

Mateo de Izaguirre y el tráfico de esclavos a través del puerto de Paita (1753-1765)

Julissa Gutiérrez Rivas^{1,a}

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo analizar la actividad comercial esclavista realizada por el mercader español Mateo de Izaguirre, a quien se le otorgó el asiento de esclavos de Panamá, en un momento de escasez de mano de obra esclava como consecuencia del rompimiento de las relaciones de la Metrópoli con la monarquía inglesa. Veremos cuáles fueron las estrategias de las que se valió para poder satisfacer la demanda de mano de obra solicitada por sus clientes peruanos, asimismo, analizaremos la forma cómo enfrentó las dificultades propias del comercio negrero: la escasez, las castas solicitadas, muerte de esclavos a bordo, falta de metálico, entre otros.

Palabras clave: Perú; Comercio de esclavos; Panamá (Fuente: Tesauro UNESCO).

Mateo de Izaguirre and the slave traffic through the puerto de Paita (1753-1765)

Abstract

This paper aims to analyze the commercial activities of Mateo de Izaguirre, a Spanish slave trader owner of the slave settlement of Panama in the middle of the 18th century. It focuses on the strategies used to supply the continuous demands of African slaves to the important plantings and haciendas situated along the coast of Peru. Besides, it will study the way he used to confront serious obstacles related to this enterprise: scarcity and death of slave-pieces, investment shortage, and customer preferences.

Key words: Peru; Slave trade; Panama, (Source: UNESCO Thesaurus).

Estado de la cuestión

Los trabajos sobre tráfico de esclavos en el Perú durante los siglos de dominación hispánica son aún modestos. Cronológicamente hablando, se centran en los siglos XVI y XVII y en las primeras décadas del XIX. Para el siglo XVIII, que es en el que se enmarca nuestro estudio, hay muy pocas investigaciones. Fisher cataloga esta ausencia como una suerte de mimetismo por parte de los historiadores:

¹ Profesora ordinaria del Departamento de Historia y Arte de la Universidad de Piura (Campus Piura).

^a Magister en Historia Iberoamericana por la Universidad de Huelva (España).

Recibido: 05/03/2019 Aprobado: 01/05/2019. En línea: 17/06/2019

Citar como: Gutiérrez J. (2019). Mateo de Izaguirre y el tráfico de esclavos a través del puerto de Paita (1753-1765). Rev Arch Gen Nac. 34(1), 43-56. doi: <https://doi.org/10.37840/ragn.v34i1.81>

...la mayoría de investigadores ha aceptado al pie de la letra las quejas de la época según las cuales la decadencia de la agricultura, sobre todo en los valles costeros del norte, era a la vez causa y efecto de los problemas para conseguir nuevas remesas de esclavos de África, pues la esclavitud era incapaz de conservar su magnitud mediante la reproducción natural (Fisher, 2000, p. 149).

Otra gran limitación es que los pocos estudios existentes se han centrado en Lima. Tal vez porque la esclavitud en esta zona fue abundante, y el puerto del Callao fue la principal puerta de entrada de estos esclavos que venían procedentes de Panamá por el norte y de Buenos Aires, por el sur. Por lo general, la historiografía sobre esclavitud en el Perú se ha centrado en los aspectos social, económico y cultural. Destacan los trabajos de Emilio Harth-terré (1961) que analizó a la esclavitud desde la perspectiva social y en relación con otros grupos como el indígena. Pablo Macera (1971, 1977), los estudió desde la perspectiva económica, en relación a la agricultura desarrollada en las haciendas. Más adelante, Wilfredo Kapsoli (1978), Alejandro Reyes (1999), Carlos Lazo (1980), entre otros, también hicieron estudios sobre esclavitud. Kapsoli, lo hizo desde la perspectiva de resistencia al sistema, puesto que fueron protagonistas de rebeliones, revueltas, y cimarronaje, con la finalidad de conseguir la libertad. Reyes y Lazo, abordaron la perspectiva del trabajo desempeñado, como mano de obra y su papel dentro de la sociedad. Sin embargo, la gran mayoría de investigaciones se han centrado en el aspecto cultural –siendo uno de los pioneros Fernando Romero (1935)– quien, a partir de la combinación de metodologías históricas y antropológicas– han aportado considerablemente al conocimiento de diversos aspectos de la población afroperuana desde la danza, la literatura, la gastronomía, la música, etc. Desde la década del noventa del siglo XX, ha sido de gran interés para los historiadores, analizar las formas de resistencia al sistema esclavista y las diversas formas de control. En este sentido, destacan los estudios de Carlos Aguirre, Christine Hünefeldt, Jesús Cosamalón, Maribel Arrelucea, entre otros.

Ahora bien, volviendo a la trata negrera en el Perú, para los siglos XVI y XVII contamos con los trabajos de James Lockhart (1968) y Frederick Bowser (1972) que son fundamentales para conocer el tráfico de esclavos al Perú en los inicios del dominio hispano. En el estudio de Lockhart, que abarca de 1532 hasta 1560, se presenta a los negros colaborando en la empresa conquistadora y ya con la fundación de ciudades, desarrollando otro tipo de trabajos importantes como la construcción. Con respecto al tráfico, indica que el arribo de esclavos no se hizo en barcadas completas, como sucedía en el Caribe, sino que llegaban de a pocos acompañando a sus amos. Ello no quitó que algunos conquistadores arribasen con unos cuantos para su venta. Los pocos embarques de entre 50 a 100 esclavos estuvieron relacionados a licencias que la corona otorgó a ciertos particulares como favor político.

Bowser, por otro lado, en su estudio que va hasta 1650, sostiene que fue recién en las últimas décadas del siglo XVI en que aparecieron los traficantes de esclavos. En esta obra el autor se detiene en analizar el proceso de internamiento de esclavos, el destino de los mismos y su interacción con los otros grupos raciales. Destacamos también la obra de Fernando Romero, *Safari africano y compraventa de esclavos para el Perú (1412-1818)* (1994) en la que muestra una panorámica de los inicios de la esclavitud, tanto de los lugares esclavizados como de los esclavizantes; luego se detiene a analizar las distintas etapas de la trata negrera y cómo se desarrollaron en el Perú.

