Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"
Tercera serie, núm. 8, 2do. semestre de 1993

LAS CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DEL COMERCIO ATLÁNTICO DE ESCLAVOS HACIA LATINOAMÉRICA*

HERBERT S. KLEIN

EL FLUJO Y LA DISTRIBUCIÓN de los trabajadores esclavos africanos hacia América Latina estuvo determinado desde el comienzo mismo del tráfico por las condiciones del mercado laboral en las colonias americanas de las potencias ibéricas.[1] La necesidad de generar exportaciones internacionales a fin de garantizar el éxito de la colonización europea, así como la fácil disponibilidad de tierras, sumada a la escasez de trabajadores, motivaron el alto costo de la mano de obra en América. Para los españoles, la existencia de poblaciones indígenas campesinas de alta densidad organizadas en sociedades jerárquicas en los centros principales de México y Perú garantizaba una oferta firme de mano de obra, que lograron atraer —ya fuera a través de acuerdos de libre mercado o arreglos coercitivos— hacia la principal actividad exportadora: minería de plata y oro. El fracaso de las otras potencias europeas en la conquista de grupos indígenas estables de tales características generó una escasez crítica de trabajadores que sólo pudo superarse por medio de la importación de siervos blancos "por contrato" (*indentured*), o a través de la esclavización de poblaciones indígenas locales semi nómades.

La utilización de trabajadores esclavos indígenas, adoptada por los portugueses, tuvo éxito sólo en parte, debido en gran medida al escaso número de indígenas y a su muy alto grado de susceptibilidad a las enfermedades europeas.[2] Durante el primer siglo

* Este trabajo fue traducido por Elena Odriozola y Silvana G. Gorostidi (Residencia de traducción Instituto Nacional Superior del Profesorado en Lenguas Vivas - Universidad de Buenos Aires. Tutora: Prof. Noemi Rosemblatt).

[1] Al decir América Latina me refiero a las colonias de España y Portugal. Para aquellos interesados en el tráfico hacia las Indias Occidentales Francesas, sugiero consultar mi estudio conjunto con Stanley Engerman, "Facteurs de mortalité dans le trafic français d'esclaves au XVIII siècle", *Annales. Économies, Societés, Civilisations*, 31, núm. 6, 1976, 1213-1223, así como los capítulos y análisis referidos a este tema en el libro de mi autoría *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, 1978.

[2] Hasta el 1600, no obstante, los esclavos indígenas siguen constituyendo la mayoría del conjunto de trabajadores esclavos en las plantaciones bahianas. Véase Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society*, Cambridge, 1985, caps. 2 y 3.

de colonización también revistió importancia la utilización de siervos blancos "por contrato", pero así como ocurrió con los trabajadores esclavos indígenas, se volvió menos confiable con el transcurso del tiempo, debido a los crecientes salarios registrados en Europa hacia fines del siglo XVII, que provocaron una disminución en la oferta.[3] Este progresivo encarecimiento de la obtención de siervos blancos "por contrato" (*indentured*) coincidió con el momento en que el sistema agrícola comercial de América empezaba a desarrollar una capacidad exportadora a nivel internacional. Al no contar con recursos minerales, las otras potencias europeas buscaron producir cultivos agrícolo-comerciales aptos para enviar al mercado europeo. El azúcar, el tabaco, el café y el algodón demostraron ser los cultivos más redituables para la exportación, generando una alta ganancia originada en un consumo europeo en continua expansión.

Fue el crecimiento de nuevos centros de plantaciones con trabajadores indígenas esclavos o siervos blancos "por contrato" (*indentured*) el que finalmente creó un sector agrícolo-comercial americano lo suficientemente rico como para solventar la importación de los costosos esclavos africanos. Simultáneamente, la declinación de las poblaciones indígenas, a causa de la incidencia de las enfermedades europeas, y la demanda de trabajadores urbanos generada por el crecimiento de las ciudades hispanoamericanas dieron origen a un mercado firme para los esclavos africanos, a partir del siglo XVI.

Es el incremento en el volumen de las exportaciones agrícolas y mineras desde América lo que permite establecer el flujo y la dirección de los trabajadores esclavos africanos hacia el Nuevo Mundo en el período que va de 1492 a 1860, así como la finalización del tráfico de esclavos en el Atlántico. Este tráfico se inició con la apertura por parte de los portugueses de las rutas del Atlántico occidental en 1444, y continuó hasta la década de 1860. Durante este período de cuatrocientos años, llegó a América una cantidad cercana a los 10 millones de africanos (véase cuadro 1), de los cuales más de 5,6 millones, o el 56%, arribaron a las regiones hispana y portuguesa de América. En el siglo XVI, las colonias hispanoamericanas absorbían la mayor parte de los esclavos, y en el siglo XVII sólo eran superadas por Brasil, la primera economía agrícola de América. En conjunto, estas dos zonas absorbían casi las dos terceras partes de los esclavos que llegaban a los puertos americanos. La apertura de las Indias occidentales a la explotación inglesa y francesa a fines del siglo XVII condujo a una explosión en sus economías azucareras durante el siglo XVIII. De igual forma, la exportación de tabaco, y luego algodón, desde las plantaciones de las colonias británicas en América del Norte da cuenta del hecho de que la porción relativa de esclavos africanos absorbida por América Latina cayera a menos de la mitad durante ese siglo. A la vez, el cierre del tráfico inglés de esclavos, así como el de otros estados del norte europeo y de los Estados Unidos en el siglo XIX, significó que hacia comienzos de ese siglo el tráfico a Cuba y Brasil representara más de las tres cuartas partes del flujo de esclavos africanos hacia América.

[3] Para un buen relevamiento de este problema, consultar David Galenson, *White Servitude in Colonial America: An Economic Analysis*, Cambridge, 1981; y su texto "Rise and Fall of Indentured Servitude in the Americas: An Economic Analysis", en: *Journal of Economic History*, XLIV:1, 1984.

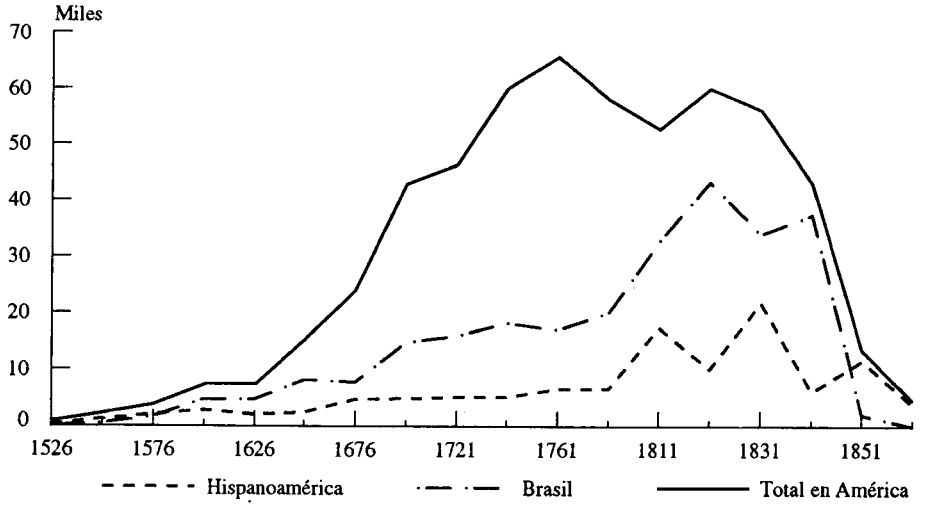
CUADRO 1. *Cantidades estimadas de esclavos en el tráfico del Atlántico hacia Europa y América, 1451-1870* (en miles)

