

## MONTEVIDEO DESDE LA PERSPECTIVA DEL ATLÁNTICO SUR TRÁFICO Y PRESENCIA DE AFRICANOS Y AFRODESCENDIENTES<sup>1</sup>

Dr. Luis Ferreira<sup>2</sup>

### RESUMEN

Desde las perspectivas de la historiografía de grandes áreas, la del Atlántico Sur propone la historia de los pueblos invisibilizados como los africanos en las Américas y el Caribe, y la de su experiencia humana. El propósito del presente trabajo es mostrar la productividad teórica de esta perspectiva, promovida en autores como Phillip Curtin, Joseph Miller, Celma Agüero y Corcino dos Santos, entre otros investigadores, con respecto a materiales y fuentes que han estudiado el tráfico de africanos esclavizados por la ciudad-puerto de Montevideo entre los siglos XVIII y XIX. Se intenta contribuir así a situar esta urbe en la formación del Atlántico Sur, examinándose algunos aspectos del proceso histórico de su participación, su relacionamiento con los centros más importantes del tráfico en Río de Janeiro y Bahía, colocando en foco el tráfico e ingreso de africanos esclavizados en dicho período.

**Palabras clave:** tráfico de esclavos, Montevideo, Atlántico Sur, procedencias africanas, identidades étnicas

### INTRODUCCIÓN

Los estudios de historia atravesaron en su conjunto, desde mediados del siglo XX, una doble revolución. Por un lado, una transformación de la propia historia que, a partir de la crónica, se propone llegar a una Ciencia Social que estudie la evolución de las sociedades humanas. Por otro lado, una superación de las anteojeras nacionales por una visión más amplia. A favor de estas nuevas tendencias las contribuciones que han llegado de diferentes lugares se volcaron, como ha observado Phillip Curtin (1980:74), hacia pueblos y regiones que hasta hacía poco tiempo habían sido despreciados, así como para ciertos aspectos de la experiencia humana antes ocultados bajo concepciones tradicionales y estrechas de la historia política y militar.

En esta revolución de los estudios de historia se hace patente, como señala Celma Agüero, una enorme distancia entre los temas que ha venido privilegiando la historia en América Latina y la presencia histórica en el continente de millones de africanos y de sus descendientes. Esta presencia ha sido invisibilizada hasta épocas muy recientes en tanto que, “los estudios sobre

---

<sup>1</sup> El presente trabajo fue iniciado como investigación para el Seminario de Posgrado “Relaciones Internacionales: el Atlántico Sur”, impartido por la Dra. Selma Pantoja en 1998, en el Departamento de Historia de la Universidad de Brasilia.

<sup>2</sup> Doctor en Antropología por la Universidad de Brasilia (UnB). Docente en el Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín, en Buenos Aires (IDAES/UNSAM); Investigador Asociado del Núcleo de Estudios Afro-Brasileros de la Universidad de Brasilia (NEAB/UnB) con beca CNPq de pós-doctorado.

herencias culturales africanas en América Latina tienen ya cien años y prueban la fuerza de esa historia viviente en América Latina” (Agüero, 1998:130).

En efecto, el Océano Atlántico puso en contacto, a través de rutas fluviales que conectaban al océano, a sociedades y estados ubicados a cientos de kilómetros de las costas: “Es la combinación de océano y de ríos lo que definió el contorno de la zona atlántica. La dimensión de ese mundo se fue conformando por la intensidad de los intercambios de hombres, productos y culturas que le otorgaron perfiles cada vez más definidos” (Agüero, 1998:130). Hacia mediados del siglo XVI, el mundo atlántico había comenzado a tomar forma y en tanto que los crecientemente poderosos estados europeos controlaban el comercio de los mares, en África no pudieron dominar ni la costa ni la navegación costera, así como tampoco a muchos pueblos lo suficientemente agresivos como para impedirles su conquista. La historia muestra que, más allá del control de las islas, especialmente por los portugueses, las instalaciones europeas en el continente fueron pocas y a menudo imposibles, “dada la violenta oposición de los hombres e instituciones africanas”, como advierte Alfredo Margarido (1989:383). En consecuencia, fueron los pueblos africanos quienes determinaron los roles comerciales puesto que, frecuentemente, pudieron capitalizar las fisuras de la incompleta dominación europea, según argumenta John Thornton. En cualquiera de las riberas atlánticas, concluye este autor, el rol africano en el desarrollo del Atlántico no sería meramente secundario (Thornton, 1992:41-42).

Desde estas perspectivas promovidas por Agüero y Curtin, la de la historia de pueblos invisibilizados y la de la experiencia humana envuelta en la misma – manifestaciones culturales ocultadas por los prejuicios de la historia tradicional – desarrollaré el presente trabajo. Mi propósito es mostrar la productividad teórica de tales perspectivas con respecto a materiales y fuentes que ya han sido tratados por varios investigadores aunque desde las perspectivas de la historia nacional. Comenzaré esbozando un cuadro introductorio del contexto en que el Río de la Plata participaba, entre los siglos XVIII y XIX, en la constitución del Atlántico Sur, tomando la nueva literatura disponible sobre el tema, las perspectivas desarrolladas por Phillip Curtin, Joseph Miller, John Thornton, y Corcino Medeiros entre otros autores. En seguida, examinaré algunos aspectos del proceso histórico de participación de la ciudad-puerto de Montevideo – ubicada al norte del estuario geográfico Río de la Plata – en la constitución del Atlántico Sur, colocando en foco el tráfico e ingreso de africanos esclavizados en el período mencionado.

El abordaje adoptado comprende, principalmente, una reinterpretación y análisis de los datos suministrados por algunos investigadores que han trabajado en la región, sugiriendo una lectura a partir del marco más amplio de la construcción del Atlántico Sur para la revisión de esas fuentes secundarias y primarias. Presentaré una serie de tablas confeccionadas a partir de la reagregación de datos acerca de los navíos entrados y salidos del puerto de Montevideo, especialmente entre los años 1742-1810, tomados de aquellos investigadores que han trabajado los archivos sobre el Río de La Plata, en particular Elena Studer (1984), George Reid Andrews (1979) y Oscar Montaña (1997), entre otros. No he trabajado, por tanto, sobre fuentes primarias a excepción de una revisión en 1996 del empadronamiento realizado en 1812, en el final del período de dominio español, en el Archivo General de la Nación en Montevideo. Por otro lado, en la parte final, he tomado brevemente algunos conceptos de la Antropología Social para colocar algunas sugerencias sobre la formación de grupos étnicos entre los africanos y afrodescendientes en la región.

(1)

La tesis que Joseph Miller plantea sobre el tráfico atlántico de esclavos se basa en el argumento de que habría surgido por la combinación de situaciones de infortunio – las grandes secas en ciertas franjas ecológicas de África – con la presencia de corsarios – algo que ya se conocía desde hacía mucho tiempo – operando en la fase inicial de su desarrollo en el comercio de esclavos. Los corsarios usaban a los individuos que capturaban para venderlos como esclavos, asegurándose su entrada en la floreciente economía comercial del mundo en la medida en que ésta se extendió, desde las zonas islámicas, a través de la Europa cristiana hacia las Américas y eventualmente África (Miller, 1997:35-36).

Miller apunta a las secas periódicas en África y a los conflictos que las mismas suscitaban, así como a las guerras surgidas por motivos locales, todo lo cual creaba, circunstancialmente, una masa de refugiados cuya esperanza de vida se volvía tan precaria que podía ser comprada por mucho menos que el valor de la mano de obra de las personas que sobreviviesen en África. De este modo, las inclemencias climáticas y hasta las mismas calamidades, efectivamente subsidiaron en África los costos iniciales de agregar a los africanos, como esclavos, al desarrollo de la configuración que devino en lo que Curtin llama “el complejo del Atlántico Sur, de esclavos, azúcar y plantación”. Además, la adquisición de mano de obra en África por medio de

la oferta de mercaderías le permitió a los europeos conservar un dinero escaso, vital en la emergente reorganización capitalista de la producción en Europa. Fue más adelante, con el establecimiento de grupos concretos de africanos con la intención de vender a otros africanos, que se mantendrían, durante el siglo XVIII, los altos índices de exportación de seres humanos como respuesta a una mayor integración en la economía atlántica (Miller, 1997:27).