Para el siglo XVIII, tal como lo anunciábamos al inicio y siguiendo a Fisher, no existe un estudio exhaustivo y minucioso de la trata negrera, solo han existido algunos intentos aislados por estudiar el tráfico de esclavos hacia el Perú durante este siglo. Uno de ellos es el trabajo de Cristina Mazzeo (1994) que se dedica al análisis de uno de los comerciantes más importantes de Lima: José Antonio de Lavalle,

quien, pese a la serie de cambios estructurales establecidos por la Metrópoli, tendientes a crear un mercado de libre competencia, fortaleció su profesión; asimismo, se vio beneficiado por los privilegios que daba la corona, como en 1798, cuando consiguió su propia licencia real para introducir 2000 negros al Perú. Lavalle, más que por decisión personal por la coyuntura, se dedicó a la comercialización de productos como cacao y cascarilla y, más tarde, se extendió al comercio de esclavos destinados a Lima y a otras ciudades como Trujillo, Piura, Ica e incluso a Chile. Precisamente los esclavos que conducía Lavalle hacia el Perú eran conseguidos en el asiento de Buenos Aires, desde donde pasando por Chile, eran introducidos al Callao. Al parecer esta ruta era más ventajosa que la del norte (Panamá-Paita-Callao) en tanto que no había tanta mortandad pese a que era más larga (Mazzeo, 1994).

Ramiro Flores (2003), por otro lado, hace un análisis del tráfico de esclavos negros a fines del siglo XVIII (1770-1801)¹ a partir de una comparativa entre el que hubo por el Callao y el que hubo por Paita. El autor llega a determinar que en este período ingresaron 8404 esclavos, de los cuales unos 6744 (80,2%) lo hizo a través del Callao y solo 1660 (19,8%) por Paita, lo que revela el claro predominio que adquirió Lima como puerto de entrada de negros a fines del período virreinal. El autor indica como causa de esta diferencia el cambio de orientación en la ruta negrera: la apertura de Río de la Plata diezmó la ruta Panamá-Cartagena.

Para el caso concreto del tráfico por Paita, solo contamos con el trabajo de Jacob Schlüpmann (1993) quien, a partir de información extraída de Manuales de Almojarifazgo, reconstruye cuantitativamente el tráfico marítimo por Paita, concluyendo que la importación de esclavos y la exportación de la quinina fueron las responsables del alza del almojarifazgo en la década del treinta.

Por último, en el 2010 escribimos un artículo sobre el tráfico de esclavos por Paita durante el período de la South Sea Company (1713-1750) donde demostramos que, pese a que la ruta de Panamá se había debilitado por la interrupción de las ferias de Portobello a consecuencia de la guerra entre España e Inglaterra; no se dejó de emplear, siendo inevitable, el tránsito de esclavos, lo que se debió principalmente al hecho de que en Trujillo y Lima, principalmente, había un grupo de comerciantes que no estuvieron dispuestos a renunciar a esta ruta. De todo este período, destaca la trata que se hizo en la década del treinta. A pesar de estos estudios, aún queda mucho por estudiar el tráfico de esclavos que hubo no solo por el pequeño puerto norteño, sino también por otros lugares del virreinato peruano.

Generalidades

El año 1750 es un hito importante en la historia del tráfico esclavista en el Perú. Como consecuencia de la guerra anglo-sajona, llamada la «Guerra de la Oreja de Jenkins» (1739-1741), y el posterior tratado de paz del Buen Retiro (1750) se acabó el período correspondiente a las concesiones de asientos de esclavos a grandes monarquías como Francia e Inglaterra. De este modo, las autoridades estudiaron varias alternativas para reactivar este tráfico, entre las que se contó, incluso, con la creación de una compañía privilegiada para la extracción directa de negros del África, lo que no se pudo concretar². Una consecuencia de esta situación fue lo que el historiador panameño Guzmán Navarro denomina «período

¹ Como afirma el mismo autor, pese a la ausencia de documentación oficial para varios períodos tanto para el puerto de Paita como para el Callao, puede establecer algunas tendencias importantes a partir de los datos encontrados. Flores, 2003, p. 19.

² Durante los años en que España e Inglaterra estaban en guerra, se encargó de la introducción de los esclavos en Indias a la Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de la Habana. La Corona española tenía participación en el capital de estas dos compañías. Fernández, 2011, p. 311.

de licencias por alto», es decir, el otorgamiento de licencias especiales a diferentes comerciantes particulares para introducir esclavos a los territorios americanos, se volvió pues al viejo sistema de las concesiones limitadas; no obstante, las autoridades prefirieron dárselas a asentistas españoles, lo que evidencia la intención de nacionalizar el tráfico en la medida de lo posible, aunque en el fondo estos mercaderes actuaban como intermediarios entre las Indias y los traficantes extranjeros en África.

La Corona pues, se vio obligada a firmar algunos asientos con particulares, limitados y aplicados sobre todo al mercado esclavista americano³, tanto para la vía Buenos Aires como para Panamá. Rasgo característico de estos contratos es que no eran monopolios, sino que se firmaban simultáneamente con varios tratantes. Así, para el caso de Panamá, entre 1752 y 1766 se firmó contrato con Jorge Fryer y Fernando Joseph Delgado (1752); Juan de Arechederreta (1758-1761); Mateo de Izaguirre (1753-1766); Marquesa de Valdehoyos (1763-1766); entre otros. Según Guzmán, el volumen del tráfico negrero por Panamá entre 1748 y 1766 fue de 8403 esclavos negros (Guzmán, 1982, p. 120).

Algunos datos biográficos de Mateo de Izaguirre

Mateo de Izaguirre (1713-1777) era natural de Vizcaya, pero como muchos españoles, llegó a residir a América, específicamente a Panamá, donde gracias a la actividad mercantil logró una acomodada posición económica; pese a ello –según Castellero– vivió de modo modesto, sin adoptar las costumbres características del patriciado local. Como era algo común, perteneció al cabildo de Panamá.

El personaje, extraordinario, no deja de asombrarnos por su singularidad, por su comportamiento heterodoxo, diferente del de los otros patricios panameños. Es sin duda el más rico, de lejos el más opulento de los residentes de Panamá y puede sobrepasar a todos los comerciantes para ayudar a las finanzas reales en espera del «situado» del Perú (Castillero, 1994, p. 465).

