



Memorias. Revista Digital de Historia y
Arqueología desde el Caribe
E-ISSN: 1794-8886
memorias@uninorte.edu.co
Universidad del Norte
Colombia

Belmonte Postigo, José Luis
Notas sobre el tráfico de esclavos en Santiago de Cuba
Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 8, noviembre,
2008, pp. 1-18
Universidad del Norte
Barranquilla, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85540805>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

Notas sobre el tráfico de esclavos en Santiago de Cuba

José Luis Belmonte Postigo

Ph. D. Universidad Pablo de Olavide. Profesor e investigador del Colegio de América, Sevilla, España.

[jbelmonte@yahoo.com]

Texto recibido: 24/08/07; Aprobación: 02/11/07

Resumen

El presente artículo pretende establecer los patrones que rigieron el comercio de esclavos en Santiago de Cuba en los primeros años de la liberalización de la trata, prestando especial atención a los puertos de origen de las embarcaciones y la conformación de las cargas de esclavos, así como a su periodicidad. La habilitación de Santiago de Cuba como puerto negrero para embarcaciones españolas se tradujo en la introducción de un elevado número de esclavos, que incidieron en el auge del esclavismo en la región y el desarrollo de los sistemas de plantación azucarero y cafetalero.

Palabras claves: Santiago de Cuba, siglo XVIII, comercio regional de esclavos

Abstract

The article describes the patterns for the slave trade in Santiago de Cuba in the first years of the free trade, focused on the establishment of the origin ports of the crafts, the sex, age and number of the slaves carried, and the regular recurrence of trips. The opening of Santiago de Cuba to the slave trade meant the introduction of a high number of slaves, who made possible the development of the sugar and coffee plantation system and, consequently, the rise of slavery in the region.

Key words: Santiago de Cuba, 18th Century, regional slave trade

La trata negrera ha sido uno de los temas que ha ofrecido, y sigue ofreciendo, un mayor número de trabajos debido al impacto que el comercio negrero tuvo en Europa, América y África. La mayor parte de los trabajos realizados han hecho énfasis en el proceso de cuantificación del volumen de la trata transatlántica, lo que nos ha permitido obtener una imagen bastante cercana al proceso histórico. Sin embargo, el comercio regional de esclavos no ha gozado de la misma consideración por parte de los especialistas. Si bien la mayor parte de los grandes puertos negreros han sido objeto de profundos estudios que han evaluado las características de las embarcaciones que en él participaron y de las cargas de esclavos que transportaban, aún sigue existiendo un vacío historiográfico, al menos para el caso cubano, que abunde en la redistribución **desde los principales puertos negreros a otros “secundarios”, alejados de las principales rutas comerciales de la trata.** Ésta aproximación regional de la trata trazaría una imagen más global, completa y compleja del comercio de esclavos en el territorio americano.

El presente trabajo analizará los efectos que la liberalización de la trata negrera tuvo en Santiago de Cuba en el periodo 1789–1794 desde una perspectiva regional. Como veremos en las páginas siguientes, el puerto de Santiago de Cuba estuvo alejado del comercio negrero por la estricta normativa metropolitana hasta el año 1789. La liberalización de la trata permitió legalizar los contactos comerciales que la Gobernación de Cuba mantenía desde hacía tiempo con Jamaica y Saint Domingue¹, además de proporcionar un importante número de esclavos a los hacendados de la región para el fomento de los cultivos de exportación. Si bien la nueva reglamentación marcó un momento de apertura en el sistema comercial santiaguero, sólo se permitió a las embarcaciones que navegasen bajo pabellón español arribar a puerto, a diferencia de lo que ocurría en La Habana, donde embarcaciones norteamericanas, francesas, británicas, suecas o danesas competían por introducir esclavos en el mercado habanero². Nuestro trabajo, fundamentado en documentación procedente del Archivo General de Indias, pretende mostrar nuevos datos sobre la importancia que la colonia británica tuvo para el desarrollo del esclavismo en la región oriental de Cuba, así como el papel jugado por los tratantes hispanocubanos en la introducción de esclavos en la isla.

Debemos tener en cuenta que la apertura comercial del puerto de Santiago de Cuba fue una magnífica oportunidad de negocio para los tratantes británicos que, si bien no dirigían directamente sus embarcaciones al puerto cubano, si que podían vender las cargas de esclavos a los comerciantes que procedían de él. La difícil coyuntura que experimentó la región con el estallido de sucesivas rebeliones de esclavos, provocó la caída de las importaciones de uno de los principales centros esclavistas, Saint Domingue, que se nutría en cierta medida de esclavos importados a través de comerciantes ingleses³. A ello habría que sumar la dura competencia que en puertos como La Habana los comerciantes de otras nacionalidades ofrecían a los británicos⁴, lo que incidió en la necesidad de explorar nuevos mercados para mantener las expectativas del negocio. De éste modo, se unieron la necesidad de mano de obra de los esclavistas santiagueros con la búsqueda de nuevos mercados por parte de los tratantes británicos, circunstancias que favorecieron la introducción de un considerable número de esclavos, lo que posibilitó la expansión de las haciendas azucareras y cafetaleras en la región en los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX⁵. Siguiendo los pasos del trabajo de Herbert Klein sobre la introducción de esclavos en el puerto de La Habana, analizaremos el volumen de esclavos importados desde el puerto de Santiago de Cuba, su sexo, categoría y procedencia, para ofrecer de éste modo, una panorámica más general de la problemática de la trata negrera en el conjunto de Cuba en los primeros años de su liberalización.

¹ Portuondo, Olga. *Santiago de Cuba, desde su fundación a la Guerra de los Diez Años*. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1996.

² Klein, Herbert S. "North American competition and the characteristic of the African Slave Trade to Cuba, 1790–1794" Separata de *William and Mary Quaterly*, third series, vol. XXVIII Nº1 , Enero, 1971.

³ Eltis, David; Behrendt, Stephen; Richardson, David; Klein, Herbert. *The Trans-Atlantic Slave Trade*. (A database on CD-ROM). Cambridge University Press, Cambridge, 1999. En el periodo 1776–1800 un total de 3035 esclavos fueron desembarcados en Saint Domingue procedentes de embarcaciones inglesas. De otro lado, las importaciones de esclavos se redujeron notablemente en el conjunto de la colonia francesa desde 1790, 1790: 47926, 1791: 25442, 1792: 9228, 1793: 1241; 1794: 586.

⁴ Klein, Herbert S. "North American competition and the characteristic of the African Slave Trade to Cuba, 1790–1794" Separata de *William and Mary Quaterly*, third series, vol. XXVIII Nº1 , Enero, 1971.

⁵ Belmonte Postigo, José Luis. "De esclavos y hacendados. Inmigración, etnia y clases sociales en el Oriente de Cuba durante la revolución haitiana." Lucía Provencio Garrigós (ed.) Abarrotes. *La construcción social de las identidades colectivas en América Latina*. Universidad de Murcia, Murcia, 2006, pp.185–210.

