedio per cápita) y la segunda (249 pesos promedio per cápita) supuso un aumento de 33 % dado por los costes de las pérdidas de esta última.

El factor de la Compañía en Buenos Aires estimaba, en su comunicación a la Real Compañía de Filipinas del 4 julio de 1791, una pérdida de 105 078 pesos por la muerte de 656 forzados, a razón de 160 pesos/1 real en promedio.<sup>20</sup> Si se ajusta el precio de venta de los esclavos con los estimados por Sarratea, la divergencia entre la contabilidad de la Real Compañía de Filipinas y su factor es de 26 %, mientras que la escalada de precios entre la primera contrata (+17 %), la segunda (+55 %) y la venta en Lima (+128 %) revelan que el negocio de llevar esclavos de África a Lima resultó un fracaso para la Compañía, pero el mayor de los beneficios para los introductores porteños y sus socios del interior.

La entrada de esclavos en Lima, por vía marítima, tuvo en 1784 una arribada de 1 069 forzados, pero entre 1786 y 1789 decayó a la mitad con 534, lo que seguramente provocó un incremento de la demanda con la que se benefició el despacho de esclavos desde Buenos Aires (Mazzeo, 1993, cuadro III, p. 167).

<sup>19</sup> Borucki (2016, p. 19) coincide con estas cifras.

<sup>20</sup> Nuestros datos de venta no coinciden con Studer (1958, p. 276), ya que la documentación que trabajo es anterior a las cuentas que hemos descrito.

Una estimación sobre precios de venta en Lima, entre 1783 y 1789, a partir de los registros de José Antonio Lavalle, mostró oscilaciones entre 480 y 550 pesos por los hombres y 380 a 400 pesos por las mujeres (Mazzeo, 1993, pp. 167-168).

Finalmente, en Lima residía el conde de San Isidro, uno de los mayores accionistas de la Compañía, quien hizo valer la preferencia de los factores y las ventajas de los precios, ya que en 1789 recibió 140 esclavos desde Valparaíso despachados por la Compañía en el barco de su propiedad, *San Juan Nepomuceno*.<sup>21</sup>

Años más tarde, la trata en Buenos Aires había vuelto con los permisos a particulares, nacionales y extranjeros, abriendo el paso al ciclo más dinámico de introducciones de forzados, tanto por los portugueses de Brasil que introducían forzados desde Bahía, Río de Janeiro y Santos, así como desde la costa africana por comerciantes rioplatenses.

El segundo factor de la Compañía, Antonio de Letamendi, confiaba a su socio cordobés Ambrosio Funes, empeñado en el negocio de la introducción de forzados, un diagnóstico de la situación: “Los Negros aún mantienen el crecido precio de 270 a 280 pesos fuertes, pero con los muchos que han llegado, y que ya no podrán extraerlos para Chile, es consiguiente que en este invierno tendremos con mucha más equidad”.<sup>22</sup>

Un mes más tarde, Letamendi informa a Funes en otra carta que las expectativas han cambiado gracias al efecto de la “invernada” y a la trata directa que generaba confianza en mejores compras y buenas ventas: “Los Negros están abundantes, pero no decaen de precio: En este invierno se cree abaraten mucho, porque aún se aguardan algunas expediciones que han salido de aquí a traerlos de la costa de África. Si así sucediese, desde luego, era un Negocio que promedia utilidad, costeándolos al Perú en la primavera después de hibernarlos en esa”.<sup>23</sup>

Para los rioplatenses esa era la lógica del comercio: comprar barato y vender caro, lo que la Compañía no logró entender en una dimensión global considerando que los instrumentos del privilegio fiscal y el monopolio serían suficientes para penetrar el mercado local porteño, bajar los costos de la introducción y financiar sus negocios en Oriente con la plata americana conseguida por el *comercio infame*.