Izaguirre era hombre de fe y tenía sentido de la caridad pues no solo tenía las condiciones sino también la disposición a aportar limosnas a los hospitales o a cualquier otra institución; por ello en 1764, no escatimó en dar aportes económicos para la redificación de la Iglesia Parroquial de Santa Ana, ubicada en el centro neurálgico del arrabal de Santa Ana que dominaba el recinto amurallado de Panamá La Nueva, donde vivían los negros y mulatos libertos. Para Castellero, pese a que a este nuevo espacio debían mudarse también los vecinos, estos no lo hicieron por cuestiones raciales y sociales (Castillero, 1994, p. 465); sin embargo, Mena García matiza esta afirmación, pues sostiene que, si bien al inicio fue así, luego decidieron emprender una nueva vida en el nuevo emplazamiento pero no encontraron suficientes solares para ellos ello generó que surgiera «De forma espontánea y nunca premeditada un apéndice extramuros de la ciudad»⁴. A diferencia de los demás nobles de Panamá, Izaguirre se instaló a vivir en este barrio donde, además tuvo un almacén, abandonando el intramuros de San Felipe,

³ Como el tiempo lo demostraría, no supuso ninguna solución: resurgió la vieja complicación burocrática y aumentó el contrabando a través de los mismos asentistas españoles y de los funcionarios americanos. Si se evitaron los grandes abusos imputados a la South Sea, con estos nuevos contratos se complicó la administración y surgieron nuevos conflictos por el hecho inevitable de que los negros británicos y portugueses, que dominaban las factorías africanas y ocupaban lugares estratégicos en las costas americanas, utilizaron a los pequeños asentistas españoles como salida para sus mercaderías de contrabando. Torres, 1973, p.13.

⁴ La población congregada en el arrabal dependía de las autoridades de intramuros, aun así, la vida local se desarrollaba con una apreciable autonomía en torno a los edificios civiles y religiosos que, con carácter exclusivo, fueron destinados para uso de los vecinos del arrabal, tales como el hospital de Santo Tomás, fundada por el obispo Juan de Argüelles en 1703 o la iglesia de Santa Ana, la segunda catedral de Panamá fundada por Mateo de Izaguirre. Cf. Mena, 1997, pp. 382-383.

reservado a la burguesía. Por ser benefactor de esta Parroquia fue ennoblecido por el rey con el título de Castilla el 15 de julio de 1766 y tal como lo indica la Gaceta de Madrid, esta merced también era para «Sus hijos, herederos y sucesores perpetuamente»⁵. Tres años más tarde, Mateo tomó la denominación de Conde de Santa Ana de Izaguirre (*Mercurio Histórico y Político*, 1769, t. CC).

Al igual que muchos otros indianos de su clase: comerciantes, religiosos, militares o miembros de la administración; Izaguirre, después de labrar fortuna en las Indias, se acordó de su tierra. A decir de González Cembellín, esto los peninsulares lo hacían de motu propio bien sea por su devoción, amor a su patria, deseo de reconocimiento social o tal vez aleccionados por familiares y amigos. Por ello, colaboró en la construcción y adorno de numerosos retablos vizcaínos, legando a través de su testamento otorgado en Panamá en 1776, 1000 pesos como «Hijo amante de ella», destinando la mitad a la villa y la otra para el adorno del altar de Nuestra Señora del Rosario. De modo general para los comerciantes asentados en estas tierras, Mazzeo indica que muchas de las obras piadosas que realizaban estos personajes, así como la participación a favor de la Corona obedecían a «Un afán de hidalguía por parte del pretendiente e interés político fiscal de la Corona» (Mazzeo, 1994, p. 74).

Izaguirre y el tráfico negrero

Lugar, en su descripción sobre los comerciantes virreinales, establece diferenciación entre los grandes y los pequeños comerciantes; y basado en los criterios considerados por la autora para definir a uno y a otro, como la dimensión de lo comercializado, rutas recorridas y contactos establecidos, podemos considerar que Izaguirre perteneció al grupo de los grandes comerciantes a quienes la autora define como:

...por lo general, son oriundos de la península, manejaban el comercio de larga distancia... Sus conexiones internacionales, su manejo de productos tanto europeos como americanos, y la supervisión de las más importantes rutas comerciales, establecieron su preeminencia y los diferenciaron de los mercaderes, que vendían en el mostrador, y de los tratantes, pequeños operadores comerciales regionales... Tenían la capacidad, la experiencia, el crédito, la habilidad y los contactos necesarios para desempeñarse también como financistas, prestando dinero en efectivo y dando crédito a comerciantes menores, mineros, plantadores, hacendados y otros empresarios. Recolectaban ciertos impuestos en la colonia, abastecían a instituciones eclesiásticas y de la corona y legaban impresionantes donaciones filantrópicas, ayudando así a la estabilidad del Estado y el enriquecimiento del patrimonio social. La generosidad que mostraba con conventos, monasterios y fundaciones piadosas permitía que estas instituciones fueran a su vez importantes fuentes de crédito en la colonia (Lugar, 1992, pp. 68-70).

No sabemos cuándo Izaguirre obtuvo licencia para exportar esclavos por Panamá hacia el Perú pero, según evidencia la documentación, en marzo de 1753 ya lo encontramos otorgando poderes a Diego de Noriega y Matías de la Vega, para que pasen al Perú con porción de esclavos. Parece ser que esta licencia fue concedida hasta el 28 de julio de 1758. Como era usual en los grandes comerciantes de esta época, tuvo como una de sus estrategias, el establecimiento de una red mercantil a través de la cual se vinculó a cierto número de individuos, de agentes que conectaban el mercado interno y externo y que estaban situados en varios puntos del circuito Panamá-Lima. Izaguirre pues, se supo rodear de

⁵ *Gaceta de Madrid*, 15 de julio de 1766, p. 230. En: https://books.google.com.pe/books?id=ZdYigzJY_zsC&pg=PA232&lpg=PA232&dq.

una variedad de personas que actuaban como sus consignatarios a partir de la concesión de poderes que otorgaba de modo simultáneo, para que uno respaldara el negocio del otro, o lo que uno empezara, el otro lo acabase. De este modo, sus hombres de confianza fueron: en Panamá, Diego de Noriega; en Paita, las hermanas María Ignacia y María Antonia Márquez Caballero, el capitán José Gutiérrez Fajardo y Ramón Henríquez; en Lima –tal y como el mismo Izaguirre lo manifiesta– fueron Tomás de Querejazu y Tomás de la Cuadra.