De la dependencia del puerto de La Habana y los perjuicios que conllevaba

Las sucesivas reformas aplicadas en Cuba desde la segunda mitad del siglo XVIII configuraron al puerto de La Habana como uno de los principales puntos del Caribe español y el único puerto cubano habilitado para el comercio negrero. De esta forma, las autoridades pretendían fomentar el desarrollo de cultivos de exportación del hinterland habanero pero, al mismo tiempo, discriminaba a las localidades del interior de la isla, cuyos comerciantes debían acudir al mercado habanero para comprar por vía legal esclavos con los que satisfacer la demanda regional. La entrada de España en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos en 1779 tuvo un gran efecto en el comercio cubano. Las principales rutas marítimas quedaron cortadas por los efectos de la guerra por lo que las autoridades españolas decidieron permitir, en primer lugar, que las embarcaciones españolas pudieran acudir a los puertos franceses para surtirse de esclavos⁶. Posteriormente, se permitió la entrada de embarcaciones aliadas y neutrales en los puertos cubanos para minimizar el impacto que tenía sobre el comercio la paralización de las relaciones comerciales legales con los comerciantes británicos⁷.

La finalización de la guerra contra Inglaterra significó la derogación de las medidas aperturistas en la regulación comercial emanadas desde la entrada de España en el conflicto⁸. Las autoridades metropolitanas no contemplaban, en periodo de paz, la apertura de los puertos americanos españoles a embarcaciones que navegaran bajo otra bandera⁹. Por ello, desde la isla, surgieron peticiones que trataban de prolongar el *status quo* experimentado en los tres primeros años de la década de los ochenta a pesar de ciertas disposiciones tomadas por la Corona para asegurar el abasto de esclavos. La restitución a soberanía española de la Florida occidental se tradujo en una orden dada a las autoridades para que compraran todos los esclavos que estuviesen en el mercado para ser trasladados y vendidos en el puerto de La Habana¹⁰.

⁶AGI. Indiferente General 2820-B. Expediente sobre el comercio de negros. La Habana, 25 de enero de 1780. “Se permite a los vasallos de América, exceptuando los de las Provincias de Río de la Plata, Chile y Reino del Perú, el permiso para proveerse de negros de las colonias francesas durante la guerra actual con las precisas declaraciones siguientes: Que lo hagan en embarcaciones españolas, que se pague por la extracción de caudales para comprar negros el seis por ciento, tanto en oro como en plata, y cinco por los frutos de los dominios de su majestad, exceptuando el cacao de la provincia de Caracas y el tabaco de la isla de Cuba. Se ha de satisfacer también el 6% del valor de los negros a la entrada de ellos a los puertos de América, regulándose el del negro pieza por el precio corriente, sin que este baje de los 200 pesos.”

⁷ AGI. Indiferente General 2820-B. Método que se observa en las concesiones para conducir e introducir negros en la isla de Cuba por el puerto de La Habana. La Habana, 12 de agosto de 1781. Las condiciones que se exponen para la introducción de negros en el puerto habanero son las siguientes. “El capitán de la nave podrá desembarcar y vender los esclavos en La Habana a las personas y los precios que se acomodasen, y extraer en plata o en frutos de la isla el dinero que le produjese la negociación. Pagará solamente por derecho de introducción un 6% del precio en que se vendiese cada cabeza y la misma cuota a la salida del dinero o frutos que recibiese en pago. No se podrá introducir en estas naves efecto alguno de comercio.. Se verificará que no se extraiga tabaco. Por ningún motivo ni causa se pondrá impedimento o embarazo a la entrada o salida de la embarcación, ni tampoco se le ha de ocasionar demora o perjuicio.”

⁸ Lewis, James. “AngloAmerican entrepreneurs in Havana: the background and significance of the expulsion of 1784–1785”. Jacques Barbier, Allan J. Kuethe *The North American Role in the Spanish Imperial Economy 1760–1819*. Manchester, 1984, pp. 122–123.

⁹ AGI. Santo Domingo 1243. Oficio N° 25 de Gálvez al Ministerio de Indias. La Habana, 30 de abril de 1785. Tras la finalización del permiso otorgado a los norteamericanos para el comercio con Cuba, algunos quedaron en la isla realizando sus negocios. Este fue el caso de Oliver Pollock, americano, quien por las deudas contraídas fue encarcelado, comprometiéndose a pagarlas “al introducir en esta plaza harinas y otros frutos de las Colonias Unidas, cuando no negros bozales”.

¹⁰ AGI. Indiferente General 2820-B. Carta al Comandante General del Ejército de operación en América. LA Habana, 21 de julio de 1783.

Sin embargo, estas medidas no consiguieron satisfacer la demanda que experimentaba la extensión de las haciendas azucareras en el occidente cubano. Máxime si tenemos en cuenta que a raíz de la Guerra contra Inglaterra¹¹, la falta de suministros, que habían sido destinados a las tropas que desde el puerto de La Habana participaron en operaciones militares en la Luisiana, había provocado una fuerte mortandad entre los esclavos del campo habanero. La reactivación del flujo mercantil de esclavos se convirtió en una prioridad para ofrecer a los hacendados locales al menos la posibilidad de reponer el número de esclavos de las dotaciones existentes antes de la guerra.

Desde Madrid se decidió volver al tradicional sistema de asientos que había regido la introducción de esclavos en sus dominios antes de la guerra contra Inglaterra. De esta forma, al poco de finalizar la contienda, la Corona firmó un asiento con el comerciante negrero D. Eduardo Barry para la introducción de africanos en la isla de Trinidad¹². Esta posesión no había desarrollado grandes sistemas de plantación como se estaban configurando en la región occidental cubana, por lo que la decisión de formalizar un asiento para esta isla respondía a la necesidad de convertir esta posesión en un centro redistribuidor de esclavos de primera magnitud para el abasto de esclavos, principalmente orientados a la Capitanía General de Venezuela. Sin embargo, dada las dificultades con las que contaba Santiago de Cuba para el abasto de esclavos tras la finalización de la guerra contra el Reino Unido, provocó que miembros del comercio santiaguero trataran de conseguir esclavos en esta isla, disponiéndose dos embarcaciones con cuarenta siete mil pesos fuertes de plata para la compra de doscientos treinta y cinco esclavos¹³. Las graves dificultades con las que contaron los comerciantes santiagueros en Trinidad les hicieron desistir en el intento por estrechar los vínculos comerciales con esta posesión. La alta demanda de esclavos de la región no fue satisfecha por los introducidos a través de la contrata firmada con D. Eduardo Barry, por lo que los comerciantes santiagueros tuvieron problemas para encontrar africanos a precios competitivos¹⁴.

En 1786, la Corona española celebró la contrata de un asiento de esclavos para su introducción en Cuba y Caracas con la casa Baker Dawson, de Liverpool que anteriormente había surtido de esclavos a la capital mantuana y la isla de Trinidad, lo que generó un hondo malestar entre los tratantes hispanocubanos ya que esta medida suponía en la práctica su alejamiento del negocio y la supresión de cualquier aperturismo comercial en el rígido sistema monopolístico español. Por ello, cuando la

¹¹ Tornero Tinajero, Pablo. "Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800). Separata del tomo I de las IV Jornadas de Andalucía y América, p. 143.