La entrada de Brasil en el tráfico atlántico ocurre con la formación de capital por comerciantes de Río de Janeiro. En efecto, mientras que Portugal desarrolla durante el siglo XVI el tráfico de esclavos en el Atlántico Sur hacia los territorios españoles en las Américas y el Caribe, y hacia las regiones azucareras en crecimiento en el nordeste de Brasil, el flujo que caracterizó la entrada del propio Brasil en este comercio arranca con el contrabando de africanos esclavizados desde Río de Janeiro hacia el Río de la Plata (Miller, 1988:530). Mientras, los abastecedores implicados en el comercio entre las colonias recorrían toda la costa brasilera, desde el Plata hasta Pernambuco, aprovisionando tanto a la ciudad de Río de Janeiro como a los propios navíos traficantes que salían en dirección al puerto de Benguela en Angola precisando mercaderías, cheque y plata. Además, también los agentes comisionistas británicos participaron del tráfico esclavista entre Angola y Río como parte de sus negocios de importaciones centrados en Brasil, pero valiéndose de África como salida de los bienes que no podían vender en América (Miller, 1988:512).

La posición geográfica privilegiada de Brasil en relación a la costa occidental africana, en especial la de Angola, permitiría a los traficantes brasileros el establecimiento de una navegación directa, segura y económica con sus puertos, según muestra Corcino M. dos Santos. Por otra parte, Brasil producía los tejidos más solicitados por las elites africanas, hecho que facilitó un dominio comercial que excluía a los comerciantes metropolitanos. En consecuencia, si bien Angola servía a los objetivos de Portugal, sólo indirectamente recibía la metrópolis los beneficios de esta colonia, ya que éstos estaban centralizados en Brasil (Santos, 1996:5-6).

Con los cambios introducidos en Portugal durante el período pombalino, fue decretada la completa libertad de comercio para los navíos brasileros en los puertos africanos, según la investigación de Selma Pantoja (1994). El interés de la política del Marqués de Pombal en incrementar la economía colonial portuguesa, daba prioridad a las necesidades de la colonia brasilera. Así, por ejemplo, en 1761, las embarcaciones portuguesas fueron autorizadas a salir

directo de los puertos mozambiqueños hacia Brasil mientras que comenzaban a llegar a estos puertos los barcos de Río de Janeiro. Como consecuencia, señala Pantoja, hubo un aumento del flujo de mercaderes de Bahía y, principalmente, de Río de Janeiro, quienes se establecieron en la Ilha de Moçambique fundando ahí importantes casas comerciales (Pantoja, 1994:61-62).

Durante el siglo XVIII el mayor suministrador de mano de obra esclava hacia Brasil fue Angola, según Santos, vinculado principalmente al puerto de Río de Janeiro. Mientras, Bahía, otro gran importador de esclavos, estaba más relacionado con la Costa del Mina en el África Occidental, abarcando desde Ghana al oeste, pasando por el Dahomey, luego la tierra de los Yorubá o Nagó al centro, y hasta la región del Calabar al este. Además del fuerte atractivo que representaba el alto precio de los esclavos en Río de Janeiro debido a su mayor proximidad a las demandantes áreas de mineración, de acuerdo a Santos, también de Río de Janeiro se podía fácilmente exportar y contrabandear africanos esclavizados hacia el Río de la Plata (Santos, 1996:6).

Hay una coincidencia en Santos con el concepto planteado por Miller, a partir de Curtin, del “complejo del Atlántico Sur, de esclavos, azúcar y plantación”, cuando al evaluar la importancia asumida por los territorios de los dominios portugueses en África, Santos cita un argumento de Carlos Couto. Según éste, la pérdida del control de esos territorios habría significado el cese inmediato de la exportación de africanos esclavizados, “sin los cuales no podían continuar los trabajos en las minas de metales preciosos; en la agricultura; en los ingenios de azúcar; en las plantaciones de tabaco; en la caza y en la industria de cueros; y en la explotación de la riqueza forestal” (Santos, 1996:5; mi traducción).<sup>3</sup>

A partir de 1763, con las reformas modernizadoras introducidas por el Marqués de Pombal, la ciudad de Río de Janeiro pasa a ser la sede del gobierno colonial, y a partir de aquí hasta el final del período se observa, según Pantoja, la formación de un fuerte grupo de negociantes en el contexto de la declinación de la mineración. Es en este período en que crece también el tráfico directo con la costa occidental y oriental africana, con navíos de menor porte construidos en los astilleros de Río de Janeiro. En el intercambio con África, se exportaba a la ida, azúcar, carne seca, harina de mandioca, pólvora y tabaco, y a la vuelta se importaba, además de seres humanos, marfil, cera, azufre, aceite vegetal y tejidos hindúes (Pantoja, 1994:22).

Un análisis por reagregación de los datos tabulados por Elena Studer (1984) sobre el tráfico en el Río de la Plata, permite relacionar los flujos del comercio, por un lado, con respecto a las dos grandes áreas africanas de salida, África Occidental (desde los actuales Senegal y Gambia al noroeste, hasta Nigeria al sudeste), África Ecuatorial (desde los actuales Gabón al norte, hasta Angola al sur), y África Oriental (actual Mozambique). Por otro lado, con respecto a los dos grandes centros del comercio esclavista, Río de Janeiro y Bahía (en los documentos aparece frecuentemente como Bahía de Todos los Santos). La afirmación de Corcino Santos, coincidente con la de otros autores, en referencia a la vinculación del tráfico de Bahía con la Costa de Mina, en el África Occidental (actuales Ghana, Togo, Benin y Nigeria), permite dar indicaciones acerca de las grandes regiones de procedencia en África de los africanos introducidos a Montevideo en el período de 1762-1810, tomando las tabulaciones de Studer. Como mi propósito ha sido examinar el tráfico por Montevideo, no he considerado el período inicial del tráfico en el Río de la Plata por el puerto de Colonia del Sacramento.

**Tabla 1. Procedencia de África Occidental y vías de tráfico**

Composición de la vía del tráfico a Montevideo desde cada región. Datos de 1786 a 1806.

Origen	Bandera	Número			
África Occident.	Inglaterra	2174			
	EUA	326			
	demás	392	2892	70%	directo
Desde Bahía	Port.	1149			
	demás	105	1254	30%	indirecto
1786-1806			Total	4146	26% de: 15999

Agregado el 8% de proveniencia de Bahía al 18% correspondiente a las importaciones directas de la Costa de África Occidental, se deduce que un 26% de los africanos entrados en ese período procedían probablemente de las regiones de la Senegambia, Guinea, Costa de Mina, y el Calabar. Como se observa en la Tabla 1, el tráfico aparece controlado principalmente por navíos ingleses en primer término y por brasileros (con bandera portuguesa) en segundo lugar.

<sup>3</sup> Corcino Santos cita el artículo de Carlos Couto, “O pacto Colonial e a Interferência Brasileira no Domínio das Relações econômicas entre Angola e o Reino no século XVIII”, *Estudos Históricas*, Nro. 10, p.39, Marília, 1971.

Como puede observarse en la siguiente Tabla 2, un 33% de las importaciones fueron realizadas directamente desde Mozambique, con predominio de navíos brasileros (operando con bandera portuguesa), seguidos por los de EUA y España (al menos declarados con bandera española).

**Tabla 2. Procedencia de África Oriental y vías de tráfico**

Composición de la vía del tráfico a Montevideo desde cada región. Datos de 1796 a 1810.

Origen	Bandera	Número			
África Oriental	Port.	2279			
	EUA	1300			
	España	1133			
	Francia	588			
	Inglaterra	0	5300	100%	directo
1796-1810		Total	5300	33% de:	15999

Agregando el 24% de individuos provenientes de puertos del sur de Brasil, principalmente Río de Janeiro, a un 17% provenientes directamente de puertos del África Ecuatorial, se deduce que un 41% de los africanos importados por los traficantes eran de las regiones de Angola, Cabinda y Congo, como se presenta en la Tabla 3. En el tráfico directo se observa el predominio de los navíos ingleses, seguidos por los brasileros (con bandera portuguesa).

Sin embargo, este último porcentaje de 41% proveniente de África Ecuatorial es sólo un mínimo probable ya que es necesario considerar la posibilidad de que fuera económicamente conveniente para Río de Janeiro, en algunos momentos, la reexportación de africanos provenientes de Mozambique que, en otras circunstancias, dada la más corta distancia directa entre el Cabo de Buena Esperanza y el Plata, no se justificaría.

A este respecto se refiere Miller cuando argumenta cómo, durante el período de declinación general de la demanda brasiler de mano de obra entre 1760 y 1770, los traficantes de Río de Janeiro se recuperaron vendiendo una significativa porción de los esclavos comprados en África en ese período a los españoles a cambio de plata, en el estuario del Río de la Plata, por fuera de la esfera imperial portuguesa (Miller, 1988:531).