Período	*Europa*	*Islas del Atlántico*	*S. Tomé*	*Hispano-américa*	*Brasil*	*Indias Occid. Británicas*	*Indias Occid. Francesas*	*Norteamérica Brit.-EEUU*	*Indias Occid. Danesas y Holandesas*	*TOTAL*	*Por año*
1451-1475	12,5	2,5								15,0	0,6
1476-1500	12,5	5,0	1,0							18,5	0,7
1501-1525	12,5	5,0	25,0							42,5	1,7
1526-1550	7,5	5,0	18,8	12,5						43,8	1,8
1551-1575	2,5	5,0	18,8	25,0	10,0					61,3	2,5
1576-1600	1,3	2,5	12,5	37,5	40,0					93,8	3,8
1601-1625	0,3		12,5	75,0	100,0					187,8	7,5
1626-1650	0,3		6,3	52,5	100,0	20,7	2,5			182,3	7,3
1651-1675	0,3		2,7	62,5	185,0	69,2	28,8		20,0	368,5	14,7
1676-1700	0,3		2,4	102,5	175,0	173,8	124,5		24,0	602,5	24,1
1701-1720				90,4	292,7	160,1	166,1	19,8	126,0	855,1	42,8
1721-1740				90,4	312,4	198,7	191,1	50,4	83,3	926,3	46,3
1741-1760				90,4	354,5	267,4	297,8	100,4	86,7	1 197,2	59,9
1761-1780				121,9	325,9	335,3	335,8	85,8	105,0	1 309,7	65,5
1781-1810				185,5	605,9	439,5	357,6	91,6	83,0	1 763,1	58,8
1811-1820				177,8	327,7		18,8	10,0		534,3	53,4
1821-1830				103,5	431,4	0,4	57,9	2,0	0,1	595,3	59,5
1831-1840				207,0	334,3	10,2	0,6			552,1	55,2
1841-1850				54,6	378,4					433,0	43,3
1851-1860				122,0	6,4		12,5	0,3		141,2	14,1
1861-1870				32,6			5,9			38,5	3,9
TOTAL	50,0	25,0	100,0	1 643,6	3 979,6	1 675,3	1 599,9	360,3	528,1	9 961,8	33,2

FUENTE: Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, 1969, p. 116, cuadro 33 (1451-1600); cuadro 67, p. 234 (1811-1870), y David Eltis, "The Nineteenth Centuy Transatlantic Slave Trade, An Annual Time Series of Imports into the Americas broken down by Region", en: *Hispanic American Historical Review*, 67:1, 1987, cuadro V, p. 136.

El verdadero movimiento de esclavos hacia Latinoamérica fue un fenómeno posterior a 1700. Menos de un cuarto del total de sus inmigrantes africanos habían llegado a cada una de las regiones ibéricas con anterioridad a esa fecha, a pesar del hecho de que los ibéricos absorbieron la mayoría de los africanos llegados antes de 1700. Los movimientos pico de esclavos africanos hacia América Latina tuvieron lugar desde fines del siglo XVIII hasta las primeras décadas del XIX. Hacia la década de 1720, América Latina importaba 20 000 esclavos al año, cantidad que se mantuvo bastante estable hasta la primera década del nuevo siglo. En la década de 1810, sin embargo, la cifra se duplicó a más de 50 000 al año y llegó a su pico en la década de 1830, con más de 54 000 esclavos al año. Este elevado volumen se registró en un período más tardío que el tráfico hacia las otras colonias europeas, puesto que la mayoría de las otras repúblicas europeas y norteamericanas había puesto fin al tráfico de esclavos en las primeras décadas del nuevo siglo. Hubo también algunas diferencias en lo que a tiempos respecta dentro de las regiones latinas: Brasil importó su mayor promedio anual en la década de 1820, mientras que las colonias hispanas, Cuba sobre todo, alcanzaron su máxima inmigración africana una década más tarde (véase gráfico 1).

GRÁFICO 1. *Arribo anual promedio de africanos a América 1526-1870*

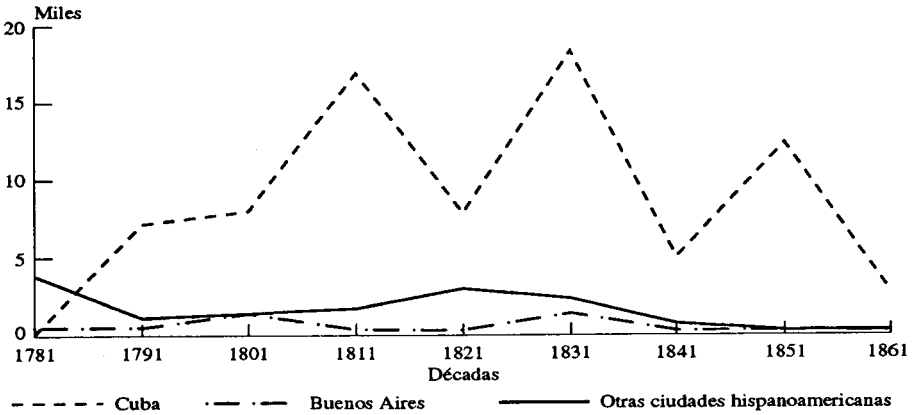


Basado en los datos y períodos de tiempo del cuadro 1.

Si bien a lo largo del tiempo varió la importancia de los distintos puestos brasileños como importadores de esclavos, hasta bien avanzado el siglo XIX, Río de Janeiro ocupó

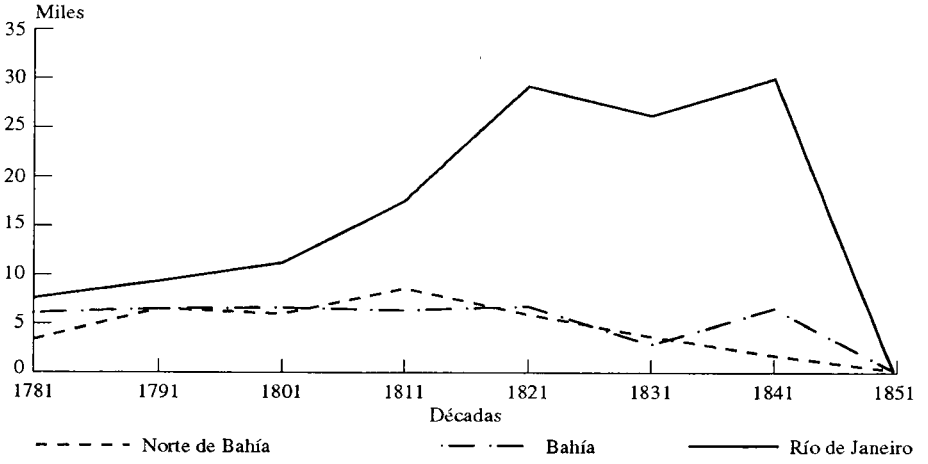
siempre el primer lugar, seguido de cerca por Salvador, y Recife ubicado a escasa distancia. De hecho, no fue sino hasta la década de 1810 cuando Río de Janeiro finalmente superó su cuota habitual y comenzó a absorber la mitad de los esclavos que llegaban al Brasil. A partir de ese momento, los puertos del noreste nunca volverían a ocupar su posición anterior (véase gráfico 2 y cuadro1). En las colonias hispanas, sin embargo, los patrones mostraban diferencias mucho más marcadas. En el período inicial, Vera Cruz fue un puerto de importancia, aunque no tanto como Cartagena y Panamá, ambos depósitos de gran importancia para el tráfico hacia la región norte de América del Sur y Perú. La liberación del comercio de esclavos declarada por la Corona de España en 1789 y la apertura de Cuba y Puerto Rico al cultivo de plantación de las Indias Occidentales produjeron un cambio en la dirección del tráfico, de Sudamérica y las colonias continentales, hacia el Caribe español. Cuba pasó de desempeñar un papel secundario en las importaciones, durante la década que se inició en 1780, a tomar el 90% del total de esclavos africanos que llegaban a las colonias hispanas en la década de 1790. Debido a las Guerras de la Independencia iniciadas a partir de 1810, la región continental de América del Sur nunca más fue un importador de gran envergadura. El tráfico se dirigió en su mayor parte a Cuba y —en menor medida— a Puerto Rico (véase gráfico 3 y cuadro 1). Además, el cambio de dirección tuvo lugar en el mismo momento en que la corriente de africanos hacia las colonias hispanoamericanas alcanzaba su pico máximo.