¹² AGI. Indiferente General 2821. Exposición de D. Eduardo Barry de las condiciones de la contrata para la introducción de negros en la isla Trinidad. El Pardo, 13 de febrero de 1784. Las condiciones para la contrata fueron las siguientes. "En el presente año debe introducir 4000 negros en isla Trinidad, que deben ser pagados por los vasallos de su majestad en 140 pesos, pagando un 5% de comisión de su importe total. 2. Libertad de los barcos negreros para entrar y salir del puerto hasta Jamaica, con los frutos obtenidos por la venta, plata y frutos del país. 3. Será privativo al exponente surtir de ganados a la isla de Jamaica de los que se adquieran de la isla Trinidad a cambio de negros."

¹³ Amores Carredano, Juan Bosco. *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*. Ediciones de la Universidad de Navarra, Ansoáin, 2000, p. 153.

¹⁴ AGI. Indiferente General 2824. La ciudad de Santiago de Cuba y su jurisdicción concurren para que se les provea de negros de los contratados por Baker-Dawson sin necesidad de ir a La Habana. Santiago de Cuba, 26 de diciembre de 1786. En esta representación D. Pedro Marquez de Herrezuelo, uno de los vecinos más notables de la ciudad, comenta en relación a las dificultades existentes para la introducción de africanos en Santiago de Cuba que él mismo había organizado una expedición para marchar a Trinidad para comprar esclavos, pero que el resultado de la misma no colmó sus expectativas.

primera cargazón de esclavos del asiento llegó al puerto de La Habana, se elevaron quejas por parte del patriciado local denunciando el incumplimiento del contrato firmado por la Casa Comercial británica. Las denuncias iban referidas al incumplimiento de una de las cláusulas del contrato que incidía en la necesidad de que los barcos británicos, una vez recibieran la carga de esclavos en la costa africana, debían regresar a América directamente al puerto de La Habana para evitar que los esclavos de mejores condiciones fueran desembarcados previamente en Jamaica o cualquier otro dominio británico del Caribe, además de realizar otro tipo de transacciones mercantiles que pudieran favorecer el contrabando una vez llegaran los barcos al puerto cubano.

Desde la Gobernación oriental, la vuelta al tradicional sistema de asientos y al sistema de puerto único para la entrada de africanos no fue acogida con excesivo entusiasmo. Si bien la liberalización del tráfico negrero había significado la introducción de un número significativo de esclavos que había paliado hasta cierto punto la demanda existente en la ciudad, la situación distaba mucho de satisfacer las expectativas de los grandes hacendados locales, quienes comenzaron a remitir escritos a Madrid solicitando permisos para introducir esclavos en la ciudad¹⁵. La introducción de africanos en los años de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos parece que resultó insuficiente para fomentar el desarrollo de los cultivos de azúcar y tabaco en la región. Si bien durante los años de la Guerra contra Inglaterra la oferta en el mercado de esclavos de Santiago de Cuba creció, esta situación cambió de manera abrupta a la finalización del conflicto, especialmente desde 1785, cuando las licencias otorgadas a particulares empezaron a ser denegadas¹⁶.

Al conocerse la noticia de la celebración del asiento con la Casa Baker Dawson, el cabildo de Santiago de Cuba se reunió para evaluar la situación en la que quedaba la plaza en lo relativo al comercio de negros desde el puerto de La Habana. El objetivo de la reunión fue la elaboración de una representación al Rey, informando del claro perjuicio que sufría la ciudad al quedar excluida del circuito comercial negrero. Éste perjuicio era notable dados los gastos de transporte que debían asumir los comerciantes santiagueros para el transporte de los esclavos desde La Habana hasta la capital de la Gobernación oriental que incrementaban el precio del esclavo en un 58.7% con respecto al precio de compra en el puerto habanero¹⁷. La aspiración de la élite local era

¹⁵ AGI. Indiferente General 2824. Pedro García Bustamante pide permiso para la introducción de dos mil bozales en el puerto de Santiago. Santiago de Cuba, 18 de octubre de 1786.

¹⁶ Amores Carredano, Juan Bosco. *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*. Ediciones de la Universidad de Navarra, Ansoáin, 2000, p. 158.

¹⁷ AGI. Indiferente General 2824. Carta de D. Antonio Mustelier y D. Pedro Márquez Herrezuelo al Rey. Santiago de Cuba, 22 de agosto de 1787. Los cálculos que ofrecen son los siguientes:

1. Por cincuenta negros bozales varones piezas a 155 pesos fuertes cada uno 7750.

2. Por el aumento de 35 pesos que aseguran haberse añadido a cada uno de los derechos para resarcir el quebranto que puede padecer el Real Erario por la muerte y manutención de los que no se vendan inmediatamente 1750 pesos.

3. Por el diario de 20 días que se computan necesarios para el apresto de la embarcación y conviene descansen en La Habana de su navegación de África, casa donde habiten refrescados y curados de las enfermedades para su sucesivo reembarco, a real y medio por cabeza 187 pesos y 4 reales.

4. Por su manutención a bordo cuya provisión no ha de limitarse a 30 días a real y cuartillo por cabeza 234 pesos y 3 reales.

5. Por la comisión del encargado de su compra cuyas obligaciones son recibidas en Cuba y conducir a La Habana los caudales que se le consignen para hacer la compra y cuidar después la manutención guardia y asistencia de los referidos esclavos en que necesitan dos de los menos en que lo ayuden al diez por ciento 992 pesos fuertes.

6. Por su transporte desde el citado puerto de La Habana al de Cuba, con consideración de la capacidad del buque y aumento de la tripulación que deben llevar estos para su guarda, 600 pesos fuertes.

7. Por el riesgo de mar del dinero en la conducción de caudales a La Habana, el mismo en el retorno del negro y el de su vida cuyo peligro es inminente por el peligro, trabajos, alimentos con que los sustentan los ingleses y mutación de su temperamento a razón del 18% 1710 pesos fuertes.

TOTAL 13.223 PESOS FUERTES."

la habilitación del puerto santiaguero a la trata, lo que no sólo otorgaba grandes oportunidades de negocio a los comerciantes negreros, si no que podía repercutir en una bajada del precio del esclavo en primera venta, lo que redundaría en beneficio del fomento de los principales cultivos de la región. De éste modo, a pesar de que la Corona permitió el arribo al puerto de Santiago de Cuba de una embarcación de la contrata Baker Dawson que tenían previsto como destino el puerto de La Habana, las solicitudes expresando la necesidad de liberar la trata en el puerto oriental fueron constantes¹⁸, hasta que finalmente el puerto quedó habilitado al comercio negrero para embarcaciones españolas en 1789.

El fin del sistema de asientos y la liberalización de la trata negrera en Santiago de Cuba

La Real Cédula de 28 de febrero de 1789 liberalizó finalmente la trata negrera en buena parte de la América española, si bien esta liberalización quedaba sujeta a revisión en dos años, lo que marcaba el comienzo de la liberalización de la trata negrera en los dominios españoles¹⁹. Para Cuba, esta Real Cédula se traducía en la habilitación para el tráfico negrero del puerto de La Habana, si bien posteriores peticiones dirigidas a Madrid desde otros puertos de la isla ampliaron la lista²⁰. De esta forma, los puertos de Nuevitas, Batabanó y Santiago de Cuba (más tarde en 1794 el puerto Manzanillo) quedaron habilitados al comercio negrero, aunque con ciertas diferencias que se ajustaban a la demanda de esclavos existente en las diferentes regiones y en la capacidad para satisfacerla de los comerciantes locales.