**Tabla 3. Procedencia de África Ecuatorial y vías de tráfico**

Composición de la vía del tráfico a Montevideo desde cada región. Datos de 1762 a 1809.

Origen	Bandera	Número
--------	---------	--------

África Ecuador.	Inglaterra	1086			
	Port. demás	524 1038	2648	40%	directo
Desde Río	Port. (Br)	3209			
	España demás	493 203	3905	60%	indirecto
1762- 1809			Total	6553	41% de: 15999

En la siguiente Tabla 4, confeccionada por agregación de las tres anteriores, se deduce que un 32% de la muestra de 15.999 africanos esclavizados introducidos entre 1762 y 1810 al puerto de Montevideo, provino de puertos de Brasil, 24% de Río de Janeiro y puertos del sur; y 8% de Bahía. Para esta tabla tomé del total sólo los casos en que había datos de origen y de cantidad.

**Tabla 4. Totales de orígenes en África y vías de tráfico**

Comparación de totales de vías del tráfico directo / indirecto (Río de Janeiro o Bahía) a Montevideo desde cada región. Datos de 1762-1809.

<u>Tráfico directo</u>	África Ecuador.	2648		17%	
	África Oriental	5300		33%	
	África Occident.	2892	10840	18%	68%
<u>Tráfico indirecto</u>	Río de Janeiro	3905		24%	
	Bahía	1254	5159	8%	32%
1762- 1810			Total	15999	100%

Considerando este marco más amplio de intercambios comerciales en el Atlántico, por los puertos del Río de la Plata no sólo saldría la plata proveniente de la mineración en las colonias españolas del interior sino que se exportaría carne seca – charque y tasajo – y cueros, productos que circulaban, como muestran Santos y Pantoja, hacia las costas de África. Por el puerto de Montevideo se exportaba, además de plata, cobre, oro, sebo, lana, frutos y se reexportaban africanos esclavizados hacia los puertos del Perú.

En la pequeña muestra de la Tabla 5 puede observarse que de los navíos arribados a Montevideo con africanos y que parten luego con mercaderías, un 50% se dirigen directamente a puertos africanos (la mitad hacia Mozambique) y un 31% a puertos de Brasil; del total de navíos, apenas un 11% corresponde a reexportaciones de africanos hacia Perú. Para confeccionar esta tabla tomé sólo los casos en que había datos completos de destino y tipo de carga embarcada.



**Tabla 5. Totales de navíos con datos de carga embarcada y destino:**

Puerto de Montevideo. Comparación de destinos de embarque.

Directo a	Afr.Occ. y			
África:	Ecuador.	4		
	Afr.Orien.	4	8	50%
Brasil-Río	-----	-----	5	31%
Cuba	-----	-----	1	6%
Europa	-----	-----	2	13%
			<hr/>	
			= 16	100% de export.
Reexport.	-----	-----	2	11%
esclavos a				del
Perú			<hr/>	total de export. + reexport
			= 18	

Recapitulando, a inicios del siglo XIX Río de Janeiro pasó a ser el centro cultural, político, financiero y económico de la colonia portuguesa. Hay aún otros factores más, según Pantoja, que convergieron en dar esa centralidad a la provincia: el lugar del puerto de Río de Janeiro como emporio de la exportación e importación esclavista para toda la región centro sur de la colonia y para el comercio activo con las regiones españolas, estimulado, de cierta manera, por la corona portuguesa (Pantoja, 1994:23). El crecimiento de la ciudad de Río de Janeiro junto al gran desarrollo de las actividades agrícolas, asociado al gran lucro que proporcionaba el comercio de africanos esclavizados, fue un estímulo permanente para los traficantes, según argumenta Santos coincidentemente con Pantoja. En este cuadro es que Río de Janeiro va cobrando importancia como puerto de tránsito de africanos esclavizados hacia el Río de la Plata, ya que, a su puerto no sólo llegaban los africanos destinados a los territorios interiores de Brasil, sino los muchos que eran reexportados hacia el Río de la Plata. De este modo, concluye Santos, Río de Janeiro se convirtió en un gran centro importador de africanos esclavizados no solamente durante el período colonial sino, principalmente, luego en el Imperio durante el siglo XIX (Santos, 1996:16).

(2)

En relación al tráfico esclavista por el Río de la Plata, según puede deducirse de las tabulaciones del estudio de Studer (1984), un momento máximo de importaciones de africanos por el puerto de Montevideo ocurrió en 1805, cuando entraron en sólo un año casi el 15% de todo el período 1742-1810. Es decir, 3.681 individuos de un total de 25.294 introducidos en ese período de acuerdo a la tabulación en la Tabla 6. En las siguientes tablas y gráfico mantuve la

categoría “esclavos” utilizada en las fuentes. Para la confección de las Tablas 6 y 7, realizada a partir de fuentes secundarias<sup>4</sup>, procedí a la siguiente contabilización: total de años; total de naves; total de naves con datos de cantidad de esclavos arribados; número total de esclavos arribados. Luego procedí al cálculo de: naves/año; esclavos/nave; esclavos/año; total de años por esclavos/año expresado como número estimado total de esclavos.

**Tabla 6. Totales del tráfico esclavista en Montevideo**

<b>Años:</b>	<b>Nro. de naves:</b>	<b>Nro. de esclavos:</b>	<b>Tasas:</b>
De 1742 a 1810 = 68 años	Total de naves = 259		3,8 naves / año
	Total de naves con datos del nro. de esclavos = 222	Nro. total de esclavos = 25294	114 esclavos / nave
		Total de esclavos estimable = 259 naves x 114 indiv. / nave = 29526	434 esclavos / año
		Total de esclavos de la muestra con datos de bandera del navío y origen = 15999	54% (del estimado)

En la siguiente Tabla 7 presento una comparación del tráfico por bandera, donde computé: naves/año; número de esclavos/nave arribados; número de esclavos/año arribados. La tabla revela también que los ingleses transportaban más del doble de africanos por navío que los de otras banderas; esto se explica o bien porque sus navíos tenían mayor capacidad, o porque hacinaban la carga, o ambas posibilidades, aunque implicaría que los traficantes ingleses arriesgaban a tener pérdidas de acuerdo a la lógica capitalista de la inversión económica. De las tabulaciones disponibles en las fuentes sólo fueron tomados datos completos que incluyesen bandera del navío, procedencia y número de individuos. Otro aspecto revelador es que los navíos de bandera portuguesa (brasileros en su mayoría) fueron los que transportaban un mayor contingente humano por año, seguidos por los ingleses y norteamericanos.

**Tabla 7. Totales de desembarques del tráfico esclavista en Montevideo**

<b>Bandera:</b>	<b>Años:</b>	<b>Nro. de naves:</b>	<b>Esclavos:</b>	<b>naves/año:</b>	<b>esclavos/nave:</b>	<b>esclavos/año:</b>
Portugal (Brasil.)	1777-1810=33	73	7497	2,2	103	227
EUA	1796-1806=10	21	2041	2,1	97	204
España	1792-1806=14	20	1941	1,4	97	139
Inglaterra	1788-1805=17	13	3456	0,8	266	203

<sup>4</sup> Fuentes secundarias consultadas: Studer (1984), Cuadro XV y p. 268 (231 casos). Montañó (1997), pp.23, 88 y 225 (22 casos). De María (1880), pp.155 y 156 (2 casos). Martínez Montero (1942), pp. 229 y 267 (2 casos). Pereda Valdés (1965), p.32 (1 caso). Petit Muñoz, et al. (1947), pp.41-44 (1 caso).