GRÁFICO 2. *Arribo anual promedio de africanos a Cuba e Hispanoamérica, 1781-1870*



Basado en el cuadro 1.

GRÁFICO 3. *Arribo anual promedio de africanos a puertos brasileños, 1781-1859*



Basado en el cuadro 1.

Desde los comienzos del tráfico de esclavos en el Atlántico, la corriente migratoria fue predominantemente masculina: con leves variaciones a través del tiempo y del espacio, los hombres representaban dos tercios del total de africanos que cruzaban el Atlántico. Si bien de tiempo en tiempo se verificó algún cambio en las cifras, resultaba muy llamativo que en la perspectiva general la variación fuera muy leve. Así, de los esclavos enviados a Brasil desde los dos puertos principales de Angola en el siglo XVIII los aproximadamente 18 000 varones trasladados representaban el 62% del total de esclavos que se transportaban (véase cuadro 3). Entre los alrededor de 182 000 esclavos que llegaron a Cuba a fines del siglo XVIII y principios del XIX, 71% eran varones (véase cuadro 4). Por último, en un muestreo de buques de esclavos llegados a todos los puertos de Brasil y Cuba durante el siglo XIX, los hombres representaban el 68% del total que arribó (véase cuadro 5).

CUADRO 2. *Categorías etarias de los esclavos que partían de los puertos de Luanda (1750-1757) y Benguela (1762-1767)*

Puertos	*Adultos*	*Niños*	*Lactantes*	*TOTALES*
Luanda	74 353	4 438	906	79 697
Benguela	29 116	78	276	29 470
TOTALES	103 469	4 516	1 182	109 167

FUENTE: Klein, *Middle Passage*, cuadros A.2, A.3

CUADRO 3. *Sexo y edad de los esclavos africanos comprados por la Cia. de Grão para e Maranhoa para su envío al Brasil, 1756-1788*

Categoría etaria	*Varones*	*Mujeres*	*TOTAL*
Adultos	14 795	8 253	23 048
Adolescentes	3 045	2 465	5 510
Niños (lactantes)			99
TOTAL	17 840	10 718	28 657

FUENTE: Antonio Carreria, *As Companhias Pombalinas...*, Porto, 1983, p. 90. Esta es una segunda edición del estudio de 1969 sobre tráfico de esclavos, con más datos referentes a sexo para esta compañía que en la primera edición.

CUADRO 4. *Edad y sexo de esclavos llegados a la Habana, 1790-1820*

	Varones			*Mujeres*			
Período	*Adultos*	*Adolescentes*	*Niños*	*Adultas*	*Adolescentes*	*Niñas*	*TOTAL*
1790-1794	14 985	1 587	3 885	3 531	1 173	2 062	27 223
1795-1799	11 805	1 537	2 846	2 662	763	1 031	20 644
1800-1804	18 344	2 548	4 320	6 218	2 004	2 334	35 768
1805-1809	6 727	1 172	2 405	1 738	520	931	13 493
1810-1814	8 712	2 133	3 711	2 494	1 289	1 823	20 162
1815-1819	22 606	7 910	12 558	9 171	5 251	6 603	64 099
1820	69	127	73	57	105	105	536
TOTAL	83 248	17 014	29 798	25 871	11 105	14 889	181 925

FUENTE: AGI, Santo Domingo, legajo 2207.

CUADRO 5. *Edad promedio y proporción de sexos de esclavos africanos llegados de 1811 a 1867*

Región	*% varones*	*(buques)*	*% niños*	*% niñas*	*% niños total*	*(buques)*
Cuba	70	182	24	15	39	158
Norte de Bahía	64	11	22	16	39	11
Bahía	64	61	20	13	33	61
Río de Janeiro	67	38	35	19	54	29
TOTAL	68	292	25	15	40	259
(n)	53 837		15 765	9 685	25 450	

FUENTE: Calculado a partir de Eltis, *Economic Growth*, cuadro B.1, p. 256

El tráfico general mostró también una muy baja proporción de niños, aunque con mayores variaciones que en lo referente a sexo, a causa de las diversas definiciones de "niño" adoptadas. A mediados del siglo XVIII, por ejemplo, los buques de esclavos que partían de los dos puertos de Angola rumbo a Brasil transportaban un 5% de niños, porcentaje muy bajo (véase cuadro 2). Durante el mismo período, del total de esclavos comprados en África para los puertos del norte brasileño, sólo un 20% eran niños (véase cuadro 3), una distribución más normal. En lo que se refiere al tráfico cubano, los niños —en este caso según una distribución etaria que incluía adolescentes en la categoría "niño"— llegaban en una proporción del 40% del total de la migración forzada (véase cuadro 4). Por último, una muestra de los buques que partieron hacia Cuba y Brasil en el siglo XIX (véase cuadro 5) exhibe un promedio similar a los anteriores, de 40% .[4]

Cabe preguntarse cuál era la razón de estos sesgos etario y sexual tan marcados. Para los observadores de la época, podían obedecer a factores de la demanda, en este caso, los conceptos, prejuicios y preferencias de los dueños de plantaciones americanos y de los importadores de esclavos. Sin embargo, la investigación reciente sugiere que el desequilibrio en lo que respecta a cantidad de varones y mujeres esclavos que partían desde África estaba determinado en mayor medida por condiciones de la oferta en África, que por factores de la demanda en América. Si bien el precio de mujeres y varones en América no era el mismo, esto no constituía una razón suficiente para explicar la baja proporción de mujeres en el trafico. Más aún, en toda sociedad esclavista en América, se abonaba una suma extra por niños nonatos. Los economistas señalan que, en consecuencia, los dueños de plantaciones y propietarios de esclavos abonaban un precio especial por las mujeres fértiles, más elevado que el que indicaría el precio de alquiler, basado únicamente en la capacidad física para producir bienes y servicios.[5] Asimismo, las mujeres desempeñaban casi todas las mismas tareas manuales que los hombres en las plantaciones, y —de hecho— componían la mayoría de las cuadrillas de trabajadores para el cultivo de azúcar, café y algodón.[6] Tampoco había diferencias en lo referente a tasa de mortalidad durante el cruce del Atlántico, diferencia que podría haber dado cuenta de la renuncia europea a enviar esclavas. La respuesta parece consistir simplemente en que los africanos ofrecían muchas menos mujeres que hombres en los mercados costeros de venta de esclavos.

La demanda de mujeres nativas, libres o esclavas, en la misma África era muy elevada, y fue precisamente esta contrademanda la que motivó que un número menor

[4] Para relevamientos detallados recientes de estos sesgos etario y sexual en otros tráficos, véase David Geggus, "Sex Ratio, Age and Ethnicity in the Atlantic Slave Trade: Data from French Shipping and Plantation Records", en: *Journal of African History*, 30, 1989.

[5] Para un relevamiento de los precios de los esclavos en América según el sexo, véase Manuel Moreno Fraginals, Herbert S. Klein y Stanley L. Engerman: "Nineteenth Century Cuban Slave Prices in Comparative Perspective", en: *American Historical Review*, 88, núm. 4, diciembre de 1983.