#### LA ORGANIZACIÓN DEL NEGOCIO Y SUS RESULTADOS

El privilegio otorgado a la Real Compañía de Filipinas para la trata sudamericana, tal como lo hemos explicado, propuso generar un fondo de acumulación que diera liquidez al comercio con Oriente. El ensayo de la Compañía, como ha señalado Borucki, tenía puesto su interés en la captura de recursos fiscales en Buenos Aires y Lima, para más tarde emprender negociaciones en Filipinas.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Mazzeo (1993, 153n. y Cuadro II, p. 163) da testimonio de la Compañía formada por el III conde de San Isidro de Lima, Flores Guzmán, su hermano y Ángel Izquierdo para importar esclavos de Brasil a través de Buenos Aires, para lo cual designaron como apoderado a Martín de Sarratea. Para una ampliación del tema, véase Flores (1999, pp. 111-113).

<sup>22</sup> Carta de Letamendi a Funes, 26 de marzo de 1800, en Martínez (1918, p. 37).

<sup>23</sup> Carta de Letamendi a Funes, 26 de abril de 1800, en Martínez (1918, p. 38).

<sup>24</sup> Se sustrajeron 200 000 pesos de Lima y 1 000 000 de Buenos Aires (Filipinas, 987, AGI). Sin embargo, no tenemos esa evidencia en la contabilidad de la Real Compañía de Filipinas, probablemente porque no pudo extraer esa cantidad en líquido o se prorrateo para los años sucesivos con predecibles retrasos.

Los expedientes abiertos, tanto en términos de movilizar forzados a América como trasladar plata americana al Oriente, determinaban que la organización necesariamente estuviera sujeta a una cadena compleja de voluntades. En primer lugar, desde luego, el favor real y más tarde, la aquiescencia de la Asamblea de accionistas dirigida por el ministro Soler en acuerdo con el conde de Gálvez. En su estructura interna, la directiva, si bien respondía a la Junta de accionistas, articulaba con Soler las decisiones importantes y las operaba a través de sus factores en los distintos puntos de carga y descarga, en este caso, Buenos Aires, Lima y Manila.

Entre las obligaciones de la Junta de Gobierno estaba presentar estados de cuenta por negociaciones y localidades, atendiendo a los informes de sus factores. Pero el caso que aquí se señala debió haber preocupado seriamente a los accionistas, pues se pidió a don Martín Antonio de Huizi, promotor del negocio desde Londres, elaborar un balance de la “cuenta de negociación de negros”, que presentó en septiembre de 1789.<sup>25</sup>

El balance general del 30 de septiembre arrojó un estado de pérdidas por 2 100 156 reales de vellón y 22 maravedíes que involucraban no solamente el déficit de esclavos perdidos en mar y tierra, sino muy precisamente la ingeniería que implicó el despliegue de recursos y actores para movilizar el aparato institucional: socios y empleados, la marinería y los costos hundidos de una empresa sin una flota propia suficiente, sin personal competente y conviviendo en una tupida malla de relaciones con actores locales que privatizaron los beneficios y trasladaron las pérdidas a la Real Compañía de Filipinas.

Son tres los elementos internos con los que se puede entender el fracaso del *ensayo negrero* en el Río de la Plata: 1) el coste de cada navegación como proporción de los beneficios esperados y alcanzados con la venta de forzados; 2) la cadena logística de gestión de la trata, desde la asociación con los mercantes británicos hasta los gastos operativos, en la escala local de la gestión del traslado y venta de los forzados; y 3) los costos hundidos en la operación naviera y la presión fiscal que supuso una negociación prolongada y costosa con el favor de los actores locales americanos.

En la concepción contable de Huizi, el resultado arroja un pasivo de *saldo por pérdida* que apenas alcanzaba 18 % de la diferencia entre *debe* y *haber*. Una contabilidad exhaustiva y ordenada para amortiguar el impacto neto del quebranto en las finanzas de la Compañía, donde lo más importante eran los argumentos en favor de las utilidades esperadas en sucesivas empresas.

Un examen de las categorías de gasto, por separado de sus retornos, permite establecer un margen distinto sobre las pérdidas y sus posibles causas: primero, considerar el costo global de la navegación al distinguir las dos contratas por separado y una estimación total; segundo, advertir la sucesión de gastos asociados a la cadena logística y sus costos hundidos; y tercero, computar el número y valor promedio de los esclavos vendidos, según estimaciones de Huizi, en el conjunto del negocio.