De todos ellos, Diego de Noriega fue el operador de los negocios de Izaguirre, el que realizaba los viajes, en su nombre, de Panamá a Paita y al Callao y con quien se evidencia mantuvo una relación basada en la confianza personal y en el fiel cumplimiento a las órdenes dadas. Noriega no solo se encargaba del traslado de la mercancía, sino que, además, era el responsable de venderla al mejor precio y, dada su experiencia en la actividad marítima; tuvo que resolver problemas propios del quehacer mercantil. Uno de ellos ocurrió en 1758, Izaguirre había enviado con José Gutiérrez Fajardo una partida de esclavos al Perú. Una vez en Paita, Gutiérrez comunicó al comerciante que, si bien diversos particulares estaban dispuestos a adquirir esclavos, no contaban con el metálico suficiente para pagarlo⁶; la respuesta de Izaguirre fue que suspendiese la venta hasta la llegada de Noriega quien «Sabría qué hacer»⁷.

Noriega era pues, el encargado de vender y distribuir las partidas de esclavos que Izaguirre enviaba en diversas embarcaciones como el Santo Cristo de Burgos, San Judas Tadeo, etc. y ante su ausencia en Paita, asumían estas funciones las hermanas paitañas María Ignacia y María Antonia Márquez Caballero, residentes en el mismo puerto de Paita⁸. La primera se casó con José Gómez Moreno, teniente corregidor de Paita (1731), de Huancabamba (1735) y varias veces alcalde ordinario de la ciudad de Piura (1748-1751); la segunda, María Antonia, casada con el peninsular Nicolás Gonzales de Salazar, contador oficial real quien, además, fue próspero comerciante que amasó gran fortuna, parte de ella por actividades ilícitas por las que estuvo encarcelado en tres ocasiones. Precisamente por las funciones políticas de Gómez y de Gonzales de Salazar, no cabe duda que fue María Antonia el pilar en la construcción de la fortuna familiar, gracias a su trabajo y manejo de los negocios, especialmente en la venta de esclavos y cascarilla, lo que condujo a que no solo reciba poderes de Izaguirre, sino también de otros particulares asentados en Panamá, uno de ellos Jacobo Fontao, quien le otorgó poder para que vendiese 360 cabezas de negros bozales⁹.

Volviendo al compromiso establecido con Izaguirre, las hermanas Márquez Caballero, además de la venta de esclavos, asumieron otras responsabilidades como: con el fruto de la venta de los esclavos, debían aprontar con los pagos a los maestros de las embarcaciones, por los gastos incurridos en los viajes: comida, flete, pagos por riesgo de mar, etc.¹⁰. Asimismo, para el tornaviaje de las embarcaciones, eran las encargadas de hacerlo con productos de la tierra, especialmente con harina, azúcar y cascarilla.

⁶ Precisamente por la ausencia de metálico, los mercaderes norteños preferían tener un variado número de cuentas acumuladas por cobrar y pagar antes que contar con una renta fija. Así, a partir de la emisión constante de libranzas, mantenían el capital en movimiento. Esto, además, les trajo otras dos ventajas: la primera, es que tenían mayores entradas que con los réditos del dinero inmovilizado y la segunda, gracias a las diversas cuentas se protegían de las posibles malas rachas del negocio. Cf. Aldana, 1992, p. 142.

⁷ AGN. Colección Francisco Moreyra y Matute, D1.2. Antonio Hermenegildo de Querejazu y Mollinedo. 620. Remitente Izaguirre, Mateo de, 1758, 12r.

⁸ A diferencia de otros comerciantes que principalmente por el ataque de Anson al puerto en 1742 prefirieron residir en la no tan cercana ciudad de Piura.

⁹ Jacobo Fontao dio poder en primer lugar a Diego de Noriega que partía hacia el Perú y en segundo lugar a Antonia. AGN. Protocolos Notariales, Joseph de Ayzcorbe, prot. 8, 1757. Con respecto al poder otorgado por Luis Díaz de Tejada ver ARP. Corregimiento, Causas Civiles, leg. 33, exp. 687, 1761.

¹⁰ AGN. Colección Francisco Moreyra y Matute. Correspondencia de Mateo de Izaguirre a varios sujetos de Piura, Paita y Lambayeque, Panamá, 21 de junio de 1758.

Si ellas estaban ausentes, José Gutiérrez Fajardo tendría los esclavos a disposición hasta que llegase Noriega que, como primer consignatario, ejecutaría con ellos la venta respectiva en el puerto paiteño, para luego conducir a Lima, la partida restante. Luego que lograrse la venta debía remitir los caudales a Panamá, a la persona de Izaguirre y, en su ausencia, a la del padre rector del Colegio de la Compañía de Jesús¹¹. Como se puede ver, pese a la confianza en el accionar de Noriega, las indicaciones dadas por Izaguirre no dejaban cabo suelto en el proceso de arribo y venta de la mercancía en el Perú. En sus misivas, en algunas ocasiones concluía que todo lo que indicaba era para prevenir malas situaciones; de todos modos, confiaba plenamente en Noriega, quien podía operar según lo estimase conveniente pues él (Izaguirre) «Todo lo dará por bien hecho». Izaguirre no dejaba de manifestar sus deseos del pronto retorno de Noriega a Panamá, tanto por el metálico que este conducía como por el mismo apoderado.

Se restituya con la brevedad posible por la falta que me puede hacer el producto de los negros como su persona para la dependencia que tengo planificada de que se haya entregado por lo que es ocioso hacer aquí ninguna insinuación si no es rogar a Dios que le dé buen viaje y le guarde los muchos felices años¹².

En Lima, sus apoderados eran Tomás de Querejazu y Tomás de la Bodega y Cuadra; a quienes lo unía no solo la actividad mercantil, sino sus orígenes: los tres eran vizcaínos. Según Mazzeo, los vascongados llegaron a América colonial desde los inicios de la época virreinal, en oleadas sucesivas, muchos por la convocatoria de paisanos que habían logrado cierto bienestar y dedicándose principalmente al comercio: funcionaban como un grupo homogéneo. Ya en el siglo XVIII alcanzaron cargos importantes sobre todo en el Consulado de Lima (Mazzeo, 1994).