[6] Ver Barry W. Higman, *Slave Population and Economy in Jamaica, 1807-1834*, Cambridge, 1976, pp. 161, 194, 197, para información referida a Jamaica en el siglo XIX; y para Santo Domingo en el siglo XVIII, véase Gabriel Debien, *Les esclaves aux antilles françaises*, Basse-Terre and Fort-de-France, 1974, cap. VIII.

de mujeres ingresara al tráfico de esclavos en el Atlántico. En algunas sociedades africanas, las mujeres eran muy valoradas por constituir el medio de adquisición de estatus, parentesco y familia. Una de las características distintivas de las sociedades del oeste de África radicaba en su énfasis en sistemas de parentesco matrilineales y uxorilocales. Puesto que aun las esclavas podían representar vínculos significativos dentro de las redes de parentesco, su importancia en el sistema social resultaba acrecentada. Además, en las sociedades poliginias resultaba menos oneroso adquirir mujeres esclavas que mujeres libres; en consecuencia, eran muy valoradas en dichas sociedades. Más importante aun que los factores anteriores fue la práctica difundida en el oeste de África de emplear mujeres como grupo primario en el trabajo agrícola. Por todas estas razones, las mujeres alcanzaban precios más elevados que los hombres en los mercados internos africanos.[7]

Además de la alta proporción de hombres, el tráfico también mostraba una muy baja proporción de niños. Si bien la tasa de mortalidad de los niños en la travesía no era más alta que la de otros grupos de esclavos, su bajo precio de venta, así como su costo de transporte —igual al de los adultos— desalentaron su compra por parte de los capitanes de los buques de esclavos. En apariencia, los niños tenían además un precio más elevado que los varones adultos en el tráfico interno de esclavos y es probable que no hayan aparecido en la costa en grandes cantidades a causa de las condiciones de la oferta local.

Estos sesgos en edad y sexo de los esclavos africanos ejercieron una influencia directa sobre el crecimiento y declinación de las poblaciones esclavas americanas. La baja proporción de mujeres en cada buque que llegaba, el hecho de que la mayoría de estas esclavas eran adultas maduras que habían pasado varios de sus años fértiles en África, y el hecho de que pocos niños fueran trasladados a América revistieron una importancia fundamental para la historia del crecimiento demográfico subsiguiente. Las pocas mujeres africanas que arribaban habían perdido algunos años potencialmente reproductivos, con lo cual tenían menor capacidad para reproducir la cantidad total de varones y mujeres de la cohorte original de inmigrantes, y mucho menos para crear una generación mayor que el número total que había llegado desde África. Así, a las regiones de América que recibieron una corriente densa y constante de esclavos africanos habría de resultarles difícil mantener sus poblaciones esclavas, y más aún incrementar su tamaño sin recurrir a nuevos inmigrantes. Sin embargo, una vez que la inmigración africana cesó, las poblaciones esclavas pudieron empezar a aumentar a través del crecimiento vegetativo, en la medida en que no se produjera una emigración cuantiosa a través de la emancipación.

Fue este constante crecimiento negativo de la primera generación de esclavos africanos lo que explica la creciente intensidad del tráfico hacia América durante los siglos XVIII y XIX. A medida que aumentaba la demanda de productos americanos en los

[7] Herbert S. Klein, "African Women in the Atlantic Slave Trade", en: Claire Robinson y Martin S. Klein,: *Women and Slavery in Africa*, Madison, 1983; y David W. Galenson, *Traders, Planters and Slaves: Market Behavior in Early English America*, Cambridge, 1986, pp. 105 y ss.

mercados europeos, a causa del consumo cada vez más popular de tabaco, algodón, café y sobre todo azúcar, la necesidad de trabajadores se incrementó y sólo pudo satisfacerse importando más africanos. Si bien antes de 1700 se habían enviado aproximadamente 2,2 millones de esclavos, no fue sino hasta principios del siglo XVIII cuando los esclavos se convirtieron en la mayor "exportación" africana: durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX se transportaron a América cuatro quintos del total de esclavos enviados allí.

El crecimiento demográfico relativo en América, debido al impacto del tráfico de esclavos, no fue uniforme en todas las colonias o repúblicas. El hecho de que la población esclava de Estados Unidos creciera a tasas positivas inusualmente altas a partir de principios del siglo XVIII se destaca como una experiencia prácticamente única. Si bien la relativa marginalidad de las exportaciones norteamericanas a los mercados europeos explica el bajo volumen relativo de migración de esclavos africanos, así como el consiguiente predominio más temprano de esclavos nativos entre los trabajadores, la explosión demográfica final puede explicarse sólo en términos de variables demográficas más complejas. La tasa de crecimiento de la población esclava en Estados Unidos superó la que alcanzarían en el siglo XIX otras sociedades esclavistas que terminaron contando con un predominio de población esclava nativa o criolla.

El argumento de los historiadores estadounidenses en el sentido de que se brindaba un "mejor tratamiento" a los esclavos en Estados Unidos ha sido rechazado por los historiadores demográficos. Resulta evidente que el período de fecundidad potencial de las esclavas en toda América era aproximadamente el mismo. Puesto que la duración de la fecundidad (determinada por las edades de la menarca y la menopausia) se encuentra en relación directa con las distintas condiciones de salud, alimentación y trabajo, la similitud de su duración invalida el argumento del "mejor tratamiento". Investigaciones recientes señalan que la diferencia básica puede atribuirse a la duración del período de lactancia: las esclavas estadounidenses adoptaron el esquema de Europa del Norte de amamantar a sus niños durante un año, mientras que las del resto de América mantuvieron la práctica africana tradicional de hacerlo por dos años. A su vez, el efecto anticonceptivo del amamantamiento da cuenta del mayor espaciamiento entre hijos, en el caso de las esclavas no estadounidenses. Por el contrario, las esclavas fecundas de los Estados Unidos, con sólo un año de amamantamiento, dieron a luz un mayor número de hijos.[8]

Sin embargo, el argumento del "mejor tratamiento" no se agota en el tema del crecimiento demográfico, puesto que es evidente que todas las Tablas de Vida referidas a esclavos americanos en el siglo XIX muestran que los esclavos estadounidenses vivían más tiempo que sus pares en el resto de América. La expectativa de vida promedio de los esclavos varones era de casi 30 años en Brasil, por ejemplo, y de entre 30 y 40 en Estados Unidos. Sin tener en cuenta las elevadas tasas de mortalidad infantil, la expectativa de vida promedio comparable para los niños que llegaban a la edad de 5 años

[8] Herbert S. Klein y Stanley L. Engerman, "Fertility Differentials between Slaves in the United States and the British West Indies: A note on Lactation Practices and their Implications", en: *William and Mary Quarterly*, XXXV, núm. 2, 1978.

era de entre 30 y 40 entre los esclavos brasileños y de poco más de 40 para los estadounidenses. A primera vista, lo anterior parecería apoyar el argumento del "mejor tratamiento". De hecho, sin embargo, la misma diferencia podía encontrarse entre los hombres de color y blancos libres en todas las sociedades americanas. Esto es, los brasileños blancos vivían comparativamente menos que los blancos norteamericanos. En consecuencia, no es el tratamiento especial brindado a los esclavos sino las distintas condiciones generales de salud las que explican las diferencias comparativas en cuanto a expectativas de vida.