Un examen de los costos de la navegación, con las distinciones que las fuentes nos arrojan, destaca que el importe de los buques –considerando su fletamento, habilitación, rancho, gastos y efectos de carga, según Huizi– sumaban 67 645 libras esterlinas o 500 022 pesos fuertes, de los cuales 60 % corresponden a “efectos de carga” que no son especificados como propios. Las naves transportaban, también, carga y recursos operativos para S. M. C. que no generaban recursos, pero constituían la obligación moral por los beneficios y privilegios concedidos.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Filipinas, 984, AGI. Agradezco la gentileza de Alex Borucki de compartirme el documento.

<sup>26</sup> Para el valor de los pesos (8 reales) de Carlos III y la moneda universal para cambios en el comercio exterior (20 reales), como hemos uniformado las cantidades, véase Muñoz (2015, pp. 153-156).

En términos netos el coste de la flota sumó 210 247 pesos fuertes, de los cuales: 83 011 pesos por el costo de los seis barcos, 107 012 pesos por la habilitación y rancho, y 20 195 pesos por gastos derivados de la gestión de la empresa. La navegación, según Huizi, supuso otros gastos operativos adicionales equivalentes a 17 864 pesos divididos en varias categorías: *a)* préstamos y gastos de los individuos españoles en Londres; *b)* corretajes, portes de cartas y sellos de letras en Londres; *c)* por asignaciones pagadas en San Sebastián y Cádiz de los individuos españoles que fueron en estas expediciones; *d)* por bestuario (sic) y otras provisiones remitidas desde la Coruña a Buenos Aires.

En la primera categoría figuraban los gastos de los oficiales y marinos enviados a Gran Bretaña con el propósito de involucrarse en el conocimiento de la navegación, toda vez que deberían hacerse cargo de las futuras travesías. Ellos recibirían en los puertos, tanto de partida como de escalada, asignaciones por su desempeño en las expediciones; esencialmente, los costos de instrucción tendrían esta modalidad práctica.

Son más interesantes los costos implicados en la gestión financiera de las expediciones, ya que la Real Compañía de Filipinas debió recurrir a una simulada emisión de deuda y funcionando como una empresa financiada desde Madrid, pero involucrada en la circulación de títulos en Londres. De allí que los gastos en corretaje y reconocimiento de deudas haya sido un ramo de relevancia para las expectativas en el éxito de la empresa.

En el conjunto de las contratas, el valor de la carga representó 58 % del total erogado: 39 202 libras esterlinas, equivalentes a un estimado de 289 775 pesos fuertes. Sobre esta base se acumularon gastos en la habilitación y rancho de los barcos (21 %) y los gastos extras (4 %) que llegaron a totalizar los más de 10 000 000 de reales de vellón, equivalentes a más de 500 000 pesos fuertes.<sup>27</sup> Hasta aquí lo calculado por Huizi, para informar a los accionistas.

Adicionalmente, se incurrió en otros gastos operativos que revelan la gestión financiera de la empresa: 105 554 pesos fuertes se sumaron por conceptos como: préstamos y gastos en la trayectoria de Londres a Buenos Aires (38 171 p. f.), gastos de escala y descarga en Cádiz (1 387 p. f.), en Montevideo (23 729 p. f.) y “desarmos y ajuste” en Cádiz a la conclusión del viaje (42 267 p. f.). Los costos totales de la empresa se habían elevado a 685 025 pesos fuertes, equivalentes a más de 13 000 000 de reales de vellón.

Los contadores de la Compañía solo pudieron amparar un total de ventas por 126 135 pesos fuertes, de los cuales 89 387 pesos fuertes fueron por la venta de esclavos, 70 % correspondiente a la primera contrata y resto de la segunda que resultó desastrosa. La recuperación de fletes por 14 238 pesos representó poco más de 11 % y una carga de cueros vendidos en Londres, por 15 000 pesos, supuso 12 % de los ingresos de la Compañía. Si esto fue así, entonces para el 30 de septiembre de 1790 se recuperó 25 % de lo invertido en la negociación.