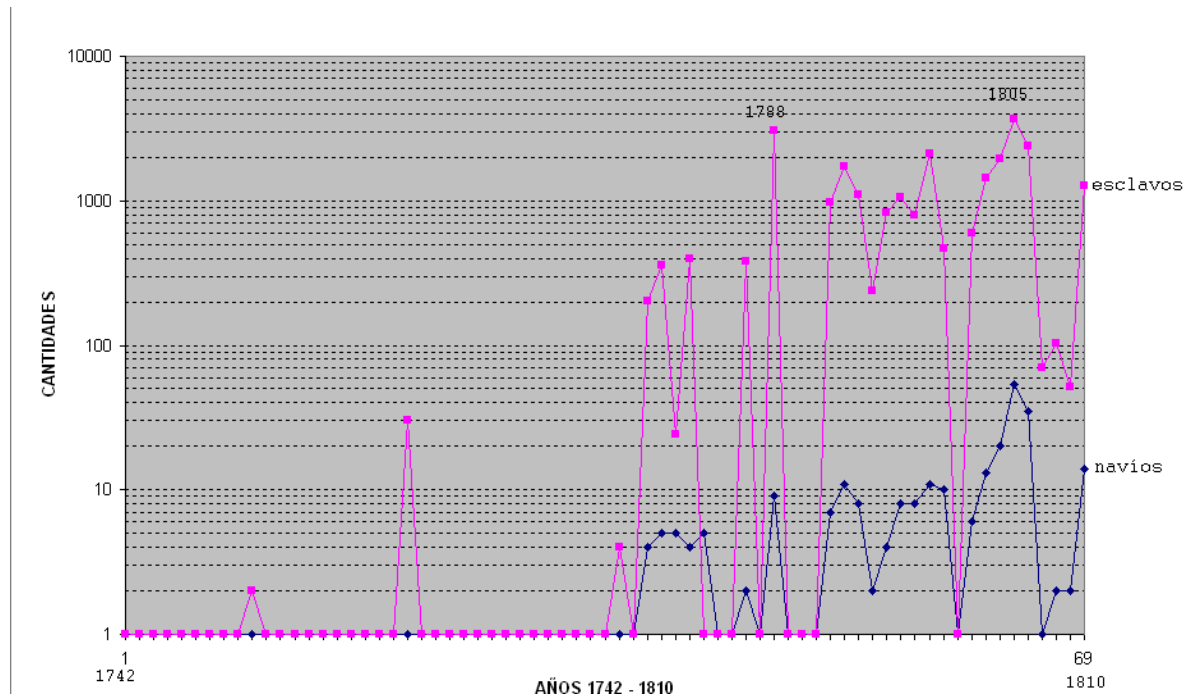
Francia	1797-1805=8	5	677	0,6	135	85
---------	-------------	---	-----	-----	-----	----

Con las Tablas 6 y 7 confeccioné el Gráfico abajo donde presento los números de navíos involucrados y de africanos esclavizados ingresados por año al puerto de Montevideo entre 1742 y 1810. Para facilitar la percepción de los ciclos empleo coordenadas verticales logarítmicas.

Puede apreciarse en el gráfico que un pico notable en el tráfico de africanos ocurrió en 1788, con el ingreso de 3.037 individuos, un 12% del total, debido a las importaciones inglesas provenientes directamente del Bonny, enclave situado en el golfo de Benin, actual Nigeria, probablemente estimuladas por la construcción en Montevideo del depósito de la Compañía de Filipinas decretada por el gobierno español en 1787 (Studer, 1984:323; De María, [1887] 1957). Este pico se corresponde con la última erupción de las importaciones españolas después de 1804 según Miller, luego del cual los británicos ocuparon militarmente Buenos Aires en 1806, Montevideo en 1807, y los comerciantes británicos tomaron el control de prácticamente todo el comercio en el Río de la Plata.

La ocupación británica dio impulso también, más adelante, a la abolición de las importaciones legales de africanos esclavizados a través del Río de la Plata en 1812. A pesar de que un cierto contrabando marítimo habría continuado, el grueso del tráfico esclavista español se desplazó, con un tipo de comercio financiado muy diferentemente, hacia La Habana o a los puertos españoles en la costa Pacífica. En consecuencia, de acuerdo a Miller, los brasileros de la región Sur perdieron simultáneamente algo del apoyo financiero que obtenían antes de la venta de esclavos en el estuario del Río de la Plata a cambio de plata. Los traficantes de Río de Janeiro, mientras tanto, tuvieron que encontrar otros mercados y métodos de beneficiarse con el tráfico de esclavos (Miller, 1988:507).

**Gráfico. Número de africanos traficados y número de navíos ingresados a Montevideo.**



Cuando la corte portuguesa se trasladó (debido a las invasiones napoleónicas en la península ibérica) de Lisboa a Río de Janeiro (con la ayuda de la marina británica) y convirtió el próspero comercio de contrabando británico en importaciones legales en manos de mercaderes inmigrantes aliados a la Corona en 1810, los brasileros nuevamente se retiraron a los márgenes del imperio portugués. En Luanda, los comerciantes ya establecidos provenientes de Río de Janeiro cedieron a la fuerza superior del capitalismo británico de comienzos del siglo XIX, canalizada por medio de los mercaderes anglo-portugueses de Río de Janeiro. En cambio, intentaron aprovisionarse de africanos esclavizados en Mozambique y en los puertos al norte de Luanda, e inclusive más al sur, en el de Benguela. Los mercaderes de Bahía, mientras tanto, luchaban por escurrirse entre las patrullas antiesclavistas británicas procurando la mercadería humana en sus fuentes habituales de la Costa del Mina en África Occidental (Miller, 1988:531).

Montevideo, plaza fuerte y puerto de mar como la define José P. Barrán (1991:56), era la sede del poderío naval español en la zona y, al entrar en el circuito establecido por la circulación de navíos ingleses, franceses y, predominantemente brasileros, formó parte del circuito de construcción del Atlántico Sur. Por un lado, en tanto puerto de salida de charque para los sistemas de producción bajo régimen de esclavitud en Cuba y Brasil, y para el sistema de tráfico de esclavos con África (aprovisionamiento de alimentos); también puerto de salida de cueros para Brasil, hacia las metrópolis y también hacia África como parte del intercambio comercial. Por

otro lado, y en especial a partir de 1791, como puerto único de entrada de africanos esclavizados en la región del Plata por un período de seis años, renovados en 1797, 1803 y 1809, haciendo de Montevideo, como señala Eduardo Palermo “la capital del tráfico esclavista del Atlántico Sur” (Palermo, 2003:6). La población africana se ha estimado que llegaba a representar, en 1805, un 30% de la población de Montevideo (Palermo, 2003:19).

Los estudios que se han realizado sobre el tema del tráfico de esclavos en el Río de la Plata frecuentemente se detienen en ese período de la colonia española. Así, por ejemplo, Studer (1984) abarca el período 1742 a 1810, y los datos que presenta surgen de los Archivos Generales de Montevideo y de Buenos Aires. En este trabajo he tomado también, además de fuentes secundarias como Studer, una muestra de los datos primarios provistos por el empadronamiento del casco intra-muros de Montevideo en 1812, disponibles en el Archivo General de la Nación. Una ventaja que presenta esta fuente es que refiere a los africanos esclavizados residentes en Montevideo, y no a los que, arribados a Montevideo, sólo hubiesen estado en tránsito hacia otros destinos. Consulté en 1996 esta fuente primaria, al parecer la última del Montevideo español, principalmente preocupado por aproximarme a la cuestión de los orígenes de los afroargentinos. En la Tabla 8 he colocado los resultados de esa investigación en la segunda columna, donde examiné el censo de 1.294 africanos esclavizados, comparándolos con las Tablas 1, 2 y 3, y con las de otros investigadores en las restantes columnas.

### **Tabla 8. Comparación de fuentes**

Archivo General de la Nación, Montevideo, fuente primaria, 1812;<sup>5</sup> y otras fuentes.

---

<sup>5</sup> Fuente primaria consultada: Archivo General de la Nación, Padrón General por calles, Montevideo, 1812: libros 249, 250, 251, y 252. Empadronamiento correspondiente a las calles: San Benito, San Fernando y la del Pilar, San Gabriel, San José, San Juan, San Luis, San Pedro, San Ramón, San Tomás). Archivo General De La Nación, Montevideo. Total de la muestra revisada: 1294 esclavos.

<b>Origen:</b>	<b>Montevideo 1812 (A.G.N.)</b>	<b>Buenos Aires 1810- 1820 (Andrews)</b>	<b>Río de la Plata 1742-1806 (Studer)</b>	<b>Tablas 1-3 1762-1810</b>
<b>África Oriental</b>	13%	16%	33%	33%
Congo:	23%	19%		
Angola:	+ 35%	+ 31%	26%	
África Meridional:			+ 7%	
<b>África Ecuatorial</b>	= 58%	= 50%	= 33%	41%
Sub-total (culturas	_____	_____	_____	_____
Bantú) área Ecuatorial y	= 71%	= 66%	= 66%	= 74%
Oriental				
<b>África Occidental</b>	+ 29%	+ 34%	+ 34%	+ 26%
<b>Totales</b>	100%	100%	100%	100%

A partir de los datos del empadronamiento en Montevideo agrupé tentativamente en la columna “Origen” las procedencias remisibles a la región Angolo-Congo: Congo, Mayombe, Molembo, Munyolo; Angunga (Gunga), Banguela, Benguela, Cabinda, Casanche, Cambunda, Guanguela (Uanguela), Lubolo (Rebolo, Ubolo, Munjolo), Quisamá. En el caso de África Occidental, contrariamente a la profusión de denominaciones de la región anterior, aparece en la documentación simplemente declarada: Mina, Guinea, Carabalí, Folá (Fulah), Ausá (Hausa). Las denominaciones de procedencia, especialmente de África Ecuatorial, han venido siendo precisadas por lingüistas brasileiros relacionándolas con las áreas geográficas culturales mayores (Pessoa de Castro, 1985; 2006). Sobre todo, interesa no tanto el contenido cultural que encierran esas denominaciones sino que algunas de ellas fueron tomadas políticamente como referentes en la formación de grupos étnicos, un proceso ocurrido en las Américas en los siglos XVIII-XIX con la formación urbana, en este caso, de Montevideo.