En ningún caso, sin embargo, habría de verificarse en sociedad esclavista americana alguna el así llamado "promedio de siete años" de vida al cual hace referencia la literatura de los siglos XVIII y XIX. Este mito de una fuerza laboral de corta vida estaba relacionado con la realidad observada: la declinación de la población esclava bajo el impacto de una densa inmigración de esclavos africanos. Los observadores no tuvieron en cuenta el desequilibrio en lo referente a distribución de edades y sexos de estos africanos como causa del crecimiento demográfico negativo de la fuerza laboral esclava. Más bien, relacionaron la declinación poblacional con una muy alta mortalidad y baja expectativa de vida. No obstante, todos los estudios recientes señalan una tasa positiva de crecimiento demográfico entre los esclavos nacidos en América, así como una expectativa de vida mucho mayor que los así llamados "siete años promedio de trabajo" en todas las sociedades de América.[9]

El transporte de los esclavos hacia América Latina estaba a cargo de traficantes portugueses y brasileños, cuando el destino era Brasil, y de cualquier otra nacionalidad, en el caso de las colonias hispanoamericanas. Si bien como resultado final los portugueses trasladaron el mayor número de esclavos, en el que fuera el tráfico más duradero, a menudo y en períodos dados fueron superados por otras potencias europeas. Durante la última parte del siglo XVII y principios del XVIII predominó Holanda, mientras que en el resto del siglo XVIII y primera parte del XIX lo hicieron Inglaterra y Francia. Si bien Portugal abastecía básicamente al Brasil, también proveyó de esclavos a los españoles durante los primeros años del tráfico. Fue seguida por Holanda, Francia y, por último, Inglaterra, la más importante proveedora de las colonias españolas.[10] Era usual que estos países obtuvieran contratos monopólicos, y no fue hasta 1789 cuando

[9] Véase Jack E. Eblen, "On the Natural Increase of Slave Populations. The Example of the Cuban Black Population, 1775-1900", en: Engerman y Genovese, *Race and Slavery*; y Barry W. Higman, *Slave Populations of the British Caribbean, 1807-1834*, Baltimore, 1984.

[10] Para el tráfico más temprano a las colonias hispanoamericanas, véase Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, 1977; y Marisa Vega Franco, *El tráfico de esclavos con América (asientos de... 1663-1674)*, Sevilla, 1984. Con respecto a la participación inglesa en este mismo tráfico, véase Colin A. Palmer, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Urbana, Illinois, 1981; David L. Chandler, *Health and Slavery in Colonial Colombia*, Nueva York, 1981; Jorge Palacios Preciado, *La trata de negros por Cartagena de Indias*, Tunja, Colombia, 1973. Para el caso especial de la ruta hacia Buenos Aires, que a menudo consistía en un tráfico realizado a través de puertos brasileños, véase Elena F. S. Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, 1958.

España hizo del tráfico de esclavos a sus colonias una práctica de libre comercio, con la esperanza de promover la competencia y, en consecuencia, precios más bajos para los propietarios de plantaciones en las Indias Occidentales. En ese momento, los comerciantes españoles tenían además una participación directa en el tráfico, sobre una base más sistemática.

En la literatura tradicional, principalmente la anglosajona, se señalaba que los portugueses eran los peores traficantes, en términos del manejo de esclavos transportados. Sin embargo, todos los estudios comparativos sistemáticos de la trata de esclavos muestran que todos los traficantes utilizaban el mismo tipo de buque, empleaban las mismas técnicas de alimentación e higiene, y tenían las mismas tasas de mortalidad de esclavos transportados.

Los patrones reales de mortalidad en el tráfico africano hacia América Latina y los costos relativos de adquisición de estos esclavos son de hecho dos cuestiones interrelacionadas. Las preguntas referidas al aspecto económico del tráfico comienzan con la más fundamental de ellas: quién se beneficiaba con la trata de esclavos.

En un principio, en la literatura tradicional, se argumentaba que el tráfico era un monopolio europeo, del cual los africanos recibían escasa compensación y que devengaba ganancias astronómicas, dado que los esclavos se compraban con productos europeos de mala calidad, segunda mano o descarte, con frecuencia a un valor inferior al real.[11]

Sin embargo, a partir de un análisis minucioso de costos de abastecimiento,[12] resulta evidente que los esclavos comprados en África no eran un artículo de bajo costo. Para su pago se utilizaban productos de costosa manufactura, que representaban el desembolso más importante en la organización del viaje, superior a la suma de los gastos efectuados en concepto de nave, jornales y provisiones. Por ejemplo, para los esclavistas franceses del siglo XVIII, la mercadería empleada para la compra de esclavos representaba dos tercios del costo de equipamiento.[13]

En segundo lugar, las exigencias africanas determinaban que se realizaran exportaciones europeas a la región subsahariana, y a la cabeza de la lista figuraban telas de las Indias Orientales, ricamente tramadas. A tal punto llegaban su importancia y costo en este comercio que los europeos —en especial los ingleses— trataron desesperadamente de substituirlas por imitaciones europeas más económicas, sin lograr su cometido. Fue

[11] De acuerdo con Williams esas ganancias eran tan enormes que constituían una fuente decisiva para el financiamiento del surgimiento de la industria inglesa. En esta tesis original y relevante Williams propuso una relación causal entre el comercio de esclavos, la esclavitud en los Estados Unidos y la industrialización de Inglaterra. Eric Williams, *Capitalism and slavery*, Chapel Hill, 1944.

[12] Dieudonné Rinchon, *Les armements négriers au XVIIe siècle*, Bruselas, 1956; Jean Heyer, *L'armement nantais dans le deuxième moitié du XVIIe siècle*, París, 1969; Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British abolition, 1760-1810*, Londres, 1975; Robert Louis Stein, *The French Slave Trade in the eighteenth century: an old regime business*, Madison, 1979; Jay Coughtry, *The notorious triangle: Rhode Island and the African slave trade 1700-1807*, Filadelfia, 1981; Carrrera, *As companhias pombatinas*.

[13] Meyer, *L'armament nantais*, pp. 161-163. Dos fuentes independientes (según Klein, *Middle Passage*, p. 69) indican que el cargamento con destino a África en barcos de fines del siglo XVIII representaba el 65% de los costos totales.

en realidad su carácter de puertos de tráfico asiático lo que explica que Liverpool y Nantes emergieran, en el siglo XVIII, como los principales puertos de tráfico de esclavos de Inglaterra y Francia, respectivamente.

Seguían a las telas en orden de importancia económica: el hierro en barra, las herramientas agrícolas, los utensilios domésticos, las armas, la pólvora, el brandy, el ron y otros licores, el tabaco y un sinnúmero de otros productos relativamente costosos.[14] Incluso cuando los europeos usaban productos africanos en la compra de esclavos, éstos a su vez eran adquiridos a cambio de productos manufacturados, de origen europeo o asiático, que los esclavistas pagaban con moneda fuerte. Además, a diferencia de la mayoría de las transacciones que Europa realizaba con las colonias, el comercio con África requería la compra de una gran cantidad de productos no elaborados localmente —desde tabaco brasileño y muebles holandeses hasta telas de las Indias orientales—. El alto costo de la mercadería requerida para la compra de esclavos, sumado al dominio que África ejercía sobre las provisiones y el control de precios hacían que la compra de esclavos no fuera un ítem de bajo costo en el comercio internacional.

En la literatura europea tradicional sobre tráfico de esclavos se daba por sentado que, dado el costo supuestamente bajo de los esclavos, convenía hacinar en el barco tantos como éste pudiera trasladar sin hundirse y luego aceptar las altas tasas de mortalidad que se alcanzaban durante la travesía del Atlántico. Si todo esclavo enviado vivo significaba una ganancia neta, ni siquiera la pérdida de cientos de ellos hubiera modificado la importancia económica. Sin embargo, si los esclavos no representaban un artículo barato o sin costo, la idea del "hacinamiento a bordo" tampoco tiene mucho sentido. De hecho, el alto grado de mortalidad durante las travesías ocasionaba serias pérdidas financieras.[15]

Mucho más convincente que estos argumentos teóricos en contra de esta imprudente destrucción de vidas, es el hecho de que ningún estudio ha demostrado aún una correlación sistemática importante entre el número de esclavos trasladados y la mortalidad en alta mar. El análisis estadístico de miles de travesías no indica la existencia de una correlación significativa entre tonelaje o espacio disponible y mortalidad.[16]

Esto no significa que los esclavos viajaran cómodos; en realidad, disponían de menos lugar que las tropas o convictos de aquella época. Simplemente, dada su vasta experiencia y las exigencias del tráfico, los esclavistas sólo cargaban tantas personas como creían que

[14] Los esclavistas establecidos en América tenían por lo general menos acceso a los hilados asiáticos o las manufacturas europeas; por lo tanto, se valían de productos americanos de gran demanda en África —sobre todo ron y tabaco— los dos artículos claves transportados por esclavistas norteamericanos y brasileños. Véase Jay Coughtry, *The Notorious Triangle*, pp. 80 y ss.; Manoel dos Angos da Silva Rebelo, *Relações entre Angola y Brasil, 1808-1830*, Lisboa, 1970, y Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite de negres entre le golfe de Benin et Bahia de Todos os Santos, du dix-septième au dix-neuvième siècle*, París, 1968.