Un informe reservado al ministro de Hacienda revela claramente el error de interpretación del modelo de negocio, tanto al cuestionar sus propósitos como sus resultados y, específicamente, sobre los adeudos a la Real Hacienda por las sumas adelantadas y los derechos fiscales no cumplidos:

Como la Compañía necesitaba fondos en Lima y Buenos Aires pensó la Dirección que el comercio exclusivo de negros para el Perú y Provincias del Río de la Plata sería un medio eficaz de adquirirlos. El Rey vino en ello con tal que fuese por ensayo para que la Nación pudiera con el tiempo hacer este comercio directo desde las Costas de África. El Permiso se concedió encargando la economía respecto que los negros se habían

<sup>27</sup> Filipinas, 984, AGL.



de vender a costo y costas, llevándose una cuenta exacta para presentarla al Ministerio justificada con la colección respectiva de sus partidas tomadas de los Superintendentes o Ministros Reales de América. Las expediciones se habían de hacer desde los puertos de España en buques nacionales. La Dirección obtuvo después licencia para comprar los buques y despacharlos desde sus puertos para vender peso fuerte por sencillo al precio que se calculara y señalara por los respectivos Superintendentes de Real Hacienda y comisionados de la Compañía debiendo ser el cálculo aproximado al costo y costas. Asimismo, se la permitió que cuatro de las seis expediciones que hizo a Buenos Aires retornasen con carga a los puertos de Inglaterra (Filipinas, 990, AGI).<sup>28</sup>

Como hemos descrito, las contratas fueron desventajosas, pues el manejo de la ‘mercancía’ dejó al descubierto la infraestructura inadecuada, la gestión del financiamiento británico costoso, los costes de navegación y su liquidación onerosa, la venta en puertos de llegada accidentada y el traslado de forzados tierra adentro que resultó ventajoso para los actores locales. Visto desde el Ministerio de Real Hacienda, el modelo de negociación, a costa de sus recursos y en contra de sus ingresos, fue desastroso para las finanzas del monarca:

No ha habido economía. Los negros han sido de muy mala calidad y se han vendido a precios excesivos. Todas las miras políticas del Ministerio se han frustrado. Nada de lo estipulado se ha cumplido. La Real Hacienda no se ha reintegrado de los suplementos que había hecho a la Compañía en Lima y Buenos Aires como ofreció ejecutarlo la Dirección con el producto de los Negros, antes bien se la deben los derechos así de estos, como de los retornos que ascienden a 72 432 pesos (Filipinas, 990, AGI).<sup>29</sup>

Así volvemos al punto de partida. Aún con los privilegios fiscales como *Litis* entre la Real Hacienda y la Compañía de Filipinas –la exención de derechos, el monopolio de la venta y la insolvencia de esta para cumplir con los cargos hechos a las finanzas del rey en las cajas de Lima y Buenos Aires, tema que no fue saldado sino años más tarde–, la trata por cuenta de la Compañía tuvo un final prematuro. La conclusión fue categórica:

Se dice no obstante que la Dirección (de la Real Compañía de Filipinas, AI) emprendió este comercio a impulsos del Ministerio por contribuir a sus miras y en administración. Administración sin haber cumplido ninguna de las condiciones del permiso y ensayo despachando desde luego seis expediciones en que se gastaron diez millones, son dos cosas que no se entienden (Filipinas, 990, AGI).<sup>30</sup>

#### ALGUNAS CONCLUSIONES: “SON DOS COSAS QUE NO SE ENTIENDEN”

Este episodio –al inscribirse en una lógica global del negocio de la trata– da testimonio de las complejidades y trastornos de la estrategia adoptada por la Real Compañía de Filipinas, pero más claramente sobre la obsolescencia de las prácticas monopólicas que dominaron el comercio con

<sup>28</sup> Minuta sobre la trata de negros, por vía de ensayo entre Londres, África y Buenos Aires, sin fecha [circa 1790].

<sup>29</sup> Subrayado en el original.

<sup>30</sup> Subrayado en el original.