El puerto de La Habana quedó abierto al tráfico de embarcaciones de cualquier pabellón que arribara al puerto con cargazones de esclavos. La alta demanda de trabajo esclavo generada en la región comprendida entre La Habana, Matanzas y Cárdenas había alcanzado unos niveles que imposibilitaban su satisfacción por parte del comercio español, tanto insular como peninsular. El puerto de Santiago, por el contrario, quedó habilitado como puerto negrero tan sólo para embarcaciones españolas²¹.

¹⁸ AGI Ultramar 83. Representación del Gobernador de Cuba proponiendo fáciles medios para el fomento y población de la plaza y el partido de Santiago. Santiago de Cuba, 17 de febrero de 1789. Entre la recomendaciones, se expresaba “*la libertad absoluta de introducir negros en la plaza sin limitación de número, ni permitir se exija ni el más mínimo derecho a su entrada, ni después con motivo de las ventas y reventas que se hagan de ellos siempre que se destinen a las labores del campo, antes bien concederán gratificaciones a las personas que las introduzcan para aquel objeto, declarando será lícito extraer plata o en frutos el producto y los negros que se introduzcan, en inteligencia de que haré proveer a sus hacendados los mil quinientos que me han pedido esperándoles dos años por el precio bien cómodo.*”

¹⁹ Murray, D.R. “*Statics of the Slave trade to Cuba, 1790–1867*”. *Journal of Latin American Studies*, Vol. 3, Nº2, 1971, p. 133. Moreno Friguals señala que “... entre 1789–1804 se dictaron catorce reales cédulas, órdenes y decretos que liberaron las antiguas trabas e impulsaron el gran negocio hispanocubano de importación de esclavos. La libre entrada de esclavos fue causa y efecto del libre comercio surgido en esta plena revolución económica.” Moreno Friguals, Manuel. *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Editorial Crítica, Barcelona, 1995, p. 178.

²⁰ AGI. Ultramar 83. Solicitud de los vecinos de Santiago de Cuba para que se les conceda gracia al igual que a otros puertos de la isla. Santiago de Cuba, 4 de julio de 1789.

²¹ Aimes, Hubert. *A History of Slavery in Cuba*. Octagon Books Inc, New York, 1967, p. 49.

Si bien es cierto que existía una alta demanda de trabajo en la región, las autoridades decidieron que la estructura comercial santiaguera podía satisfacerla gracias, en buena medida, a los constantes contactos comerciales que mantenían con colonias como Jamaica o Saint Domingue²². El permiso otorgado a los tratantes españoles radicados en el puerto de Santiago de Cuba para nutrirse de esclavos directamente en las costas africanas no obtuvo, al menos en principio, una gran recepción, ya que dos años más tarde aún no había salido una sola nave a través del Atlántico para la compra de esclavos²³.

La nueva reglamentación agilizó dichos contactos, los legalizó y consiguió los efectos, al menos durante el breve periodo de paz que reinó en la región entre las principales potencias, que parecía perseguir. Sin embargo, la situación política cambió bien pronto por la convulsa situación política que experimentó Francia desde 1789 y el estallido de las grandes rebeliones de esclavos de Saint Domingue y Jamaica en los primeros años de la década de los noventa. La entrada de un considerable contingente de mano de obra esclava, vieja reclamación de la clase propietaria cubana, se desarrolló paralelamente con la difícil situación generada por las continuas rebeliones protagonizadas por los esclavos a lo largo y ancho de buena parte de la región Caribe. Por ello, la reglamentación articulada en estos años basculó entre la necesidad de agilizar y mejorar los mecanismos de introducción de africanos y la prevención de que esta entrada no creara las condiciones necesarias para que se produjera una gran rebelión. En 1791, se prorrogó por seis años la liberalización de la trata negrera que la **Real Cedula de 28 de febrero de 1789** había propiciado, especificando además que “*la introducción de negros será absolutamente libre de todas las contribuciones, y del derecho de alcabala en primera venta*²⁴.” La entrada masiva de esclavos permitió la compra de mano de obra a los principales hacendados de la región a precios competitivos, lo que posibilitó el fomento del cultivo de exportación como el azúcar y el café en los últimos años del siglo XVIII y primeros del siglo XIX²⁵.

²² La nueva reglamentación comercial permitió no sólo una mayor entrada de esclavos, sino también una agilización de la estructura comercial que permitió que el creciente número de dotaciones de africanos no se vieran desabastecidas. En el caso francés, los obstáculos que los comerciantes franceses tuvieron que afrontar desde el estallido de la revolución para el abastecimiento de la colonia del Saint Domingue contrastó con el incremento del número de esclavos, lo que provocó ciertas carestías en los albores del estallido de la rebelión de esclavos. Conciliar el interés de la clase propietaria cubana con la entrada a gran escala de “cargazones” de esclavos y asegurar el suministro alimenticio de los mismos era prenda fundamental para evitar una probable rebelión entre la población esclavizada. Clarence Mundfort, Michael Zeuske. “Black Slavery, Class Struggle, Fear and Revolution in Saint Domingue and Cuba, 1785–1795”. *The Journal of Negro History*, Vol. 73 Nº ¼, 1988, p. 16.

²³ AGI. Indiferente General 2823. EL Gobernador de Cuba acusa el recibo de la Real Orden de 24 de Enero de 1793 en la que se ha dispensado la posibilidad a los españoles de acudir directamente a África a por esclavos. Santiago de Cuba, 18 de abril de 1793.

²⁴ Real Cédula de Su Majestad concediendo libertad para el comercio de negros. Lorenzo de San Martín Impresor, Madrid, 1791. Ví la Vilar, Enriqueta (comp.). *Afroamérica: Textos Históricos. Colección Clásicos Tavera*. Temáticas para la historia de Iberoamérica, vol. 7. Madrid: Fundación Histórica Tavera, 1999. CD-Rom.

²⁵ En el año 1787 trabajaban un total de 899 esclavos en 51 ingenios de azúcareros en las cercanías de la ciudad de Santiago de Cuba. AGI. Indiferente General 2821. Estado que manifiestan los ingenios de la ciudad de Cuba sus nombres, censos, negros esclavos que mantienen en su labor, los que necesitan para su subsistencia y los que se han repartido por el gobernador en 1º de agosto de 1787. Entre 1790 y 1807, existían 51 explotaciones azucareras, en las que trabajaban 1688 esclavos. Archivo Nacional de Cuba (en adelante ANC). Junta de Fomento. Leg. 92/3929. Estado General de las plantaciones de café de Santiago de Cuba. Año 1807. De otro lado, las explotaciones cafetaleras y algodoneras de la región, que hasta la irrupción de los refugiados procedentes del Saint Domingue carecieron de importancia específica, alcanzaron cifras significativas para el año 1800, existiendo 19 haciendas cafetaleras y 13 algodoneras en las que trabajaban 478 esclavos. ANC. Correspondencia de los Capitanes Generales. Legajo 1 Expediente 11. Relación de los franceses asentados en Santiago de Cuba hacendados que no fueron expulsados y tienen carta de naturaleza. Santiago, 30 de septiembre de 1800.