[15] Robert Stein estimaba que "la muerte de cada esclavo en un contingente de 300 teóricamente reducía las ganancias en 67%, y una tasa de mortalidad promedio de entre 10 y 15% la reducía entre un 20 y un 30%". Stein, *The French Slave Trade*, pp. 141-142.

[16] Para datos mas recientes sobre este tema véase Charles Garland y Herbert S. Klein, "The Allotment of Space for African Slavers aboard Eighteenth Century British Slave Ships", *William & Mary Quarterly*, XLII, núm. 2 (1985).

fuera posible trasladar a salvo en el cruce del Atlántico. Algunas referencias aisladas señalan que en el período anterior a 1700 los esquemas de aprovisionamiento y transporte en un principio eran deficientes, pero todos los estudios sobre tráfico realizados con posterioridad a esa fecha coinciden en señalar que los esclavistas llevaban el doble de las provisiones y el agua necesarios para cada viaje, y que en la mayoría de los casos solían transportar un número de esclavos inferior al límite legalmente autorizado.

Estos continuos avances en materia de transporte se reflejaban en las tasas decrecientes de mortalidad. La tasa promedio de mortalidad de los viajes anteriores a 1700 rondaba el 20%. A su vez esta tasa media variaba en forma considerable: muchos barcos tenían tasas muy bajas, mientras que otros tantos experimentaban tasas cuyas cifras superaban la tasa media en dos veces o más. Sin embargo, con posterioridad a 1700, ambas tasas medias disminuyeron, y lo mismo sucedió con la variación en torno a aquélla. A mediados de siglo se llegó aproximadamente a un 10% y en los últimos veinticinco años el promedio estaba por debajo de este porcentaje, excepto en la nueva ruta de África Oriental. Además, la distorsión en torno a estas medias se había reducido y dos tercios de las naves alcanzaban valores iguales o inferiores a la tasa. Así lo indican las tasas de mortalidad de africanos llegados al puerto de Río de Janeiro a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX (véase cuadro 6).

CUADRO 6. *Mortalidad de esclavos durante los siglos XVIII y XIX en la ruta del Atlántico que unía determinados puertos africanos con Río de Janeiro*

Puerto/Región	*Mortalidad media (%)*	*Desviación estándar (%)*	*Número de barcos*
I. 1795-1811	94	80	350*
África occidental	63	28	7
Luanda	103	77	162
Benguela	74	63	165
Mozambique	234	135	13
II. 1825-1830	66	69	388
Puertos del Congo	33	42	117
Ambriz	62	47	47
Luanda	71	46	84
Benguela	73	44	55
Mozambique	121	99	85

* Los totales incluyen unos pocos barcos provenientes de puertos menores, no detallados.

FUENTES: I. Arquivo Nacional, Río de Janeiro, códice 242.

II. *Diário de Rio de Janeiro* y *Jornal Do Comércio* (1825-1830)

Estas disminuciones en la mortalidad se debieron a la estandarización adoptada en forma creciente en el tráfico. Se construían barcos especialmente diseñados para el tráfico de esclavos de todas las naciones. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII los barcos de esclavos utilizados por los esclavistas europeos promediaban las 200 toneladas, un tonelaje al parecer ideal, que se adecuaba perfectamente al potencial de carga del tráfico. Los esclavistas también fueron los primeros mercaderes en adoptar embonos de cobre para sus barcos, un nuevo y costoso método para prolongar la vida útil de los mismos y garantizar una mayor velocidad. Cabe señalar que estos barcos de transporte de esclavos eran mucho más pequeños que los europeos empleados en el tráfico de las Indias Orientales u Occidentales, lo cual explica en gran medida por qué el famoso modelo de comercio triangular (mercadería europea a África, esclavos para América y azúcar para Europa, todo en un mismo viaje) es prácticamente un mito. La mayor parte de los frutos americanos llegaban a los mercados europeos en barcos de las Indias Occidentales, mucho más grandes, especialmente construidos y diseñados para este tipo de comercio; la mayoría de los barcos de esclavos no regresaban con cargamentos o, si lo hacían, eran de poca monta; y en el tráfico más grande de esclavos, el de Brasil, ningún barco negrero salía de Europa o regresaba a ella.

Todos los traficantes transportaban alrededor de dos esclavos y medio por tonelada, y si bien existían ciertas variaciones en cuanto al número y proporción de los tripulantes, todo barco llevaba el doble o más de los hombres necesarios para tripularlo, y por lo tanto, el doble o más que cualquier otro transporte transoceánico. Esta proporción tan alta de marineros por tonelaje se debía a la necesidad, por razones de seguridad, de controlar a los prisioneros esclavos. Todos los traficantes europeos usaban también los mismos procedimientos de abastecimiento, salud y transporte: construían cubiertas provisorias para alojar a los esclavos y los separaban por edad y sexo. Casi todos los europeos adoptaron por la misma época la vacuna antivariólica, todos transportaban grandes cantidades de provisiones africanas para alimentar a los esclavos, y todos utilizaban los mismos métodos para la higiene diaria, el ejercicio y el cuidado de los enfermos. Esta estandarización explica que la disminución de la mortalidad fuera una experiencia común a todos y se opone en gran medida a las afirmaciones contemporáneas de que un traficante europeo era "mejor" o más eficiente que otro.[17]

Aunque estas estadísticas, bien fundadas por cierto, dan por tierra con muchos de los viejos temas de mortalidad "astronómica" y "hacinamiento", cabe preguntarse aún si un 5% de mortalidad en un viaje de 30 a 50 días representa un porcentaje alto o bajo para un adulto joven y sano. Si dicha mortalidad hubiera ocurrido entre agricultores jóvenes en la Francia del siglo XVIII, se la consideraría una tasa epidémica. Por lo tanto, los europeos lograron disminuir la tasa a porcentajes en apariencia bajos, pero aun así estas

[17] Para un estudio detallado de estos temas y datos sobre mortalidad consúltese Klein, *Middle Passage*, caps. 4, 7 y 8. Una reciente y controvertida vuelta a un punto de vista más tradicional respecto de la mortalidad de esclavos en las travesías, con el acento puesto en las características supuestamente perversas de los traficantes brasileños —en oposición a los europeos— puede hallarse en Joseph Miller, *The Way of Death: Merchant Capitalism and The Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, Wisconsin, 1988.

tasas representaban cifras altísimas para una población adulta, sana, seleccionada con tanto cuidado. De igual modo, mientras que en el siglo XVIII las tasas de mortalidad entre las tropas, los convictos y los inmigrantes se aproximaban a las de los esclavos, en el siglo XIX cayeron sostenidamente a cifras inferiores a 1% para viajes transatlánticos. Entre los esclavos, sin embargo, estas tasas nunca estuvieron por debajo del 5% en ninguno de los grandes grupos de barcos estudiados. Así, paradójicamente, parece haber existido una tasa mínima que los europeos jamás pudieron reducir, debido a las rigurosas condiciones de transporte.[18]