Tomás de Querejazu perteneció a una de las más importantes familias nobles establecidas en Lima y cuya fortuna se basó en el desarrollo del comercio ultramarino, así como en la posesión de importantes propiedades rurales en distintos pisos ecológicos y de diferente actividad, donde destacan las haciendas ubicadas en el valle del Cóndor, en Cañete, en Tarma, en La Paz, entre otros. Tomás, el hijo menor, era cura y vicario de Huamantanga (Canta) y padecía una misteriosa enfermedad, por lo que casi no lo dejaron participar de los negocios familiares¹³. Al parecer, esto no lo limitó para representar a algunos comerciantes como a Izaguirre.

Por su parte, Tomás de la Bodega, desde que llegó a Lima a inicios del siglo XVIII se dedicó al comercio de distintos efectos, convirtiéndose en un exitoso mercader y, a decir de Morales y Herrera, su trayectoria fue coronada con su nombramiento en uno de los más importantes puestos públicos de la época: cónsul del Tribunal del Consulado de Lima, entre 1762 y 1766. Tribunal cuya jurisdicción comprendía todo el virreinato del Perú, Tierra Firme, Chile y Quito (Morales y Herrera, 2009, p. 53). Precisamente, en el ejercicio de sus funciones como cónsul del tribunal limense, al hacer nombramientos de jueces diputados y comisarios para los lugares más extremos del virreinato, designó, en 1766, como tal a su socio Mateo de Izaguirre, quien se encargaría de velar en Panamá por los intereses del Consulado de Lima (Rizo Patrón, 2001, pp. 54-55).

¹¹ AGN. Colección Francisco Moreyra y Matute. Instrucción dada por Mateo de Yzaguirre a Diego de Noriega para observar en Paita. Panamá, 5 de marzo de 1756

¹² *Ibid.*

¹³ Rizo Patrón recoge el testimonio de que Thomás «Hallándose en la administración de su doctrina adoleció del accidente del Furor, originado según el concepto de los médicos del demasiado ardor de su sangre», quien luego «Persevera en tal debilidad de cabeza y falta de deliberaciones de ánimo que no puede confiarse en él una [...] juiciosa administración de sus bienes [...]». Rizo Patrón, 2001, pp. 107-108.

Cantidad de esclavos introducida por Paita

Entre 1756-1760 la documentación arroja la introducción de 283 piezas de Indias y 54 muleques a Paita con una frecuencia anual. Entre 1761 y 1764 volvemos a tener un vacío en la documentación por la pérdida de los registros de aduanas. Sin embargo, dado que entre 1762 y 1763 se desató una nueva guerra entre España e Inglaterra, sí hubo tráfico, pero no pudo haber sido considerable. En 1765 volvemos a encontrar a Izaguirre realizando su actividad de manera fructífera. Solo en ese año realizó tres arribadas continuas: en abril, 126 cabezas de esclavos; en junio, 102, y en noviembre, 14. Cabe señalar que de ocho arribos a Paita en los años indicados, cinco se realizaron con la fragata de su propiedad Nuestra Señora de la Concepción, siendo el embarque de 1766 el de mayor carga, con 230 esclavos, año que fue designado comisario por Bodega para velar por los intereses del Consulado Limense en Panamá.

Tabla 1. Cantidad de esclavos introducida por el puerto de Paita por Matheo de Izaguirre (1756 - 1766)

AÑO	1756	1757	1758	1759	1760	1765	1766	Total
Piezas de Indias	179	24	50	-	30	140	230	653
Muleques	-	6	40	8	-	102	-	156
Total	179	30	90	8	30	242	230	809

Fuente: AGN, Real Aduana, puerto de Paita, años 1756 - 1766. Elaboración propia

El destino que tenían esos esclavos eran las haciendas costeñas, especialmente las de Trujillo y Lima, que atravesaban por dos realidades distintas. Las haciendas de Trujillo, desde finales de la centuria anterior, habían entrado en una nueva fase de producción, motivada principalmente por el terremoto de 1687, que asoló toda la costa. Este fue seguido por otro en 1725, y en 1759, una nueva catástrofe arruinó la ciudad. A estos desastres.

Habría que añadir los que fueron originados por la inversión climática de El Niño, cuyas consecuencias fueron particularmente dramáticas. Las inundaciones causadas por incesantes lluvias, acompañadas de las acostumbradas epidemias, arrasaron cultivos, caminos y viviendas en 1701, 1720 y 1728. En fin, para colmo, aunque se trataba de un problema de origen totalmente diferente, esos años vieron también un recrudecimiento de los ataques de piratas y corsarios de la Europa del Norte (Lavallé, 2003, pp. 46-47).

Además de esas catástrofes repetidas y de gran alcance, la región sufrió otro hecho que alteró considerablemente la producción de trigo. Después del sismo de 1687, las cosechas de este producto empezaron a disminuir como consecuencia de una enfermedad llamada «peste» o «esterilidad» que lo afectó considerablemente. Como consecuencia, los hacendados buscaron un cultivo que lo reemplazase, y lo encontraron en la caña de azúcar, lo que condujo a que los valles trujillanos pasen de trigueros a cañeros. Esta opción tomada por los hacendados no fue la solución, pues al convertirse la caña en el cultivo principal, hubo mucha competencia, superproducción y baja en los precios. Otros, sin embargo, no pudieron salir de la crisis en que se habían sumergido por lo que sus haciendas tenían escasa rentabilidad (Lavallé, 2003); en tanto que los hacendados que sí podían salir adelante no contaban con mano de obra, por lo que pretendieron echar mano de indios jornaleros, pero estos se mostraron

renuentes a bajar a la costa. Según testimonio del corregidor Feijóo de Sosa, hacia 1760, en los valles de Chicama, Moche y Virú, existían 91 haciendas de las cuales solo 55 tenían esclavos, mientras que las 36 restantes se encontraban en estado de abandono.

/...muchas de ellas se hallan del todo perdidas, sin que puedan valerse de jornaleros, así porque no proporcionan adelantamiento en el expendio, y aprecio de los efectos, como porque hay muy pocos que se destinen a este trabajo (Feijóo de Sosa, 1763, p. 126).

En Lima, desde la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX, empezaron a predominar las pequeñas y medianas haciendas de pan llevar y no las grandes unidades vinculadas con la producción de caña de azúcar; es decir, el número de haciendas empezó a disminuir en cada distrito, incluso en algunos solo se encontraban una o dos grandes haciendas (Aguirre, 1993). Esta realidad condujo a que varios estudiosos como Céspedes del Castillo, Febres Villarroel, etc., la interpreten como de decadencia o estancamiento; sin embargo, Flores Galindo (1984) basado en el estudio de diezmos demostró que no era así, vio que las cifras mostraban un incremento hasta comienzos de la década de 1810.