América, solo superadas por el contrabando y los asientos concedidos a los británicos. La globalización comercial por la que atravesó el mundo después del reacomodo imperial que sucedió a la Guerra de los Siete Años, mostró el declive español, la hegemonía británica y el posicionamiento de los actores americanos en el control de los negocios globales a escala local.

La naturaleza del mercado de la trata, impuesta por el control británico de la extracción y demanda de fuerza laboral forzada para las plantaciones, particularmente del Caribe, así como la irrupción de los angloamericanos en el negocio y sus propias plantaciones en el siglo XIX, hicieron que las ventajas competitivas del monopolio dejaran de regular los precios. En particular, para el Río de la Plata, el episodio es significativo al mostrar este cambio de época y de sentido en los beneficios de la trata americana que descansaba en los actores locales como gestores de sus beneficios.

La Compañía mostró sus falencias en la organización de la trata, el financiamiento de la navegación, las carencias en la infraestructura y los altos costes de avituallamiento, remuneraciones a la tripulación y negociaciones con los armadores y navieros británicos. Las mortandades en mar y tierra, así como los precios de venta e internación no compensaron lo invertido, antes bien trasladaron los beneficios al mercado local y a la logística americana. En resumen, el fracaso de la empresa es un episodio elocuente de la complejidad del mercado global en la escala local, a la vez que testifica sobre el arcaísmo del privilegio: una nueva época en los negocios hizo costoso el empeño en preservar las prácticas del monopolio cuando se proclamaban los beneficios del comercio libre.

En la defensa del privilegio de la Compañía, Sarratea puso los argumentos retóricos que ya se habían expuesto al rey para autorizar la empresa y facilitar el financiamiento con recursos de la Real Hacienda, omitir sanciones y soslayar el quebranto:

¿Qué gracias y qué libertades no son presumibles a favor de la Real Compañía que hizo a su costa las primeras tentativas, con seis gruesas expediciones en tiempos en que faltaban los conocimientos que da de sí la práctica y la experiencia? (...) fue la primera y la única que expuso sus fondos en el giro de negros, la que a costa de inmensas perdidas sirvió de estímulo a los demás nacionales y la que, por consiguiente, tiene mejores apoyos para esperar una total libertad de derechos (Sarratea al fiscal de Real Hacienda Velasco, 18 de julio de 1798, IX, 33-6-1, fs. 24-25, AGN-A).

Esta fue la postura que el factor Sarratea mantuvo en la disputa con Juan José Núñez, administrador de la Real Aduana de Buenos Aires, por más de una década, desde que solicitó la exención de derechos en septiembre de 1789 hasta septiembre de 1800 cuando ganó el diferendo. La Real Orden, firmada por el Rey en San Lorenzo y transmitida por Soler, en que se confirmaba el privilegio de la exención a la Real Compañía de Filipinas y la vigencia de las gracias al comercio de forzados, requirió la devolución de los 40 000 pesos empeñados como fianza del adeudo de derechos, orden que cerró el capítulo institucional de un fracaso comercial.

Los actores locales que protagonizaron una lucha legal, respaldados en sus representaciones corporativas (la Real Hacienda y la Real Compañía de Filipinas), concluyeron un ciclo de confrontaciones que involucraron al virrey Manuel Arredondo, al Tribunal de cuentas (compuesto por don José Antonio Hurtado y Sandoval, don Alejandro de Ariza y don Pedro José Ballester), al juez de lo Civil –marqués de la Plata–, y al fiscal de Hacienda, don Ángel Izquierdo, quien abrió la

posibilidad de que fuera el monarca quien decidiera la resolución del conflicto. La determinación real favoreció a la Real Compañía de Filipinas, fortaleció la posición local de Sarratea y dejó un antecedente del privilegio que ya disfrutaba la Compañía.

Queda por explorar, desde luego, los contratos de compraventa que sucedieron a la introducción de la Compañía para identificar a sus beneficiarios, pues como se mencionó los costes de la fallida empresa recayeron en la Real Hacienda y los beneficios se diluyeron en el comercio rioplatense.