Análisis del tráfico negrero

Para llevar a cabo el análisis del tráfico de esclavos en Santiago de Cuba centraremos nuestro estudio en el periodo comprendido entre agosto de 1789, momento en el que comienzan a organizarse expediciones a las colonias extranjeras próximas para la compra de esclavos gracias al permiso otorgado por las autoridades, y diciembre de 1794, ya que son los únicos registros que ofrecen una visión completa del fenómeno tratado. En esta documentación hemos encontrado detallada información acerca del puerto de origen de las embarcaciones, número de esclavos, calidad y sexo de los mismos. La documentación permite el rastreo de trescientas cuarenta y cuatro embarcaciones que introdujeron un total de cinco mil doscientos treinta y seis africanos de toda condición, edad y sexo²⁶. Un primer elemento de análisis será el estudio por género de los africanos que arribaron a puerto. De los 5270 que conforman el total de nuestro estudio, 4370 eran varones, el 79,5% y sólo 900 eran mujeres, el 20,5%. El esclavo era clasificado en tres clases, en función del estado de salud, de la edad y sobre todo, de la productividad que pudiera generar su fuerza de trabajo. Estas tres categorías eran la pieza de esclavo, el muleón y el muleque, categorización que era aplicada indistintamente tanto a varones como a hembras. La pieza de esclavo era la mayor de las categorías en la que podía clasificarse a un esclavo, y señalaba a un individuo en edad de alta productividad con un óptimo estado de salud del que cabía esperar extraer una considerable fuerza de trabajo. Los muleones eran la menor de las categorías, y agrupaba esencialmente a niños y los muleques, la segunda de las categorías, clasificaba a los individuos que no cumplían los requisitos necesarios para ser considerados en ninguna de las dos categorías anteriores²⁷. Eran individuos cuyas condiciones físicas se habían visto mermadas, bien fuera por la edad o por algún problema físico, o que se encontraban en edades en las que ya no podían ser considerados como muleones, pero aún no habían desarrollado su físico para que pudieran ser considerados como piezas de esclavos. Ante el análisis de los datos obtenidos, y atendiendo a consideraciones de género, hemos clasificado a los esclavos llegados a Santiago de Cuba de la siguiente forma:

²⁶ Andreo, Juan. "La conformación de las identidades urbanas y procesos de exclusión social. La población de Santiago de Cuba durante el siglo XIX." Lucía Provencio (ed.) *Abarrotes. La construcción social de las identidades colectivas en América Latina*. Universidad de Murcia, Murcia, 2006. Como sostiene Andreo, la sólidas estructuras comerciales que se habían conformado durante buena parte del siglo XVIII permitieron la introducción de un considerable número de esclavos en la plaza, pp. 275-314.

²⁷ AGI. Santo Domingo 1656. Carta del Intendente Uriza a D. José de Gálvez. La Habana, 14 de abril de 1777. En Tornero Tinajero, Pablo. *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1760-1840)*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1996, p. 39.

TABLA 1. Clasificación porcentual de los esclavos llegados a Santiago de Cuba 1789–1794, por categorías.

Categoría	Número de individuos	Porcentaje
Pieza varón	3188	60.5%
Mulecón varón	477	9.05%
Muleque varón	705	13.37%
Pieza mujer	532	10.1%
Mulecón mujer	183	3.47%
Muleque mujer	185	3.51%

Fuente: Elaboración propia, Archivo General de Indias, Indiferente General 2822, 2823, 2824 y Santo Domingo 2207.

La demanda de esclavos en Santiago de Cuba estuvo determinada por la intención de la clase propietaria de extraer de los mismos la mayor fuerza de trabajo posible. Como consecuencia, la mayor parte de las cargazones de esclavos introducidos en la plaza presentaban un alto índice de masculinidad, y la mayor parte de los esclavos **introducidos eran considerados como “piezas”, los que podían ofrecer a priori unos mayores rendimientos de su fuerza de trabajo**. De otro lado, la importancia cuantitativa de las piezas de esclava era muy semejante a la que alcanzaban los muletones y muleques varones, por lo que deducimos que buena parte de esta población esclava estaba dirigida a labores agrarias, donde el índice de masculinidad entre la población esclava era muy alto. Esta tendencia fue constante a lo largo del periodo 1789–1794.

TABLA 2. Distribución porcentual por género de las cargas de esclavos llegadas a Santiago de Cuba 1789–1794.

Año	Varones	Porcentaje	Hembras	Porcentaje
1789	252	90.65%	26	9.35%
1790	1108	86.97%	166	13.03%
1791	1055	73.69%	336	26.31%
1792	913	85.25%	158	14.75%
1793	654	82.92%	136	17.08%
1794	388	83.26%	78	16.74%

Fuente: Elaboración propia. Archivo General de Indias, Indiferente General 2822, 2823, 2824 y Santo Domingo 2207.

La entrada de esclavos en Santiago de Cuba respondía exclusivamente a las necesidades económicas de la región, sin tener en cuenta que la estructura demográfica de las cargas de esclavos. La clase propietaria necesitaba, para el mantenimiento del sistema esclavista, de la introducción constante de esclavos no ya sólo para fomentar las actividades económicas a las que se orientaba laboralmente al esclavo, si no también para la reposición de aquellos sujetos que habían logrado manumitirse o eran ya poco productivos²⁸. La escasa presencia de esclavas en las embarcaciones negreras provocó inquietud en las autoridades de la isla, ya que observaban cómo, de mantenerse o incrementarse el ritmo de introducción de africanos podía verse seriamente alterada la estructura demográfica de este segmento poblacional²⁹. Sin embargo, como señala Kipple, el periodo que marca los últimos decenios del siglo XVIII destaca por un modesto crecimiento natural de la población esclava, porque probablemente, el incremento de la introducción de esclavos aún no había alcanzado los niveles que alcanzó en el siglo XIX y no había logrado transformar la estructura demográfica de la población esclavizada³⁰.

De otro lado, cabe reseñar que el índice de masculinidad de los esclavos introducidos en el puerto santiaguero difiere de las cifras calculadas para el comercio transatlántico de esclavos³¹. Según Klein, un tercio del total de esclavos extraídos de África durante el periodo en que estuvo vigente la trata fueron mujeres³², lo que no se corresponde con los datos encontrados para el comercio negrero santiaguero. Planteamos que, probablemente, la estructura demográfica de las cargas de esclavos del comercio regional diferían de las calculadas para el comercio transatlántico ya que una vez trasladados a los principales puertos de América, la posterior redistribución de estas cargazones estaban sujetas a otros tipos de intereses, donde no sólo la demanda de esclavos en otras regiones determinaba la composición de las dotaciones de esclavos; al mismo tiempo, las necesidades internas de los centros redistribuidores condicionaban el número de esclavos que podían ser vendidos en el exterior, así como su género.