En la Tabla 8 se presentan comparados los índices calculados según regiones estimativas de procedencia a partir de la muestra de población Africana por el empadronamiento de Montevideo en 1812, con los del estudio de George Reid Andrews (1979:35-36) del origen de la población Africana en Buenos Aires de 1810 a 1820, con el estudio de Studer (1984:323) de los barcos entrados al Río de la Plata (Buenos Aires y Montevideo) directamente desde África como consecuencia de la trata, durante el período que va de 1742 a 1806. También se comparan con los valores tabulados más arriba según procedencias, en las Tablas 1, 2 y 3, para el período 1762-1810.

Un cambio destacable en la composición de los empadronados es la disminución, en términos relativos, de los Africanos Orientales (en un 20%) y, el aumento de los ecuatoriales Angolo-Congos (en un 17%) en relación a los índices del tráfico para el período 1762-1810. En comparación, la presencia africano-occidental aparece relativamente constante. Además, es constatable que el 58% de los esclavos empadronados en 1812 declaraba provenir de la región Angolo-Congo y el 13% de África Oriental; el restante 29% decía provenir de la Guinea, de la Costa del Mina y, minoritariamente del Calabar, la Senegambia (Folá) y el Sudán (Auzá).

El estudio más reciente de Oscar Montaña (2008:293-294) amplía la muestra del Archivo General de la Nación del empadronamiento de Montevideo en 1812, planteando tres amplias categorías en términos culturales: pueblos bantúes, sudaneses e islamizados. Los pueblos Bantúes (64% del total) corresponden a veinte denominaciones, sin desagregar los valores de África Oriental y Meridional. Los pueblos Sudaneses (32,54% del total) corresponden a seis denominaciones: la subcategoría Guinea (los pueblos Igbo, Edo e Ijaw), la subcategoría Carabalí (los Efik), la subcategoría Mina (los pueblos Santé o Ashanti, Mahí y Nagó). Los pueblos Islamizados (1,46% del total) corresponden a cuatro denominaciones: Auzá, Folá, Moro y Monsoro. Resta un 2% del total de pueblos no identificados.

Un elemento a señalar, tomando un marco más amplio donde leer estos datos, es que la procedencia en África Oriental y en la Senegambia y el Sudán, está indicando la probable presencia de elementos culturales islámicos introducidos con el tráfico. En este sentido, Montaña sugiere la importancia cultural islámica por la presencia en el empadronamiento de Montevideo de 1812 de africanos esclavizados procedentes de Senegambia y el Sudán – Folá (fulah), Auzá (hausa), Moro y Monsoro – que sumaban un 1,46% del total (Montaña, 2008:293). Sin embargo, considero que a esta presencia debe agregársele una parte no despreciable de los africanos procedentes de Mozambique, África Oriental, los cuales sumaban, según mis indagaciones en ese mismo empadronamiento, en torno a un 13% del total. En efecto, respecto a esta región, donde el colonialismo portugués había desplazado militar y luego comercialmente la presencia árabe, los administradores portugueses pombalinos intentaban infructuosamente “garantizar una educación cristiana a los niños e impedirles seguir la religión mahometana”, y prohibir “los rituales

africanos”, según revela Selma Pantoja (1996:147)<sup>6</sup>. Además, considerando el plano simbólico de las dos principales naciones africanas – *congos* y *moçambiques* – en las manifestaciones de los *congados* del interior centro-oeste y sur de Brasil a lo largo del siglo XX, mientras los congos presentan símbolos vinculados al cristianismo, los mozambiques presentan símbolos del mundo islámico, como diseños de estrellas y medialunas y el uso de turbantes masculinos (Alvarenga, 1950); en sus autos dramáticos, congos y mozambiques representan respectivamente a cristianos y moros, una metáfora inclusive de las relaciones de poder en la colonia, donde los mozambiques constituyen el fundamento más africano del reinado congo.

Situada de esta manera la ciudad-puerto de Montevideo en el complejo de relaciones internacionales que conformaron el denominado Atlántico Sur, es posible avanzar en la revisión del supuesto de que, de acuerdo a la documentación analizada por Studer, la mitad de los esclavos ingresados por Montevideo vendrían de Brasil, específicamente de Río de Janeiro y de Bahía, razón por la cual no sería posible reconocer sus orígenes en África, ni siquiera en relación a grandes áreas. Por el contrario, los trabajos de Santos y de Miller permiten argumentar, para el mismo período de tráfico, la importancia relativa de distintos centros en Brasil y sus áreas de vinculación en África: Río de Janeiro, con su influencia central en el comercio con la costa africana atlántica al sur del ecuador y con la costa del Índico; Bahía, con su necesidad de búsqueda de nuevos mercados, su continuo contacto con la costa africana al norte del ecuador y su operación ilegal respecto a los acuerdos de la corona de Portugal con Inglaterra. Estas apreciaciones permiten un ajuste en la idea que se tiene de la composición de los aportes humanos y culturales que las distintas regiones africanas trajeron a la región del Plata, particularmente a Montevideo.

Brevemente, aunque en 1812 es abolida por el gobierno revolucionario de Buenos Aires la importación legal de esclavos al Río de la Plata y en 1813 es declarada una primera “libertad de vientres”, Montevideo continuaría siendo sede del poder español en la región hasta mediados de 1814 en que pasa al control del gobierno de Buenos Aires. Luego, de 1815 a 1816, Montevideo formará parte del gobierno revolucionario federalista de José Artigas, período del cual, en los estudios consultados, no surgen indicaciones de tráfico de africanos esclavizados. A inicios de

---

<sup>6</sup> La referencia de Pantoja es el libro de Elias Alexandre da Silva Correa, *História de Angola*, escrito en el siglo XVIII y republicado en Lisboa en 1937.



1817, con el avance del ejército portugués, Montevideo pasa a formar parte de la Corona Portuguesa primero y, en 1822, del Imperio de Brasil. En 1825 se inicia en el interior de la provincia el proceso que resultará, por la mediación (y los intereses) de Gran Bretaña en la guerra entre Brasil y las Provincias Unidas, en la formación del Uruguay como estado independiente en octubre de 1828. Montevideo mientras tanto, continuará conectada marítimamente a Brasil hasta ser sitiada a fines de 1827. Por consiguiente, en el período 1817-1827, el puerto de Montevideo formaría parte del circuito de comercio con centro en Río de Janeiro. De 1826 a 1828, sin embargo, la escalada de la guerra y el bloqueo naval impuesto por Gran Bretaña resultaron en el “eclipse del tráfico” como argumenta Moniz Bandeira (1995:74, 80). Posteriormente, en base a los vínculos establecidos en la década de 1820, el comercio de contrabando de esclavos por vía marítima continuaría por el puerto de Montevideo y a lo largo de los afluentes platenses y de la costa atlántica. Evidencias en este sentido lo constituyen datos sobre desembarques en las orillas de la barra del río Santa Lucía, a unos 20 Km. del puerto de Montevideo y en el puerto de Maldonado, a unos 120 Km. de Montevideo (Pelfort, 1996:54, 57).

Es en ese período que Río de Janeiro reforzaba su posición dominante en el comercio angoleño a la vez que el régimen de esclavismo legal llegaba a su fin con la década de 1820 y Río se posicionaba para centralizar el tráfico ilegal de esclavos que sobrevendría hacia 1830. En efecto, el acuerdo de 1827 entre Brasil y Gran Bretaña estipulaba el fin de la trata en 1830 (Miller, 1988:528). Pero, advierte Miller, los comerciantes de Río de Janeiro, en particular, habían sobrevivido y generado suficiente capital comercial propio en los últimos días de buenos precios de la trata legal como para poder sobrellevar el comercio ilegal en las siguientes décadas de 1830 y 1840. Por lo tanto, tranquilamente operaron exactamente donde los traficantes brasileros habían siempre tenido su nicho: en los márgenes de los circuitos comerciales principales del sur del Atlántico. Hacia mediados del siglo XIX fueron considerados como piratas, violadores de los tratados de acuerdos internacionales típicos del capitalismo industrial, y ya no más contrabandistas desafiando los límites del imperio como en la anterior era del mercantilismo (Miller, 1988:530-531).