Quizá este quebranto permitió a los rioplatenses rehacer sus estrategias y conseguir el favor institucional de permisos para hacerse los nuevos tratantes de esclavizados, ya que obtuvieron los mayores beneficios de un mal negocio de la monarquía, como también de un buen proyecto para los negocios futuros: los socios portugueses de Brasil, los introductores de Montevideo y los distribuidores porteños quienes ganaron poder y legitimaron sus negocios.

La trata rioplatense tendría un nuevo auge a partir de 1790 y hasta 1812, cuando los porteños dejarían el *comercio infame* para ejercitarse en el corso, con sus socios angloamericanos, precisamente contra los barcos negreros de España. Es el rizo de la Historia.

#### LISTA DE REFERENCIAS

- Aragón, Á. (2019). French Basque and Béarnais trade diaspora from the Spanish Basque Country during the eighteenth century. *Atlantic Studies*, 16(4). doi: 10.1080/14788810.2018.1499325
- Assadourian, C. (1965). El tráfico de esclavos en Córdoba, 1588-1610. *Cuadernos de Historia*, 32.
- Berquist, E. (2010). Early Anti-Slavery Sentiment in the Spanish Atlantic World, 1765-1817. *Slavery & Abolition*, 31(2). doi: 10.1080/01440391003711073
- Borucki, A. (2011). The Slave Trade to the Río de la Plata, 1777-1812: Trans-Imperial Networks and Atlantic Warfare. *Colonial Latin American Review*, 20(1), 81-107. doi: 10.1080/10609164.2011.552550
- Borucki, A. (2016). Notas sobre el tráfico de esclavos al Río de la Plata durante el siglo XVIII. *Revista Latino-Americana de Estudos Avançados*, 1(1).
- Borucki, A. (2017). *De compañeros de barco a camaradas de armas: identidades negras en el Río de la Plata, 1760-1860*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Borucki, A., Eltis, D. y Wheat, D. (2015). Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America. *The American Historical Review*, 120(2). doi: 10.1093/ahr/120.2.433
- Crespi, L. (2000). El comercio de esclavos en el Río de la Plata. Apuntes para su estudio. *Cuadernos de Historia*, 3.
- Díaz-Trechuelo, M. L. (1965). *La Real Compañía de Filipinas; premio del Banco de España, 1960*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Flores, R. (1999). El destino manifiesto de un mercader limeño a fines del siglo XVII: de comerciante a consignatario. La vida y negocios de don Isidro Abarca, Conde de San Isidro. En C. Mazzeo (ed.), *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII: capacidad y cohesión de una elite 1750-1825* (pp. 89-130). Perú: Pontificia Universidad del Perú.
- Hausberger, B. (2018). *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México.
- Jumar, F. (2000). *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778* (Doctorado). École des Hautes Études en Sciences Sociales, París.

- Jumar, F. A., y Paredes, I. (2008). El comercio intrarregional en el complejo portuario rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. *América Latina en la Historia Económica*, 15(1). DOI: 10.18232/alhe.v15i1.388
- Klein, H. S. (2010). *The Atlantic slave trade*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Martínez, E. (1918). *Papeles de Don Ambrosio Funes*. Córdoba: Bautista Cubas.
- Mazzeo, C. (1993). Esclavitud y acumulación mercantil: el tráfico negrero en el contexto de las Reformas borbónicas. *Histórica*, 17(2).
- Molina, R. A. (1966). *Las primeras experiencias comerciales del Plata; el comercio marítimo, 1580-1700*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Dorrego.
- Molinari, D. L. (1944). *La trata de negros: datos para su estudio en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Muñoz, M. T. (2015). *La moneda castellana en los reinos de Indias durante la Edad Moderna*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Rosal, M. A. (2009). *Africanos y afrodescendientes en el Río de la Plata: siglos XVIII-XIX*. Buenos Aires: Dunken.
- Studer, E. F. S. de. (1958). *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Vela, M. E. (2007). Encuentros intelectuales y epistémicos: los argentinos conocen y estudian África y a los afro argentinos. *Cuadernos de Historia*, 9.

#### Archivos

AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España.

AGN-A Archivo General de la Nación Argentina, Buenos Aires, Argentina.

SV <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>