Para el caso que nos ocupa, la isla de Jamaica era el principal foco de introducción de esclavos en la región oriental y, si bien el rol de la isla británica como principal centro redistribuidor de esclavos por todo el área caribe se afianzó en el último cuarto del siglo XVIII, también hemos comentado cómo, al mismo tiempo, el número de esclavos y de haciendas azucareras había crecido significativamente a lo largo de la centuria ilustrada. El creciente protagonismo de los comerciantes jamaicanos fue posible porque el flujo comercial negrero no alteraba sustancialmente el crecimiento de las haciendas azucareras de la isla, dado que el número de esclavos que trabajaban en ellas había crecido significativamente, gracias en buena medida como señala Craton, al

²⁸ En dos estudios referentes a períodos cronológicos distintos, se observa como de manera mayoritaria los esclavos alcanzaron la libertad a través de la manumisión gracias mediante el pago que hicieron de las cartas de libertad. Kemner, Jochem. "Libre en fin: un análisis de las cartas de libertad entregadas en Santiago de Cuba en el último tramo de la esclavitud." Artículo inédito consultado gracias a la amabilidad del autor. Belmonte Postigo, José Luis. "Con la plata ganada y su propio esfuerzo, los mecanismos de manumisión en Santiago de Cuba, 1780–1803." EA Virtual, Nº3, 2005.

²⁹ Tornero Tinajero. *Opus cit.*, p. 58

³⁰ Kipple, Kenneth. *Blacks in Colonial Cuba 1774–1899*. The University of Florida Press, Gainesville, 1976, p. 29.

³¹ La importancia de las mujeres en la trata transatlántica venía determinada por la importancia socioeconómica que jugaba la mujer en ciertas regiones de África occidental, donde llevaban a cabo buena parte de las labores de cultivo y de comercialización, especialmente en los grupos yorubas. Por tanto, al margen el valor reproductivo que tenía la esclava, no podemos desechar su fuerza de trabajo como uno de los principales estímulos que impulsaron a los tratantes negreros para su compra. Mintz, Sydney W. "Men, Women and Trade." *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 13, Nº3, 1971, p. 248.

³² Klein, Herbert S. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton University Press, 1978.

proceso de criollización de la población esclava a lo largo de todo el siglo XVIII³³. La fijación de esclavas bozales en la isla favorecía que se generara un modesto crecimiento natural de la población criolla, lo que favoreció que se incrementaran las exportaciones de esclavos al suplirse parte de la demanda existente. Existía, por tanto, un claro interés por parte de los propietarios jamaicanos en la compra de un número determinado de esclavas, lo que sin duda repercutía en el número final de las mismas que eran redistribuidas desde el dominio británico a otras partes del Caribe³⁴. Por tanto, para entender los índices de masculinidad de las cargas de esclavos debemos tener en cuenta que éstos se encontraban mediatisados por la necesidad de esclavas en los puertos redistribuidores, no sólo para satisfacer la demanda de mano de obra esclava femenina existente, si no para conseguir unos niveles mínimos de reproducción natural entre la población esclavizada.

Necesidades santiagueras, dependencias británicas.

Como comentábamos anteriormente, el periodo comprendido entre 1789 y 1794 sólo los barcos que navegaban bajo pabellón español y con capitán y tripulación españoles, estaban habilitados para entrar en el puerto de Santiago para desembarcar esclavos. En nuestro estudio nos hemos centrado en tres elementos que nos parecen importantes para entender el desarrollo de la trata negrera en Santiago de Cuba en los primeros años de la liberalización de la trata. A continuación analizaremos el lugar de destino de estas embarcaciones y el número de esclavos que eran transportados.

La mayor parte de las embarcaciones negreras analizadas en el periodo partieron desde Santiago de Cuba rumbo a Jamaica. De las trescientas cuarenta y cuatro naves estudiadas, un total de doscientas noventa y nueve, el 86.9% del total, navegaron a algún puerto de la isla británica, lo que confirió a Jamaica un indiscutible liderato en cuanto a principal centro suministrador de esclavos para Santiago de Cuba. En la siguiente tabla podemos observar un cuadro general de las posesiones en las que los tratantes negreros con destino a Santiago de Cuba obtenían sus esclavos.

³³ Craton, Michael. "Jamaican Slavery". Stanley L. Engerman and Eugene Genovese. *Race and Slavery in the Western Hemisphere. Quantitative Studies*. Princeton University Press, New Jersey, 1975.

³⁴ El análisis por sexo de los esclavos introducidos en el puerto de La Habana en el mismo marco cronológico ofrece datos similares. Tornero Tinajero, Pablo. *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1769-1840)*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1994, pp. 60-61.

Tabla 3. Puertos de origen de las embarcaciones negreras que arribaron en Santiago de Cuba, computando el número de esclavos desembarcados y el número de esclavos/barco, 1789–1794.

Procedencia	Número de embarcaciones	Porcentaje	Número de esclavos	Porcentaje	Esclavos/barco
Jamaica	299	86.9%	4208	80.3%	14.07
Kingston	215	62.5%	3525	67.3%	16.3
Montego Bay	68	19.7%	508	9.7%	7.4
Pto. Antón	5	1.4 %	17	0.3%	3.4
Sta. Ana	3	0.8%	126	2.4%	42
Sta. Lucía	3	0.8%	4	0.07%	1.3
Sabana la Mar	1	0.3%	3	0.06%	3
Sin especificar	4	1.1%	25	0.47%	6.25
Saint Domingue	36	10.5%	596	11.4%	16.5
Puerto Príncipe	11	3.2%	265	5.1%	24.1
St. Louis	1	0.3%	6	0.1%	6
Jeremías	3	0.8%	14	0.2%	4.6
Providencia	2	0.6%	7	0.1%	3.5
Mole St. Nichole	.2	0.6%	88	1.8%	44
Sin especificar	15	4.3%	216	4.1%	14.4
Curaçao	4	1.1%	94	1.8%	23.5
Islas de Barlovento	2	0.6%	243	4.7%	121.5
San Eustasio	2	0.6%	243	4.7%	121.5
Capitanía General de Venezuela	2	0.6%	21	0.4%	10.5
Puerto Cabello	2	0.6%	21	0.4%	10.5
Estados Unidos	1	0.3%	46	0.8%	46
Baltimore	1	0.3%	46	0.8%	46
Luisiana y Florida	2	0.6%	28	0.5%	14
Biloxi	2	0.6%	28	0.5%	14

Fuente: Elaboración propia. Archivo General de Indias. Indiferente General 2822, 2823, 2824 y Santo Domingo 2207

De los datos obtenidos observamos la existencia de un tráfico fluido y constante entre los puertos jamaicanos y Santiago de Cuba, seguidos, a cierta distancia, por el tráfico negrero procedente del Saint Domingue, que desde 1790 a 1793 cobró cada vez más importancia, hasta el momento en que las autoridades españolas, ante el temor de

que los tratantes franceses vendieran los esclavos que estaban participando en la gran rebelión que asolaba la colonia francesa, decidieron prohibir toda introducción de cargas de negros procedentes de las colonias francesas³⁵. Ésta medida, junto a otras de otro **calado, conformaron un intento de las autoridades por establecer un “cordón sanitario”** que evitara la propagación de las ideas revolucionarias y del consiguiente peligro de rebelión en los territorios españoles del Caribe.