De todos modos, sea Trujillo con seria crisis agrícola o sea Lima, con predominio de pequeñas haciendas, seguía existiendo la necesidad de mano de obra esclava, lo que se demuestra en los continuos pedidos que hacían no solo los hacendados, sino también a través del cabildo¹⁴. Los dueños de tierras cada vez más se quejaban de que ya no se conducían esclavos al Perú y los pocos que llegaban eran caros y conducidos directamente a Lima.

Como respuesta, los comerciantes del Consulado de Lima buscaron aliados en Panamá que les ayudasen a satisfacer esta demanda y en Izaguirre encontraron lo que necesitaban, al menos de modo temporal. Pese a estos esfuerzos, la carestía de esclavos fue aumentando de tal modo que, años más adelante cuando el asiento estuvo en manos de la Compañía Aguirre y Aristegui, en los 11 años de efectividad del contrato, solo se introdujeron 2048 negros, es decir, algo menos de 186 cabezas por año. La necesidad era tan grande que muchos hacendados, al tener noticia del posible arribo de embarcaciones a Paita, ya no solo solicitaban la adjudicación de los negros, sino que también ofrecían dinero por adelantado (Tord, 1969, p. 76).

Los riesgos de la trata negra

El trayecto Panamá-Paita, implicaba un viaje de aproximadamente entre dos y tres semanas, por lo que la embarcación debía ir bien proveída y en buenas condiciones, si no se quería ocasionar pérdidas; sin embargo, pese a los cuidados que tenían los comerciantes negreros en la alimentación (pues sabían las consecuencias funestas si esta no se cuidaba), no se pudo frenar la muerte a bordo¹⁵, pues la contracción de enfermedades por los esclavos dependía, además de otros factores, del hacinamiento de las

¹⁴ Esta escasez de esclavos no era propia de esta zona y fue en aumento en las décadas siguientes. Para el caso de Cuba, Reyes Fernández indica que en 1784, el marqués del Real Socorro que tenía tres ingenios, solicitó importar 2000 negros, «Por la escasez general que hay de estos individuos y los crecidos precios a los que se venden...». Lo mismo hicieron en 1785, Josefa Montalvo y la marquesa de Cárdenas solicitando importar 1000 negros. En 1786 se revocaron todos los permisos que se habían otorgado a los particulares en Cuba para la importación de negros y se firmó un contrato con una casa inglesa de Liverpool, Backer and Dawson para llevar negros a Cuba y venderlos. En conjunto las haciendas cubanas tenían 899 esclavos y necesitaban 1347 más. De este modo, se manifiesta la voluntad del rey que era la de «Beneficiar con igualdad inalterable a todos los vasallos de esa isla libertándolos de los graves perjuicios que hasta ahora han sufrido en la compra de negros a precios exorbitantes». AGI, Indiferente General, leg. 2821. Citado por: Fernández, 2011, pp. 314-315.

embarcaciones y sus condiciones higiénicas, todo ello creaba un ambiente propicio para la transmisión de males a través de la tos, el contacto con heridas abiertas y el esputo; la epidemia más común fue de viruela. Los esclavos pertenecientes a Izaguirre no estuvieron exentos de contraerla: en abril de 1757 en una embarcación en la que conducía cerca de 300 esclavos, brotó este terrible mal, lo que llevó a la muerte a 86 de ellos. Ante esta fatalidad nuestro comerciante llegó a plantearse la renuncia a este tipo de comercio, resignado escribe:

/...cuya fatalidad puede VM considerar cómo me habrá dejado pero como son cosas que no tienen otro remedio que la resignación, ésta he merecido al Señor sea en tal conformidad que aún me parece nada, para según el riesgo de dicha mercancía, por lo que de ser con la mayor eficacia desembarazarme de dependencia de negros, así por lo sucedido como por otras razones, y no dudo conseguirlo luego que regrese a esta ciudad el apoderado inglés con quien hice la contrata que lo espero dentro de breves días¹⁶.

Un año después, en abril de 1758, al parecer aún no se había recuperado económicamente de los empeños que había contraído con diversos particulares para superar esta crisis en la que se había visto sumergido por la muerte de los 86 esclavos. Ello se evidencia en la correspondencia a Querejazu, en la que volvió a mencionarle sus deseos de retirarse de este tipo de comercio, manifestó que esperaba con ansias el arribo a Panamá de la fragata La Concepción, en donde se conducía el monto de 20 000 doblones, que le enviaba su apoderado en Lima, Tomás de la Cuadra y que correspondían a la venta de esclavos. De este modo, concluiría su contrata según el término que se cumplía el 28 de julio y,

/...quedándome desembarazado tomaré otra deliberación que tenga más cuenta que negros; pues según el pie en que he tenido esta negociación no deja el interés del riesgo de mar, sin traer a consideración el de las muertes que es mayor.

Otro de los problemas que tuvo que afrontar Izaguirre fue la escasez de esclavos, dados los continuos conflictos suscitados entre la corona hispana e Inglaterra¹⁷. En 1758, también en misiva enviada a Querejazu, le comentó esta preocupación, pero como hombre de palabra, tuvo que enviar en marzo de 1758, a cargo de Diego de Noriega un cargamento de tan solo 100 esclavos, por lo que tuvo que buscar mercancías que sustituyeran el cargamento que no fue otra cosa sino un poco de tabaco de hoja en rama. Asimismo, expresó que había dado órdenes de que la fragata regresara pronto a Panamá por «Si hubieren venido los negros y en defecto tener la carga de madera pronta para que siga al Callao para últimos de octubre o principios de noviembre».

Los clientes peruanos no solo exigían a Izaguirre esclavos, sino que exigían de determinadas castas. Es bien sabido que en varios lugares del virreinato a ciertos grupos se les consideraba con más capacidad

¹⁵ La muerte a bordo no solo se debió a la viruela, sino a una variedad de enfermedades, siendo las más comunes según clasificación realizada por del Busto: el mal de corazón o angina, la disentería, el mal de costado (neumonía), el mal de ijada (cirrosis, hepatitis), el mal de piedra (nefritis, cólico renal), el mal de orina (cistitis, prostatitis), el mal de calentura (fiebre), el mal de bubas (humor venéreo, sífilis), el mal de San Antón (lupus), el mal de San Lázaro (lepra), el mal de rabia (hidrofobia), el mal de susto (depresión), entre otros. 2001, p. 52.