Las muertes ocurridas en las travesías se debían a diversas causas, en su mayor parte a trastornos gastrointestinales, con frecuencia provocados por la calidad de los alimentos o del agua disponibles en el viaje, y a las fiebres. Los brotes de disentería o "flujo sanguinolento" como se la llamaba eran comunes y podían cobrar proporciones epidémicas. El hecho de que los esclavos estuvieran cada vez más expuestos a esta enfermedad incrementó tanto las tasas de contaminación de las provisiones como el porcentaje de muertes. La disentería era responsable de la mayoría de las muertes y la más común de las enfermedades en todos los viajes. Las tasas astronómicas de mortalidad alcanzadas en algunos viajes se debían a brotes de viruela, sarampión u otras enfermedades muy contagiosas que no estaban relacionadas con el tiempo transcurrido en alta mar, las condiciones de los alimentos y el agua, la higiene o las prácticas sanitarias. Era precisamente el carácter impredecible de estos brotes epidémicos lo que impedía, aun al capitán más eficiente y experimentado, librarse de tasas de mortalidad muy elevadas en un viaje determinado.

Si bien en general la mortalidad no guardaba relación directa con el tiempo transcurrido en alta mar, había algunas rutas en las que el tiempo sí era un factor determinante. Por el simple hecho de ser un tercio más larga que cualquier otra ruta, el comercio de esclavos de África Oriental desarrollado a fines del siglo XVIII y principios del XIX se caracterizó por una mortalidad global más alta que el de las rutas de África Occidental, aun cuando la mortalidad diaria en alta mar era la misma o inferior a la de rutas más cortas. Además, con sólo transportar juntos esclavos de diferentes zonas epidemiológicas de África, se garantizaba la transmisión de un sinnúmero de enfermedades endémicas locales a todos los que estaban a bordo, lo que, a su vez, aseguraba la transmisión a América de las principales enfermedades africanas.[19]

Si bien se polemizó mucho en la literatura del siglo XVIII y XIX acerca de las buenas o malas cualidades de diferentes grupos africanos respecto de sus hábitos laborales, esto tampoco tuvo mucho peso en el momento de decidir el origen de los esclavos destinados

[18] Esto puede explicar los recientes hallazgos a los que se arribó a partir de una selección de 92 viajes realizados entre 1790 y 1800, que indican una correlación entre el "hacinamiento" y la mortalidad causada por enfermedades gastrointestinales. Richard H. Steckel y Richard A. Jensen, "New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade", *Journal of Economic History*, XLVI, núm. 1 (1986).

[19] Véase por ejemplo Kenneth F. Kiple y Virginia H. King, *Another Dimension to the Black Diaspora: Diet, Disease and Racism*, Cambridge, 1981; Kenneth F. Kiple, *The Caribbean Slave: A Biological History*, Cambridge, 1984; y Frantz Tardo-Dino, *Lecollier de Servitude: La condition sanitaire des esclaves aux Antilles Francaises du XVIIe au XIXe siècle*, París, 1985.

a América Latina. Así como se cuestionó la idea del predominio europeo en términos de la compra de esclavos y su costo, también algunos estudios recientes ponen en duda que los factores de demanda americana ejercieran una influencia decisiva en cuanto a determinar el tipo de esclavos transportados.

Es obvio que la época de migración de estos africanos y sus destinos estaban determinados en gran medida por las condiciones americanas. Una región americana, a pesar de los créditos otorgados por los traficantes, no podía ingresar al tráfico si no contaba con un producto comercializable en Europa. De igual manera, el movimiento de esclavos a través del Atlántico era de naturaleza estacional, debido a dos factores: las corrientes y los vientos prevalecientes, que influían sobre la travesía, y los factores de la demanda americana, conforme a cada estación. La navegación desde África oriental por el Cabo de Buena Esperanza, por ejemplo, dependía de las condiciones climáticas locales; en cambio, las rutas de África Occidental parecían responder a las necesidades que tuvieran los dueños de las plantaciones en América, según el tipo de cosecha.

Si el carácter estacional del movimiento de esclavos se veía influenciado por los factores de demanda americana, la nacionalidad, el sexo y la edad de los esclavos que ingresaban al tráfico transatlántico estaban condicionados por África. Todos los estudios indican que, salvo los portugueses en Angola y Mozambique, el resto de los europeos prácticamente desconocía la naturaleza de las sociedades con las que comerciaban. En la mayoría de los casos se designaba a los africanos según el puerto de procedencia, sin tener en cuenta ningún rasgo distintivo de lenguaje, grupo o nacionalidad. La mayoría de los traficantes ignoraba lo que ocurría aun a unas pocas millas de la costa y hasta aquellos que construían fuertes y fundaban asentamientos permanentes sólo trataban con las autoridades locales. Mientras los europeos luchaban entre sí para proteger un determinado sector de la costa africana occidental, los traficantes no autorizados provenientes de otros grupos europeos y africanos hacían lo imposible por evitar que se crearan monopolios. Cualquier intento por parte de un grupo africano de monopolizar el tráfico local inducía a menudo a sus competidores a abrir nuevas rutas. Poco importaba que algunos americanos dueños de plantaciones creyeran que los congoleses eran muy trabajadores y otros los consideraran holgazanes, pues tenían que conformarse con cualquier grupo que estuviera disponible en el mercado africano en ese momento. Sólo unos pocos puertos americanos tuvieron un contacto estrecho con una región determinada de África durante un tiempo prolongado, el más conocido de los cuales es el que mantuvieron Salvador de Bahía y Bahía de Benin. En contadas ocasiones, tales como la caída de un gran Estado o después de una importante derrota militar, ingresaban al tráfico de esclavos naciones enteras de grupos bien definidos y delineados, a quienes se los identificaba en América por su nombre. Claro que ésto constituía la excepción más que la regla.

Estimar la distribución de las poblaciones esclavas y africanos resultantes en América Latina no es tarea fácil. La mayor parte de las comunidades no podía reproducirse —dado el sesgo etario y sexual de los inmigrantes que arriban—, y por otra parte existía una constante migración de esclavos a las clases de color libres. Por este motivo, tomé en cuenta ambas poblaciones en América, la esclava y la de color, a fin de determinar el impacto final del tráfico en términos de distribuciones poblacionales. Este procedimiento presenta

problemas en cuanto a definir lo que se entiende por persona de origen africano. Cuando utilizo el término hombre de color libre, como lo he hecho, sigo definiciones corrientes en América Latina, que por lo general se refieren precisamente a personas liberadas en algún momento de su vida, o a personas libres, cuyos antepasados fueron esclavos y aún conservan rasgos fenotípicos claramente definidos relacionados con el color. Sin embargo, en lo que hace a la terminología general del color y las clases, se hace uso y abuso del término "castas", a punto tal que a menudo resulta difícil determinar el tamaño de la población de origen africano, como en el caso de México.[20]

Al examinar las distribuciones de los tres millones de esclavos que se estima residían en el Nuevo Mundo a fines del siglo XVIII (véase cuadro 7) la conclusión más evidente es que la esclavitud en las colonias hispanoamericanas continentales estaba en decadencia, aún antes de las guerras de emancipación.