Como reseñábamos, el flujo comercial negrero se caracterizó por la utilización de pequeñas y medianas embarcaciones, guairos, balandras, goletas o lanchas, que transportaban una cantidad pequeña de esclavos y que además, se ajustaban a las medidas legales dispuestas en la reglamentación de la liberalización del comercio negrero, ya que establecía que los barcos españoles que acudieran a las colonias extranjeras debían hacerlo en embarcaciones de escaso tonelaje. Según Klein, la escasa carga de esclavos en las embarcaciones negreras solía ser síntoma del transporte de otras mercaderías que eran introducidas de manera ilegal en las posesiones españolas, por lo que el rol comercial, especialmente de los puertos jamaicanos, no quedaría restringido al mercadeo de esclavos³⁶. Así parece confirmarlo la Real Orden emitida el 24 de octubre de 1792 en la que se advertía al Gobernador de Cuba de la necesidad de luchar contra el contrabando que frecuentemente enmascaraba el tráfico negrero³⁷.

Tabla 4. Número de embarcaciones negreras llegadas a Santiago de Cuba, por tipo y año, 1789–1794.

Tipos/año	1789	1790	1791	1792	1793	1794	Total
Balandra	16	30	15	28	24	17	130
Lancha	2	5	3	5	3	2	20
Guairo	4	5	5	3	2	5	24
Goleta	10	35	40	31	21	12	149
Bergantín	—	2	—	6	7	—	15
Fragata	—	—	—	1	—	—	1
Balahú	—	—	—	—	1	—	1
Desconocido	—	1	—	—	—	—	1
Total	32	78	63	74	58	36	341

Fuente: Elaboración propia. Archivo General de Indias Indiferente General 2822, 2823, 2824 y Santo Domingo 2207.

³⁵ Fischer, Sibille. *Modernity Disavowed. Haiti and the Cultures of Slavery in the Age of Revolution*. Duke University Press, Durham, 2004, p.4.

³⁶ Klein, Herbert S. "North American competition and the characteristic of the African Slave Trade to Cuba, 1790-1794" Separata de William and Mary Quarterly, third series, vol. XXVIII Nº1 , Enero, 1971, pp. 91-94.

³⁷ AGI. Indiferente General 2823. Real Orden al Gobernador de Cuba. San Lorenzo, 24 de octubre de 1792. En referencia a los informes remitidos desde la Gobernación oriental en materia de tráfico de esclavos el documento comenta que "... *habiéndome dignado examinarlos con la mas escrupulosa atención, he notado que muchas de las embarcaciones que emplean en este giro no retornan sin no cuatro, tres, dos o un negro, cuya cortedad presta bastante margen para que se crean y confirmen las noticias que llegan a S. M. de que desde los puertos de ese gobierno se hace con la Jamaica un escandaloso contrabando.*"

La mayor parte de las embarcaciones llegadas a la plaza con cargamentos de esclavos procedían de Jamaica y más concretamente de Kingston, pero también observamos ciertas diferencias entre el volumen de embarcaciones comerciales y las cargas de negros que éstas transportaban en función de los puertos de origen. Si bien las embarcaciones procedentes de Jamaica representaban casi un ochenta y siete por ciento del total, tan sólo un ochenta por ciento de los esclavos llegados a Santiago procedían de este dominio británico. Proporciones que son aún más variable si analizamos con mayor detenimiento las cargas de esclavos y su puertos de procedencia. Kingston, el puerto que tuvo mayor importancia en el volumen de barcos que despachaba a Santiago de Cuba, un 72.5% del total, introducía una cifra mucho mayor de esclavos, un 67.3% por ciento del total de esclavos desembarcados. Por contra, el puerto de Montego Bay, que absorbía casi 20% de las embarcaciones dedicadas a este negocio, únicamente despachó un 9.7% de los esclavos remitidos a la plaza oriental. De los datos deducimos la existencia de diferentes estrategias comerciales de los tratantes santiagueros, que, al margen de acudir al puerto de Kingston para la compra de esclavos, acudían a otros puertos secundarios para llevar a cabo, al margen de pequeñas compras de esclavos, otras transacciones comerciales que quedaban al margen de la legalidad. Si atendemos a un análisis pormenorizado de los puertos jamaicanos y del Saint Domingue, observamos cómo en casi la totalidad de ellos la media de esclavos por barco fue realmente pequeña aunque existieron excepciones. Los puertos de Môle Saint Nichole y Santa Ana, el primero dominio francés, el segundo británico, participaron esporádicamente en el negocio de la trata negrera con Santiago de Cuba, si bien en las escasas expediciones que desde el puerto cubano se realizaron a estos dos enclaves caribeños el número de esclavos comprado por los tratantes cubanos fue relativamente alto, lo que nos lleva a pensar que existían grandes diferencias en la naturaleza de las expediciones comerciales en función del puerto al que se dirigieran.

Si bien este tráfico comercial con las dos colonias vecinas era el más frecuente, hemos detectado que, recurrentemente, las embarcaciones santiagueras dirigían sus proas a otros destinos del área circuncaribe, especialmente a posesiones británicas u holandesas, para introducir una cantidad relativamente alta de esclavos. Eran estas, por tanto, expediciones puntuales en las que el objetivo prioritario de los comerciantes fueron la compra de un alto número de esclavos como muestran las expediciones destinadas a las Islas de Barlovento que introdujeron doscientos cuarenta y tres esclavos o las dirigidas a Curaçao, que muestran una media de esclavos por barco superior a la alcanzada en los barcos que procedían del Saint Domingue o Jamaica. Los contactos con otros puertos españoles del área quedaron circunscritos a dos expediciones, el enclave de Biloxi y Puerto Cabello, puertos desde donde se introdujeron un modesto número de esclavos porque probablemente el puerto venezolano no ofrecía precios de compra competitivos y porque el objeto mercantil de la expedición no estaba constreñido exclusivamente a la compra de esclavos.

Por último, hemos analizado el flujo mercantil negrero para determinar la existencia de variaciones estacionales en la importación de africanos. El tráfico negrero santiaguero dependía fundamentalmente del mercado regional de esclavos, como vimos en páginas precedentes, procedente de Jamaica. Si bien la entrada de esclavos en el

dominio británico dependía en buena medida de las dificultades climáticas que pudiera originarse en la trata transatlántica, hemos encontrado ciertos patrones que se repiten en el análisis de los datos obtenidos entre los años 1790–1794.

Tabla 5. Número de esclavos introducidos en el puerto de Santiago de Cuba, por meses y por año, 1790–1794.

Meses/Año	1790	1791	1792	1793	1794	Total
Enero	293	89	344	243	79	1048
Febrero	135	153	141	71	0	500
Marzo	247	190	92	35	27	591
Abril	86	138	11	25	41	301
Mayo	45	96	70	41	23	275
Junio	12	112	153	4	21	302
Julio	145	142	25	190	136	638
Agosto	33	80	74	50	52	289
Septiembre	30	206	26	21	1	284
Octubre	32	5	15	0	7	59
Noviembre	52	42	37	18	34	183
Diciembre	164	138	83	92	45	522
Total	1274	1391	1071	790	466	4992

Fuente: Elaboración propia. Archivo General de Indias. Indiferente General 2822, 2823, 2824 y Santo Domingo 2207.