Por su parte Bahía, a partir del tratado de Portugal con Gran Bretaña en 1815 – prohibiendo el tráfico al norte del Ecuador – mantendría cierto tráfico con Luanda en los últimos años de la legalidad, pero prefería continuar con su evasión del patrullaje británico en África

Occidental y dirigía sus especulaciones africanas a Cabinda, al norte de Angola (Miller, 1988:510, 530). Respecto a África Occidental, Philip Havik provee algunas apreciaciones respecto al tráfico de africanos esclavizados con la Guinea portuguesa. En el siglo XVIII los negocios de los guineanos se limitaban ya casi exclusivamente al comercio de seres humanos esclavizados y al de la cera con el interior. Cacheu pasa a ser un puerto importante de exportación de esclavos. En el siglo XIX también tienen importancia comercial Bissau y la vecina Bandim (Havik, 1996:170).

Los Bijagós, señores de las islas situadas en la Costa de Guinea, eran desde hacia siglos importantes abastecedores de los traficantes con destino a Brasil y las Antillas. Havik plantea un hecho notable, demostrado por Curtin, de que el precio de los esclavos en Guinea en los años 30 del siglo XIX, era casi la mitad de aquellos exportados de Senegal y de Gambia. En consecuencia, en la primera mitad del siglo XIX, se registró un aumento en el comercio clandestino de africanos esclavizados en las Islas y en Guinea. (Havik, 1996:173-174). Es una interrogante cuánto de este tráfico, directamente o vía Bahía y luego por la acostumbrada ruta del contrabando por la costa, habría alcanzado a Montevideo.

Conformado en 1828 el estado uruguayo, hay varios documentos que muestran que Montevideo continuó formando parte del tráfico esclavista por vía marítima. Por ejemplo, la legalización, con la figura jurídica de “colonos africanos”, de africanos esclavizados entrados al puerto en 1833; autorizaciones gubernamentales para la importación de 650 “colonos”, más “un margen de 150 para cubrir la mortandad en el viaje”, como destaca Jorge Pelfort (1996:54). En junio de 1835 se suscitó un conflicto con Brasil por la captura, por una escuadra inglesa, del bergantín Río de la Plata de bandera uruguaya, con 500 esclavos, al que llevó detenido a Río de Janeiro (Pelfort, 1996:55). Además, los africanos esclavizados no sólo ingresaban a Uruguay por vía marítima sino muchos también desde Río Grande del Sur por tierra y de contrabando, advirtiendo Eduardo Palermo que “la importancia y cantidad de ingresos aún no está estudiada ni cuantificada, pero inferimos, por los datos que disponemos, que fue importante” (2003:6).

En 1835, el gobierno de Oribe decreta la prohibición del tráfico e importación de esclavos, ampliándolo al decreto de tutelaje de 1837.<sup>7</sup> Cuánta efectividad tendrían estos decretos es algo que debe precisarse, pero pocos meses después, en el mismo año 1837, con la asunción de Rivera

al gobierno, el tráfico de esclavos proseguiría de la forma acostumbrada, según afirma Eduardo Acevedo (Pelfort, 1996:61).<sup>8</sup> En 1842, ese mismo gobierno decreta la abolición de los esclavos, pero ahora, con el único propósito de emplearlos en el servicio militar en la guerra desatada con Buenos Aires; en tanto las mujeres y menores continuaban en el servicio, ahora legalizados y categorizados como “pupilos” o “colonos africanos” (Pelfort, 1996:65-66).

Sin embargo, según Bandeira, estas medidas de Rivera configuraron una “seria provocación al Imperio, como un desafío a su orden social, y generaron muchas contiendas...” (Bandeira, 1995:91; mi traducción). Más aún, el decreto del gobierno de Oribe, el 28 de octubre de 1846, por el cual es abolida la esclavitud en forma general e irrestricta en Uruguay, no se hará efectivo en Montevideo, sitiada por Oribe hasta el final de la guerra, pero intensificará, junto con la decisión de coartar el contrabando de ganado hacia Brasil, las luchas en la frontera (Bandeira, 1995:101-103). La importancia de la cuestión de la esclavitud en las relaciones internacionales entre Uruguay y Brasil fue de tal magnitud que, con el acuerdo de paz de octubre de 1851, se conviene a la vez un tratado de extradición con el Imperio de Brasil de esclavos fugados al territorio uruguayo (Pelfort, 1996:94-95).

Por otra parte, de acuerdo a la tesis de Oscar Chamosa, el ejército sitiador de Oribe contó, a partir del año 1843, con las tropas enviadas en su apoyo por el presidente argentino Juan Manuel de Rosas: “comenzando ese año, el gobierno movilizó a la mayoría de la población de hombres negros de la ciudad y la envió al sitio, en ese momento en formación, de Montevideo” (Chamosa, 1999:9; mi traducción). De manera que en el período de la Guerra Grande hay tres áreas en las cuales africanos y afrodescendientes se encontraban en territorio uruguayo. Primero, los de la ciudad de Montevideo, sus hombres “liberados” y reclutados para la defensa de la ciudad por el gobierno de Rivera. Segundo, los hombres “liberados” y reclutados en la ciudad de Buenos Aires para el sitio establecido por el gobierno de Oribe y acampados en las afueras de Montevideo, desde la zona del Cerrito a la del puerto del Buceo, sumados a los liberados por Oribe en territorio uruguayo luego en 1846. Tercero, en la región norte de Uruguay, una parte

---

<sup>7</sup> Es aprobada una ley de tutela por tres años y se refuerza la prohibición del tráfico, “sea con la denominación que fuere”, es decir, bajo cualquier eufemismo: “pupilos”, “colonos”, “peones de servicio” (Pelfort, 1996:59).

<sup>8</sup> Pelfort cita a los *Anales Históricos* de Eduardo Acevedo: “Prosiguió el tráfico de esclavos durante toda la administración Rivera, a despecho de las prohibiciones dictadas por al Asamblea Constituyente ... Raro era el barco de Brasil que no trajera una remesa de negros ... La venta de negros continuaba siendo tan regular y corriente como la de mercaderías ...”

importante de hombres y mujeres africanos y sus descendientes continuaban ingresando desde Río Grande en régimen de esclavitud bajo formas legales como “colonos”, más aquellos que conseguían fugarse de su condición de esclavos y establecerse más al sur, aunque probablemente muchos de los hombres serían reclutados por las fuerzas de Oribe.

Al término de la Guerra Grande, parte del ejército sitiador se retira siguiendo a su comandante Justo José de Urquiza. En 1852, la milicia de Urquiza derrota a la de Rosas en las entradas de Buenos Aires, finalizando la guerra con soldados negros luchando en ambas partes contendientes (Chamosa, 1999:9). Pero alrededor de Montevideo se habían establecido villas, donde luego de nueve años de sitio puede suponerse que algunos soldados africanos y afrodescendientes provenientes de Buenos Aires habrían desertado y encontrado formas de permanecer, y muchos otros habrían dejado descendencia, aumentando la presencia africana en Montevideo una vez incorporadas esas villas a la ciudad. En la Banda Norte de Uruguay y sur del Estado de Río Grande, mientras tanto, continuarían formas de tenencia y de trabajo esclavo, donde “la realidad particular de la frontera contribuyó a la supervivencia de la esclavitud” (Palermo, 2003:3, 10). Además, un flujo de fugados hacia el Uruguay hacía que, hasta su abolición en Brasil en 1888, la esclavitud generase una fuerte imbricación en la historia de Brasil y de Uruguay; según Pelfort: “eternos conflictos por fugas, reclamaciones y extradiciones de esclavos, que culminaban invariablemente con una intervención brasilera contra los gobernantes que a aquellas se oponían” (Pelfort, 1996:126). En cuanto a la vía marítima, la introducción de africanos por el tráfico no fue algo que hubiese sido eliminada definitivamente puesto que, terminada la guerra, se declara, en 1853, acto de piratería al tráfico de esclavos (Faraone *et al.*, 1997:36), apareciendo ahora en los documentos locales la figura de la piratería que Miller encuentra promovida por la política británica en todo el Atlántico (Miller, 1988:531).