¹⁶ AGN. Colección Francisco Moreyra y Matute. Correspondencia de Matheo de Yzaguirre a Antonio Hermenegildo Querejazu y Mollinedo, Panamá 27 de junio de 1757.

¹⁷ Esta escasez de esclavos era generalizada y fue en aumento. Por ejemplo, para el último tercio del siglo XVIII, el distrito de la gobernación de Cumaná, en varias ocasiones elevó quejas ante el gobierno central, denunciando urgente necesidad de mano de obra esclava para el fomento de la agricultura. Incluso se achacó a esta falta de mano de obra, el atraso de la agricultura. Andrade, 2002, p. 23.

de rendimiento que otros en el trabajo exigido; es decir, dependiendo de su procedencia se atribuía al esclavo características más o menos favorables. Así, según Crespo,

Un negro del Angola, era proverbialmente, un objeto sin valor. En cambio, los coromantinos de la Costa Dorada, eran buenos trabajadores pero demasiado rebeldes; los Mandingos del Senegal eran demasiado inclinados al robo; los Ebaes de Nigeria eran tímidos y desganados; los Pawpaws (Dahomey) eran los más dóciles y mejor dispuestos... Los congos, de pequeña estatura y habilidad natural para la pesca, eran los que se evadían con más facilidad. Los nagos eran los más inhumanos; los mondongos, resueltos, caprichosos e inclinados a la desesperación (Crespo, 1977, p. 38).

Izaguirre tuvo que conseguir la mercancía en la Costa de Oro, de donde transportó 80 cabezas por las que pagó 40 pesos más sobre el precio regular de las demás castas; además afirmó:

/...por lo que no se quejarán [los hacendados] de que no les llevan negros minas, chalas, cancaes, mandingas y popies y una casta particular de congos que se llaman Sonsas y yo lograré salir breve de ellos aunque no con las ventajas que se requiere por el crecido precio que han costado solo por hacer gusto en traer tales castas¹⁸.

En las transacciones de esclavos de Izaguirre, realizadas por Diego de Noriega, no faltaron las inconformidades y los pleitos por supuestos fraudes a la hora de la venta del esclavo. Estos desacuerdos incitaron a muchos a invocar lo que se denominó redhibitoria, proceso definido por Pita como:

/...una petición formal de derogar el contrato de venta, al comprobarse que el vendedor había actuado con dolo por haber encubierto algún vicio, tacha o enfermedad del esclavo negociado. Este recurso jurídico debía invocarse en los seis meses siguientes a la transacción (Pita, 2013, p. 44).

Estas solicitudes de devolución eran más difíciles cuando era de esclavos vendidos por grandes comerciantes pues, al ser muchos, era muy difícil conocer las enfermedades que padecían algunos de ellos. Por ello, dado que estos mercaderes estaban de paso, era importante que tuviesen delegados en cada uno de los lugares para, además, resolver este tipo de problemas. En octubre de 1757, Diego de Noriega tuvo que afrontar una demanda interpuesta por Andrea de los Ríos y Mucunda, esposa del general Joaquín de Mendoza, por «Redhibitoria de una esclava y restitución de su importe»; aunque no se especifica cuál es el motivo de la solicitud de devolución del dinero pagado por la esclava, lo que sí quedó claro es que la justicia dispuso que Noriega no saliese de Lima sin «Dejar poder a procurador y fianza de pagado y sentenciado, de tal manera que si sobre la sujeta materia se mandaren exhibir el importe de dicho negro, los dará y entregará el otorgante por el citado Diego de Noriega otorgue la dicha fianza»¹⁹. Lógicamente, este tipo de gestiones llevaban tiempo y hacían que el comerciante retrasase las tareas encomendadas.

Años después, en el período de la licencia otorgada a la Compañía Gaditana de Negros, encontramos a Mateo de Izaguirre (con el nombre Conde de Santa Ana de Izaguirre), como factor de la mencionada

¹⁸ AGN. Colección Francisco Moreyra y Matute. Correspondencia de Mateo de Izaguirre a Antonio Hermenegildo Querejazu y Mollinedo, Panamá 21 de junio de 1758.

compañía. Así nos lo demuestran los documentos del 02 de junio de 1769 donde Blas José Vásquez trae una negra a Paita que compró del factor de negros de Panamá, don Mateo de Izaguirre. En enero de 1772, don Esteban Blas de Fernández también trae una negra carabalí que se la remitieron de Panamá en partida que se introdujo en la balandra El Carmen, en sobrecargo de Juan Santos de Valleblanco. La compró del Señor Conde de Santa Ana de Izaguirre, factor del real asiento de negros concedidos a los señores Aguirre-Aréstegui Compañía²⁰.

Conclusiones

Pese a que, desde la segunda mitad del siglo XVIII, la ruta Buenos Aires-Chile-Lima fue la predilecta de los mercaderes para el internamiento de esclavos, la vía Panamá- Paita-Callao, se siguió empleando, sobre todo para el aprovisionamiento de mano de obra de las haciendas trujillanas. Ello condujo a que comerciantes, como Mateo de Izaguirre, establezcan una vasta red de colaboradores que vinculó a la élite piurana con la limeña, destacando miembros de las familias Márquez Caballero, Gonzáles de Salazar, Querejazu y De la Cuadra. De este modo, Izaguirre no solo se aseguraba un mercado para la ubicación de sus productos, sino también, establecer buenas relaciones con el Consulado Limense, que lo nombró Comisario de esta institución en Panamá.

Mateo de Izaguirre, en una época de escasez de esclavos y en sus intentos por satisfacer las demandas de su clientela, tuvo que soportar los continuos embates propios del comercio negrero: muerte por enfermedades, altos precios, falta de productos para tornaviajes, etc.; pese a ello, logró remediar temporalmente la escasez que en años venideros seguiría en detrimento.

Referencias

Fuentes Primarias

- *Documentos*

Archivo General de la Nación (AGN)

Colección Francisco Moreyra y Matute, años 1756, 1757, 1758.

Protocolos Notariales, Joseph de Ayzcorbe, prot. 8, 1757 y 1764.