Como podemos observar en la tabla, a pesar de que la entrada de esclavos en la plaza era constante durante buena parte del año, el periodo comprendido entre los meses de diciembre a marzo es el que refleja un mayor volumen en la introducción, con un repunte en la introducción en el mes de julio. La travesía estaba determinada por las restricciones impuestas por la legislación, ya que se estipulaba que una embarcación que acudiera a las colonias extranjeras para la compra de esclavos no debía demorarse más de cuatro meses antes de regresar a puerto³⁸. Además, el tránsito de embarcaciones para la compra de esclavos estuvo seriamente condicionado por las condiciones climatológicas, la oferta de los mercados de esclavos de los puertos vendedores y la demanda interna, factor éste último que probablemente resultó decisivo para entender la dinámica del flujo de la trata negrera en Santiago de Cuba³⁹. La coincidencia de los meses en los que se registraron un volumen mayor de introducciones de esclavos con los meses correspondientes a la zafra del azúcar, periodo en el que coyunturalmente crecía la demanda de trabajo esclavo o la necesidad de reponer la mano de obra perdida durante las faenas de recolección, así parecen confirmarlo.

³⁸ Real Cédula de Su Majestad concediendo libertad para el comercio de negros. Lorenzo de San Martín editor, Madrid, 1791. Vila Vilar, Enriqueta (comp.) *Afroamérica: Textos Históricos. Colección Clásicos Tavera*. Temáticas para la historia de Iberoamérica, vol. 7. Madrid: Fundación Histórica Tavera, 1999. CD-Rom.

³⁹ Herbert S. Klein. "The English Slave Trade to Jamaica, 1782–1808". *The Economic History Review*, New Series, Vol. 31, Nº1, 1978, pp. 25–45.

Conclusiones

La liberalización de la trata negrera en Santiago de Cuba en 1789 significó la ruptura del monopolio ejercido por el puerto de La Habana en ésta materia y que conllevaba serios perjuicios a los comerciantes del interior de la isla, entre ellos el incremento de los precios de primera venta por el incremento que experimentaban los mismos dados los gastos de transporte que generaba el traslado de los esclavos. Se ponía de ésta manera fin a uno de los principales obstáculos para el fomento de los cultivos de exportación en la región, la escasez de mano de obra esclava.

Este crecimiento no hubiera sido posible sin el rol jugado por Jamaica como centro distribuidor de esclavos. Si bien las embarcaciones españolas, las únicas habilitadas para tal efecto en el puerto cubano por la normativa metropolitana, realizaron expediciones a diferentes puertos para la compra de esclavos, la mayor parte de los mismos procedieron de la colonia británica. El comercio de esclavos frecuentemente enmascaró otro tipo de relaciones comerciales consideradas ilícitas. En función de los datos obtenidos, hemos distinguido dos tipos de expediciones comerciales, unas cuyo fin era exclusivamente la compra de africanos y que se caracterizaron por la introducción de un alto número de esclavos y otras en las que el número de esclavos transportados era pequeño, lo que confirmó las sospechas del creciente contrabando que los comerciantes santiagueros realizaban con los puertos jamaicanos.

Finalmente, hemos analizado el volumen, categoría y sexo de las cargas de esclavos, llegando a la conclusión de que las mismas respondían a las necesidades del mercado de esclavos santiaguero, siendo la mayor parte de los mismos esclavos varones adultos en edades de máxima productividad a los que se les podía extraer la mayor cantidad de trabajo posible, ofreciendo a los grandes propietarios de la región una óptima mano de obra para el fomento de los cultivos de exportación.

Bibliografía

Aimes, Hubert. *A History of Slavery in Cuba*. Octagon Books Inc, New York, 1967.

Amores Carredano, Juan Bosco. *Cuba en la época de Ezpeleta (1785–1790)*. Ediciones de la Universidad de Navarra, Ansoáin, 2000.

Andreó, Juan. “La conformación de las identidades urbanas y procesos de exclusión social. La población de Santiago de Cuba durante el siglo XIX.”

Lucía Provencio (ed.) *Abarrotes. La construcción social de las identidades colectivas en América Latina*. Universidad de Murcia, Murcia, 2006.

Belmonte Postigo, José Luís. “De esclavos y hacendados. Inmigración, etnia y clases sociales en el Oriente de Cuba durante la revolución haitiana.” Lucía Provencio Garrigós (ed.) *Abarrotes. La construcción social de las identidades colectivas en América Latina*. Universidad de Murcia, Murcia, 2006.

Belmonte Postigo, José Luís. “Con la plata ganada y su propio esfuerzo, los mecanismos de manumisión en Santiago de Cuba, 1780–1803.” *EA Virtual*, Nº3, 2005.

Craton, Michael. “Jamaican Slavery”. Stanley L. Engerman and Eugene Genovese. *Race and Slavery in the Western Hemisphere. Quantitative Studies*. Princeton University Press, New Jersey, 1975.

Eltis, David; Behrendt, Stephen; Richardson, David; Klein, Herbert. *The Trans-Atlantic Slave Trade*. (A database on CD-ROM). Cambridge University Press, Cambridge, 1999.

Fischer, Sibille. *Modernity Disavowed. Haiti and the Cultures of Slavery in the Age of Revolution*. Duke University Press, Durham, 2004.

Kemner, Jochem. “Libre en fin: un análisis de las cartas de libertad entregadas en Santiago de Cuba en el último tramo de la esclavitud.” Artículo inédito.

Kiple, Kenneth. *Blacks in Colonial Cuba 1774–1899*. The University of Florida Press, Gainesville, 1976.

Klein, Herbert S. “North American competition and the characteristic of the African Slave Trade to Cuba, 1790–1794” Separata de *William and Mary Quarterly*, third series, vol. XXVIII Nº1, Enero, 1971.

Klein, Herbert S. “The English Slave Trade to Jamaica, 1782–1808”. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 31, Nº1, 1978.

Klein, Herbert S. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton University Press, 1978.

Lewis, James. "AngloAmerican entrepreneurs in Havana: the background and significance of the expulsion of 1784–1785". Jacques Barbier, Allan J. Kuethe *The North American Role in the Spanish Imperial Economy 1760–1819*. Manchester, 1984.

Mintz, Sydney W. "Men, Women and Trade." *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 13, Nº3, 1971.

Moreno Fraginals, Manuel. *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Editorial Crítica, Barcelona, 1995.

Mundfort, Clarence & Zeuske ,Michael. "Black Slavery, Class Struggle, Fear and Revolution in Saint Domingue and Cuba, 1785–1795". *The Journal of Negro History*, Vol. 73 Nº 1/4, 1988.

Murray, D.R. "Statics of the Slave trade to Cuba, 1790–1867". *Journal of Latin American Studies*, Vol. 3, Nº2, 1971.

Portuondo, Olga. *Santiago de Cuba, desde su fundación a la Guerra de los Diez Años*. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1996.

Tornero Tinajero, Pablo. "Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz Estados Unidos (1763–1800). Separata del tomo I de las IV Jornadas de Andalucía y América.

Tornero Tinajero, Pablo. *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1769–1840)*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1994.

Vila Vilar, Enriqueta (comp.) *Afroamérica: Textos Históricos. Colección Clásicos Távera*. Temáticas para la historia de Iberoamérica, vol. 7. Madrid: Fundación Histórica Távera, 1999. CD-Rom.