Avanzando en el siglo XIX, Montevideo continúa participando del “complejo del Atlántico Sur de esclavos, azúcar y plantación”, implicada por las exportaciones de tasajo para el abastecimiento de los principales centros de ese complejo: Brasil y Cuba. Este lugar funcional en el sistema de producción azucarero se prolongó bien avanzado el siglo XIX y fue fundamental para la economía uruguaya como lo sugieren las consecuencias de dos crisis económicas. Primero, la crisis que, en 1866, se genera en la industria saladeril uruguaya por la reducción del mercado de Cuba y Brasil. Segundo, en 1887, en ciernes de la abolición en Brasil, la crisis

provocada por el cierre de la importación brasilera de tasajo uruguayo (Faraone *et al.*, 1997:50, 81). Internamente, mientras tanto, en el último tercio del siglo XIX la ocupación de los ya afrodescendientes en Uruguay era para los hombres en el reclutamiento como tropa en los cuarteles militares, los servicios urbanos (Rama, 1971:49; Palermo, 2003:5) y, en la creciente industria saladeril, destino que, como plantea Pelfort, no significaba ningún adelanto en sus condiciones de vida con respecto al régimen de esclavitud (Pelfort, 1996:125).

Una otra fuente para cotejar y correlacionar datos respecto a las procedencias de los africanos esclavizados y dar cuenta así de las conexiones atlánticas, son las relativas a las sociedades africanas o “naciones”. Eran formas de organización social en principio sin referencia al parentesco o a grupos de parentesco, conformadas a lo largo y ancho de las Américas y del Caribe. Se trató de la reproducción, transformada bajo las condiciones del esclavismo, de formas políticas de los estados Africanos, muchos de los cuales no eran organizaciones de parentesco sino organizaciones corporativas cuyo liderazgo a menudo era por elección (Thornton, 1992:218). Además de estas organizaciones políticas, las religiones africanas produjeron muchas sociedades de culto que proveyeron un conjunto importante de principios organizativos fuera del marco del parentesco, ejemplificadas en Sierra Leona, Guinea-Bissau, las áreas Igbo y Calabar (Nigeria sudoriental), y en las áreas Congo y Mbundu (Angola).

La Tabla 9 muestra las Sociedades Africanas o Naciones con Salas (sedes) en Montevideo probablemente hacia mediados de la segunda mitad del siglo XIX, según las remembranzas dejadas por los afrouuguayos Lino Suárez Peña (1924:51) y Marcelino Bottaro (1934:519-522). En esta tabla intento relacionar estas sociedades con las regiones de procedencia que fueron consideradas más arriba en este trabajo, pero esto requiere de algunas importantes apreciaciones.

**Tabla 9. Sociedades Africanas en Montevideo en el último tercio del siglo XIX**

<b>M. H. Bottaro (1934) :</b>	<b>L. Suárez Peña (1924):</b>	<b>Grandes regiones:</b>	<b>Regiones:</b>
<i>Mozambique</i>		África Oriental	Mozambique
<i>Congos</i> <i>Melombes</i> <i>Angola</i>	<i>Congos Africanos</i>	África Ecuatorial	Congo Congo Angola
<i>Bengales [Benguelas]</i>	<i>Angunga</i> <i>Banguela</i> <i>Lubolos</i>		Angola Angola Angola
<i>Magises [Mahíses]</i>	<i>Mina-Magí</i>	África Occidental	Mina/Guinea

<i>Minos</i>	<i>Mina-Nagó</i> [Yorubá] <i>Mina-Caraborí</i> [Calabarí]	<i>Mina/Guinea</i> <i>Carabalí/Mina/ Guinea</i>
--------------	--	--

Con la llegada de los africanos a América, las organizaciones que consiguieron construir siguiendo modelos africanos, o al menos inspiradas en sus principios culturales, pudieron proveerles una organización substitutiva al parentesco, quebrado por el tráfico y por los impedimentos del régimen de trabajo esclavo, que les pudiera dar coherencia y sentido existencial. Ejemplos de estas organizaciones se encuentran en la documentación sobre las “Naciones” africanas en toda América y el Caribe (Thornton, 1992:219-220). Antecedentes de las Naciones, en los países católicos, en la medida que los africanos esclavizados y sus descendientes fueron convirtiéndose al Cristianismo, lo constituyen las hermandades religiosas o Cofradías, dedicadas al culto de uno o más santos. Existen en todo el Brasil cofradías dedicadas a N.S. del Rosario que provienen del siglo XIX. En Montevideo habían Cofradías Católicas coloniales tales como la de San Benito de Palermo de fines del siglo XVIII (Petit Muñoz *et al.*, 1947:239) además de que, en 1760, los africanos habían sido incorporados a la procesión de la festividad de Corpus Christi en mayo (Ayestarán, 1953:65).

Considerando las teorías sobre formación étnica desarrolladas por la Antropología Social, cabe señalar respecto a estas Sociedades Africanas que, más allá del mantenimiento del nombre referente a una región, un área portuaria, o una sociedad en África, se desarrollaría un proceso intercultural muy fuerte entre africanos procedentes de distintas sociedades y regiones del continente. Mientras que en África habrían tenido muy pocas posibilidades de contacto, por ejemplo, Senegambianos con Angoleños, ahora se encontraban lado a lado en el nuevo contexto de trabajo en las Américas, viviendo lado a lado en los mismos espacios urbanos o rurales, donde las uniones conyugales y la descendencia crecientemente atravesaban distintas grupos étnicos y de linaje. Las sociedades africanas constituían así una forma de grupo de linaje donde los ancestrales venerables eran los fundadores de estas sociedades de este lado del Atlántico.

Lo que en África constituían diferencias culturales substantivas entre sociedades de una y otra gran región – salvo ciertas características pan-africanas señaladas por Igor Kopytoff (1987) en el área bantú y de ciertas continuidades culturales entre sociedades vecinas en el área occidental – en América, en contextos de alta concentración espacial como las plantaciones, los saladeros o en la proximidad de la convivencia urbana como el barrio costero sur de Montevideo, esas diferencias se transformarían a lo largo del siglo XIX en lenguajes simbólicos

crecientemente compartidos, emergiendo algunos signos diacríticos diferenciando uno y otro grupo. Se conformaban así etnicidades en su sentido antropológico de formaciones políticas de la modernidad, especialmente urbana (Cohen, 1974). Son los nombres de esas sociedades, y ya no los contenidos de sus prácticas culturales compartidas, que constituirán una huella de la procedencia de distintas sociedades en África (Mahí, Ashantí, Nagó, Congo, Gunga, Ngola, Banguela, Rebolo, Lubolo, Mayombe), de regiones costeras con enclaves de embarque (Mina, Calabar, Mozambique) y de puertos atlánticos (Benguela, el Mina).

Avanzada la segunda mitad del siglo XIX no surgen evidencias del contacto o tráfico con África, aunque debe suponerse el contacto indirecto por la presencia de marineros afrodescendientes cubanos en los navíos que enlazaban el Plata con el Caribe. Evidencias de este contacto, inclusive de residencia en Montevideo, se encuentran en la memoria oral. Ruben Galloza (1926-2002), artista plástico afrouruguayo, a quien entrevisté en 1998, hizo referencia, posiblemente en las primeras décadas del siglo XX, a afrocubanos que venían en la tripulación de barcos de carga y que tomaban contacto con los afrouruguayos de los barrios cercanos al puerto; también hizo referencia a un peluquero afrocubano que se había instalado en uno de estos barrios. Falta además investigación que dé cuenta de migración africana voluntaria en las primeras décadas del siglo XX, como la de caboverdianos en Buenos Aires; una evidencia en tal sentido la constituye un destacado activista social afrouruguayo, Manuel Villa Almeida, nacido en Cabo Verde en 1915 y emigrado con sus padres a Uruguay, quien fundó en 1958 y publicó en Montevideo hasta 1996 la revista *Bahía-Hulan Yack*, foro de denuncias de discriminación racial (Britos, 1990:70-72).

Finalmente, quiero sugerir cuánto un proyecto de investigación histórica que profundice en el tema del tráfico de africanos por ciudades-puerto como el de Montevideo, así como también los proyectos en áreas más extensas de tránsito como la Frontera Norte y las Pampas, debe prestar atención a la investigación en archivos alternativos en Río de Janeiro, Bahía, Río Grande del Sur, y en ultramar, no sólo en España y Portugal, sino fuentes primarias en África, dada su reveladora importancia para el tema como ha venido demostrando ser para los estudios en Brasil. En el caso de Montevideo esto es más importante aún dada la pérdida de referencias sobre la llegada y salida de buques al puerto si se considera que, según Oscar Montaña (1997:21), en 1923 se incendió la Aduana y se quemaron parte de los “Libros Maestros”. Sería también importante cotejar tales

investigaciones con trabajos realizados como los de Corcino M. Dos Santos en base a las fuentes de Río de Janeiro y de Bahía, que incluyeron algunas de Buenos Aires y de Montevideo.