CUADRO 7. *Población esclava estimada de América a fines del siglo XVIII*

Región/Colonias	*Esclavos*
Caribe	1 122 000
Indias Occidentales Francesas	575 000
Indias Occidentales Británicas	467 000
Indias Occidentales Españolas	80 000
Brasil	1 000 000
EEUU	575 420
América Hispana Continental	271 000
México y América Central	19 000
Panamá	4 000
Nueva Granada	54 000
Venezuela	64 000
Ecuador	8 000
Perú	89 000
Chile	12 000
Río de la Plata	21 000
TOTAL	2 968 420

FUENTES: Para las Indias Occidentales: Alex Moreau de Jonnes, *Recherches Statistiques sur l'escalavage colonial...*, París, 1824, pp. 14 y ss.; María Luiza Marcilio, "The Population of Colonial Brazil" y Nicolás Sánchez Albornoz, "The Population of Colonial Spanish America", ambos en Leslie Bethell (comp.), *The Cambridge history of Latin America*, Cambridge, 1984, vol. II; Leslie B. Rout, Jr., *The African Experiencie in Spanish America*, Cambridge, 1976, p. 95. Para los datos de Estados Unidos: Bureau of the Census, *Historical Statistics of the United States*, Washington, D. C., 1975, II, p. 1 168.

[20] Una estadística exagerada aunque muy citada sobre población de origen africano sostiene que en el virreinato de Nueva España (México) en 1646 había sólo 35 089 africanos, pero 116 529 "afro-mestizos", una

Por otra parte, el Caribe, Brasil y Estados Unidos habían surgido como los centros de la cultura esclavista. Al analizar la distribución de la población de color libre (compuesta de africanos y nativos negros y mulatos), se puede observar un cuadro diferente, en el cual el impacto del prolongado e intenso tráfico a las colonias españolas continentales se refleja en una alta tasa de población de origen africano, ahora libre (véase cuadro 8). De igual modo, Brasil, que tenía casi el mismo número de esclavos que las Indias Occidentales, tenía una población de color libre casi dos veces más grande. En las colonias portuguesas y españolas residía un 94% de todos los hombres libres de color de América. Si bien es probable que los sistemas de las sociedades americanas respecto de la esclavitud en las plantaciones hayan sido similares, sus actitudes hacia la manumisión fueron por cierto diferentes, tal como surge de estas estadísticas.

CUADRO 8. *Población de color estimada de América a fines del siglo XVIII*

Región/Colonias	*Esclavos*
Caribe	212 000
Indias Occidentales Francesas	30 000
Indias Occidentales Británicas	13 000
Indias Occidentales Españolas	169 000*
Brasil	399 000
EEUU	32 000
América Hispana Continental	650 000
TOTAL	1 293 000

* Este total comprende: 54 000 esclavos en Cuba (1792); 35 000 en Puerto Rico (1795) y aproximadamente 80 000 en la colonia española de Santo Domingo, cuya población entraba en su mayoría en esta categoría e incluía esclavos fugitivos de la colonia francesa de Saint Dominique.
FUENTES: Ídem cuadro 1 y David W. Cohen y Jack P. Green (comp.), *Neither Slave Nor Free; The Feedmen of African Descent in the Slave Societies of the New World*, Baltimore, 1972, pp. 335 y ss.

Si examinamos los patrones de distribución de africanos y población afroamericana en el siglo XIX (véase cuadro 9), resulta evidente que se observa el mismo desequilibrio: de los cinco millones de hombres libres en las zonas de concentración de esclavos (y excluyendo la población de origen africano en las antiguas colonias continentales

cifra superior a la de "indo-mestizos", cuando los indios en el mismo sumaban 1 300 000. A pesar de que la población africana era menor un siglo más tarde, el número de "afro-mestizos" parecía haber ascendido a 266 000, contra 250 000 "indo-mestizos" y 1 500 000 indios. Gonzalo Aguirre Beltrán, *La población negra de México*, 2ª ed., México, 1972, pp. 219, 222.

hispanas, una cifra difícil de establecer, dados los sesgos de los primeros censos independientes), más de cuatro millones residían sólo en Brasil. El Caribe hispano junto con Brasil absorbieron el 91% del total de dichos hombres libres en las sociedades esclavistas de mediados del siglo XIX.

Mientras tanto, el crecimiento natural de la población de esclavos en Estados Unidos se evidencia en la superioridad numérica con respecto al total hemisférico —4 millones sobre un total de 5,9 millones—. Aun cuando las poblaciones de esclavos de Cuba y Brasil también habían crecido, no lo hicieron en la medida experimentada por su vecino del norte.

CUADRO 9. *Población de color libre y esclava de América entre 1860 y 1872*

Región/Colonia-Nación		*Esclavos*	*Libres*
Indias Occidentales Españolas		412 291	473 530
Cuba	(1861)	370 553	232 493
Puerto Rico	(1860)	41 738	241 037
EEUU	(1860)	3 953 696	488 134
Brasil	(1872)	1 510 806	4 245 428
TOTAL		5 876 793	5 207 092

FUENTES: Ídem cuadro 1 y además K. B. Kiple, *Blacks in Colonial Cuba, 1774-1899*, Ganiesville, 1976, p. 63; para Brasil, mi artículo en Cohen y Green, *Neither Slave nor free*, p. 320; para Estados Unidos, *ibidem*, p. 9, y Bureau of the Census, *Historical Statistics* I, 14; y para Puerto Rico, Luis M. Díaz Soler, *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*, Río Piedras, 1953.

Este rápido análisis de las características demográficas del tráfico de esclavos y de la población afroamericana residente indica ciertos patrones claramente definidos: América Latina fue la primera receptora de esclavos y tuvo en Cuba y Brasil los sistemas de esclavitud más antiguos del hemisferio. En sus poblaciones de esclavos se registraron tasas de crecimiento negativas, debido en gran parte al sesgo etario y sexual de los inmigrantes africanos y a la intensidad y duración de estos tráficos. Aunque se registraron tasas positivas de crecimiento en la población de esclavos después de abolida la esclavitud, y en algunas regiones incluso antes de su desaparición,[21] estas tasas nunca

[21] Para el intenso debate sobre la gran población esclava de Minas Gerais y estudios recientes que muestran su tasa positiva de crecimiento natural véase Douglas Cole Libby y Marcia Grimaldi, "Equilibrio e estabilidade: Economia e comportamento demográfico num regime escravista, Minas Gerais no século XIX", *Anais-VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 1988*, vol. 3 pp. 313-442. El caso especial de la población esclava de Paraná, relativamente aislada, y sus tasas de crecimiento está tratado por Horacio Gutiérrez en "A harmonia dos sexos. Elementos da estructura demográfica da população escrava no Paraná, (1750-1757) manuscrito inédito, San Pablo, 1988.

igualaron a las estadounidenses, que se caracterizaron por ser inusualmente altas. Estaban, sin embargo, dentro de la norma en el resto de los regímenes de esclavitud americanos.

Las cifras también revelan la declinación temprana de la esclavitud como institución económica viable en la región continental de América Latina, aún antes de la abolición formal, y el extraordinario crecimiento de la clase de color libre durante el mismo período. Por ende, las colonias continentales, con un uso principalmente urbano de la mano de obra esclava e índices de manumisión muy altos, fueron una de las pocas regiones de América donde la esclavitud dejó de ser viable desde el punto de vista económico antes de que el Estado determinara su prohibición. Incluso Brasil, que mantuvo hasta el final una economía próspera en las plantaciones trabajadas por esclavos, experimentó un enorme crecimiento de la población de color libre, mucho antes de que finalizara el tráfico de esclavos y de la abolición.

El tráfico de esclavos a las colonias iberoamericanas prácticamente no difería de otros, en lo que hace a las características demográficas de las poblaciones migratorias africanas o al procedimiento de embarque Del mismo modo, a pesar de que América hispana continental tenía un porcentaje de esclavitud urbana superior a la mayoría de los otros regímenes esclavistas americanos, desde el punto de vista económico el uso de trabajadores esclavos no se diferenciaba del resto de América. Sin embargo, el régimen esclavista de las colonias latinoamericanas difería mucho de los sistemas esclavistas norteamericanos en cuanto a su política de manumisión y al papel que desempeñaron las clases de color libres en las sociedades esclavistas.