Serie Real Aduana: puerto de Paita, años 1756-1766.

Archivo Regional de Piura (ARP)

Protocolos Notariales, Fernando Lazúregui y Landa, años 1769, 1772.

Corregimiento, Causas Civiles, leg. 33, exp. 687, 1761.

- *Libros*

FEIJÓO DE SOSA, Miguel (1763). *Relación descriptiva de la ciudad y provincia de Trujillo del Perú, con noticias exactas de su estado político, según el real orden dirigido al Excelentísimo*

¹⁹ AGN, Protocolos Notariales, Joseph de Ayzcorbe, prot. 8, 27 de octubre de 1757, 538v. Lo mismo ocurre el 14 de julio de 1764; fue denunciado por María Ángela de Orozco y Peralta por redhibitoria sobre la venta de dos esclavos que en su nombre le hizo Juan Vicente García. La mencionada Orozco solicita que, «Como Diego de Noriega está próximo a hacer viaje y no habiendo salido la sentencia de je fianza al juzgado». AGN, Joseph de Ayzcorbe, prot. 11, 14 de julio de 1764.

²⁰ ARP. Protocolos Notariales. Fernando Lazúregui y Landa, leg. 23, prot. 3, 1769, y leg. 23, prot. 4, 1772.

Señor Virrey Conde de Superunda, escrita por el doctor don Miguel Feijóo, corregidor (que fue) de dicha ciudad, y contador mayor del Tribunal y Audiencia Real de Cuentas del Perú, que la dedica al Rey Nuestro Señor. Madrid, Imprenta del Real y Supremo Consejo de Indias.

Gaceta de Madrid, 15 de julio de 1766. En: https://books.google.com.pe/books?id=ZdYigzJY_zsC&pg=PA232&lpg=PA232&dq

Mercurio Histórico y Político, que contiene el estado presente de la Europa, lo sucedido en todas las cortes, los intereses de los Príncipes y generalmente lo más curioso, perteneciente al mes de mayo de 1769. Tomo CC. Madrid: Imprenta de la Gazeta.

Fuentes Secundarias

AGUIRRE, Carlos (1993). *Agentes de su propia libertad: los esclavos de Lima y la desintegración de la esclavitud, 1821-1854.* Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

ALDANA, Susana (1999). *Poderes de una región de frontera. Comercio y familia en el norte (Piura, 1700-1830).* Lima: Panaca.

ANDRADE, Marcos (2002). *La trata de negros: disertaciones recientes.* Caracas: Universidad Santa María, pp. 23-30.

CASTILLERO, Alfredo. (1994). *La vivienda colonial en Panamá.* Historia de un Sueño. Panamá: Fondo de Cultura SHELL.

CRESPO, Alberto (1977). *Esclavos negros en Bolivia.* La Paz: Academia Nacional de Ciencias de Bolivia.

DEL BUSTO, José Antonio (2001). *Breve historia de los negros del Perú.* Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.

FERNÁNDEZ, Reyes (2011). *La corona española y el tráfico de negros: del monopolio al libre comercio.* Madrid: Ecobook.

FISHER, John (2000). *El Perú Borbónico, 1750-1824.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

FLORES, Ramiro (2003). “Asientos, compañías, rutas, mercados y clientes: estructura del tráfico de esclavos a fines de la época colonial (1770-1801). En: O’Phelan, Scarlett. *Etnicidad y discriminación racial en la historia del Perú.* Lima: Instituto Riva Agüero-Programa Sociedad Civil Banco Mundial, pp. 11-42.

GUTIÉRREZ, Julissa (2010). “El ingreso de esclavos por Paita en el período del Asiento de la South Sea Company, 1713-1750”. En: Contreras, Carlos y otros. *Guerra, finanzas y regiones en la historia económica del Perú.* Lima: Banco Central de Reserva del Perú-Instituto de Estudios Peruanos, pp. 493-517.

- GUZMÁN NAVARRO, Arturo (1982). *La trata de esclavos en el Istmo de Panamá durante el siglo XVIII*. Panamá: editorial Universitaria.
- HERNÁNDEZ, Elizabeth (2008). *La elite piurana y la independencia del Perú: La lucha por la continuidad en la naciente república (1750-1824)*. Piura-Lima: Universidad de Piura-Pontificia Universidad Católica del Perú.
- LAVALLÉ, Bernard (2001). "Crisis agraria y cambios en la relación esclavista: Trujillo a lo largo del último siglo colonial. En Lavallé, Bernard. *Amor y opresión en los andes coloniales*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- LUGAR, Katherine (1992). "Comerciantes". En: Louisa, Hoberman y Susan Socolow (Comps). *Ciudades y sociedad en Latinoamérica Colonial*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina, S.A. pp. 67-104.
- MAZZEO, Cristina (1994). *El comercio libre en el Perú. Las estrategias de un comerciante criollo José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- MENA, Carmen (1997). "Panamá en el siglo XVIII: trazado urbano, materiales y técnica constructiva. *Revista de Indias*, vol. LVII, núm. 210, pp. 369-398.
- MORALES CAMA, Joan Manuel y Herrera, Patricia (2009). "El Cónsul Tomás de la Bodega y Quadra y su ilustre descendencia limeña en el siglo XVIII". En: *Revista del Archivo General de la Nación*, Lima N° 129, pp. 47-93.
- PERALTA, Germán (1990). *Los mecanismos del comercio negrero*. Lima: Kuntur editores.
- PITA PICO, Roger (2013). "Conflictos en torno a la compra y venta de esclavos en el Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII". En: *Procesos*, Quito, N.º 38, pp. 31-57.
- RIZO-PATRÓN BOYLÁN, Paul (2001). *Linaje, dote y poder: La nobleza de Lima de 1700 a 1850*. Lima: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- TORD, Javier (1969). Algunos aspectos de la trata de negros en el Perú. Siglo XVIII. *Revista Chilena de Historia del Derecho*, [S.l.], n. 5, pp. 71-79, ene. 1969. ISSN 0719-5451. Disponible en: <<http://www.historiadelderecho.uchile.cl/index.php/RCHD/article/view/26246/27546>>. Fecha de acceso: 13 feb. 2017
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1973). *La Compañía Gaditana de Negros*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Correspondencia

Julissa Gutiérrez Rivas

julissa.gutierrez@udep.pe