A modo de conclusión, con las argumentaciones y elementos presentados he intentado mostrar la productividad de la perspectiva adoptada, consistente en marcos interpretativos más amplios que los de la historia nacional para el estudio de la participación de la ciudad-puerto de Montevideo en la construcción del Atlántico Sur. En particular, destaqué el rol transnacional que le cupo a Uruguay en la economía saladeril en base al trabajo esclavo, engranaje a su vez de la economía del “complejo de esclavos, azúcar y plantaciones” por las exportaciones de tasajo a lo largo del siglo XIX a Cuba y Brasil, los principales centros de producción bajo régimen de esclavitud de la época. A esa economía, por lo tanto, le era subsidiaria una economía definible en términos de un “complejo de esclavos, carne y charqueadas” en la región sur. El rol del africano y su descendiente no fue meramente secundario sino central a esa economía como máquina humana de producción; luego enrolado en las guerras como máquina de destrucción; más adelante, en condiciones que continuaron las del régimen de esclavitud, vuelve a ser mano de obra en el peonaje, en la industria saladeril y en la servidumbre. Por otra parte, considero que las perspectivas adoptadas presentan también un potencial rendimiento político en tanto contribución a los proyectos de historias alternativas promovidos por las organizaciones de movimientos sociales de afrodescendientes, al situar áreas de procedencia en el continente y aspectos de los procesos diaspóricos y del tráfico atlántico de africanos esclavizados en la región.

## BIBLIOGRAFÍA

AGÜERO, Celma. 1998. “Los intercambios del Atlántico Sur - Un proyecto de historia y prospectiva”. En: DÖPCKE, Wolfgang (org.), *Crise e Reconstruções - Estudos Afro-Brasileiros, Africanos e Asiáticos*. Brasília: UnB-LGE.

ALVARENGA, Oneyda. 1950. *Música popular brasileira*. Porto Alegre: Globo.

ANDREWS, George Reid. 1989. *Los afroargentinos de Buenos Aires*. Buenos Aires: De la flor.

AYESTARÁN, Lauro. 1953. “La Música Negra”. En: AYESTARÁN, Lauro, *La música en el Uruguay*. Montevideo: SODRE.

BANDEIRA, L.A. Moniz. 1995. *O expansionismo Brasileiro e a formação dos estados na Bacia do Prata*. Brasília: EdUnB.

BARRÁN, José Pedro. 1991. *Historia de la sensibilidad en el Uruguay; tomo I, la cultura "bárbara": 1800-1860*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, F.H.C.



BOTTARO, Marcelino H. 1934. “Rituals and Candombes”. En: CUNARD, Nancy (ed.), *Negro (Anthology)*. Londres: Publ. Nancy Cunard at Wishart & Co.

BRITOS, Alberto. 1990. *Antología de Poetas Negros Uruguayos*. Montevideo: Ed. Mundo Afro.

CHAMOSA, Oscar. 1999. «*To Honor the Ashes of their Forebears*»: *Ethnicity, Politics, and Ritual in the African Associations of Nineteenth-Century Buenos Aires*. Tesis de Maestría en Historia. University of North Carolina, Chapel Hill, 1999.

COHEN, Abner. 1974. *Urban Ethnicity*. London: Tavistock Publ.

CURTIN, Phillip D. 1980. “Tendências recentes das pesquisas históricas africanas e contribuição à história em geral”. Em: J. Ki-Zerbo, (coord.), *História Geral da África: I. Metodologia e pré-história da África*. São Paulo: Ática/UNESCO.

DE MARÍA, Isidoro. 1880. *Compendio de la Historia de la República Oriental del Uruguay, Tomo I*. Montevideo: s/d.

DE MARÍA, Isidoro. 1957. *Montevideo antiguo, Tomo I [1887]*. Montevideo: Biblioteca Artigas.

FARAONE, Roque; PARIS, M. Blanca; ODDONE, Juan. 1997. *Cronología Comparada de la Historia del Uruguay [1966]*. Montevideo: Universidad de la República.

HAVIK, Philip J. 1996. “Comerciantes e Concubinas: sócios estratégicos no comércio Atlântico na costa da Guiné”. En: *A Dimensão Atlântica da África - II Reunião Internacional de História da África*. São Paulo: CEA/USP, SDG/Marinha, CAPES.

KOPYTOFF, Igor. 1987. *The African Frontier - The Reproduction of Traditional African Societies*. Bloomington, Indianapolis: Indiana University Press.

MARGARIDO, Alfredo. 1989. “Algumas formas da hegemonia africana nas relações com os europeus”. En: MADEIRA SANTOS, Maria Emília (org.), *I Reunião Internacional de História de África: relação Europa-África no 3º quartel do séc. XIX*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.

MARTÍNEZ MONTERO, Homero. 1942. “La Esclavitud en el Uruguay”. En: *Revista Nacional*, año IV, nro. 41, Ministerio de Instrucción Pública, Montevideo 1940-1942.

MUKUNA, Kazadi wa. 1994. “Ethnomusicology and the study of africanisms in the music of Latin America”. En: *I Coloquio Internacional de Estudios Afro-Iberoamericanos*. Alcalá de Henares: UNESCO, AECI, Universidad de Alcalá de Henares.

MILLER, Joseph C. 1988. “Back to Trading on the Fringes: Liberalism, Abolition, and the British in Brazil in the Nineteenth Century”. En: *Ways of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade 1730-1830*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press.

MILLER, Joseph C. 1996. “A Dimensão Histórica da África no Atlântico: açúcar, escravos e plantações”. En: *A Dimensão Atlântica da África - II Reunião Internacional de História da África*. São Paulo: CEA/USP, SDG/Marinha, CAPES.

MONTAÑO, Oscar D. 1997. *Umkhonto - La lanza negra: Historia del aporte Negro-Africano en la formación del Uruguay*. Montevideo: Rosebud.

MONTAÑO, Oscar D. 2008. *Historia Afrouruguaya, tomo I*. Montevideo: MEC, UNESCO, IMPO.

PALERMO, Eduardo R. 2003. *La presencia afroamericana en la region fronteriza del norte uruguayo*. Rivera: Instituto Superior de Formación Afro, texto digital.

PANTOJA, Selma. “Os centros urbanos no mundo Ultramarino: Rio de Janeiro, Luanda, e Ilha de Moçambique”. En: *O Encontro nas Terras de Além-Mar: os espaços urbanos do Rio de Janeiro, Luanda e Ilha de Moçambique na Era da Ilustração*. Tesis doctoral, USP, São Paulo, 1994.

PANTOJA, Selma. 1996. “Aberturas e limites da administração pombalina na África: os autos da devassa sobre o negro Manoel de Salvador”. *Estudos Afro-Asiáticos*. Nro. 29. 143-161. ISSN 0101-546x.

PELFORT, Jorge. 1996. *Abolición de la Esclavitud en el Uruguay*. Montevideo: Ed. de la Plaza.

PEREDA VALDÉS, Ildefonso. 1965. *El Negro en el Uruguay, pasado y presente*. Montevideo: Ed. de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.

PESSOA DE CASTRO, Yeda. 2006. “A influência de línguas africanas no português brasileiro”. En: MOURA, Glória, *et al.* (coord.), *Educação: Africanidades-Brasil*. Brasília: SECAD/MEC.

PETIT MUÑOZ, Eugenio; NARANCIO, Edmundo; TRABEL Nalcis, José M. 1947. *La Condición Jurídica, Social, Económica y Política de los Negros durante el Coloniaje en la Banda Oriental*. Montevideo: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. 1996. “O Atlântico e o Comércio Triangular: Lisboa - Angola - Brasil”. En: *IV Congresso Luso-Afro-Brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ.

STUDER, Elena F.S. de. 1984. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII* [1958]. Buenos Aires: Hispanoamérica.

SUÁREZ PEÑA, Lino. 1924. “Apuntes y datos referentes a la raza negra en los comienzos de su vida en esta parte del Plata”. En: *Colección de Manuscritos del Archivo y Biblioteca Pablo Blanco Acevedo*, Documento nro. 127; Museo Lavalleja, Montevideo.

THORNTON, John. 1992. *Africa and Africans in the making of the Atlantic World, 1400-1680*. New York: Cambridge University Press.