

La trata negrera en el puerto de La Habana a mediados del siglo XVIII

ENRIQUE LÓPEZ MESA*

[...] Todo espacio económico coherente termina en una ciudad central, como una pirámide en su punta.

FERNAND BRAUDEL

DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII el comercio exterior de la isla de Cuba se componía de cuatro subsistemas marítimo-mercantiles:

- la Carrera de Indias (Cádiz) y el comercio de Canarias;
- el comercio intercolonial español en la cuenca del Caribe y el Golfo de México;
- la trata negrera legal, y
- el contrabando con las colonias extranjeras del área.

Nuestro objeto de atención es el tercero de ellos, el cual permitió a los dos puertos autorizados (La Habana y Santiago de Cuba) comerciar legalmente con las colonias americanas de otras potencias europeas, incluso en los periodos de guerra entra las respectivas metrópolis.

A lo largo de las cuatro primeras décadas del siglo y gracias a los sucesivos asientos francés (1701-1713)¹ y británico (1713-

* Centro de Estudios Martianos, La Habana, Cuba.

¹ El asiento francés en Cuba está en espera de una monografía que bien merece. Mientras ésta llega, pueden

1739)² —con sendas factorías y funcionarios en los dos puertos autorizados— Cuba pudo participar de soslayo en un sistema de relaciones mercantiles ajeno por completo a la anacrónica rigidez de la Carrera de Indias.

El inicio en 1739 de la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins —pronto englobada en la guerra por la sucesión austriaca (1739-1748)— puso fin a la etapa de los asientos extranjeros y abrió un paréntesis de dos décadas en las cuales la Real Compañía de Comercio de La Habana (RCCH)³ —empresa emblemática de la oligarquía habanera— prácticamente monopolizó las introducciones legales sobre la base de licencias, ya que nunca pudo obtener de la Corona el asiento como tal.

La ausencia de crecimiento vegetativo de la población esclava obligaba a una continua reposición de esa fuerza de trabajo, cuya vida útil —calculada en un promedio de 15 años— muchas veces se veía truncada por epidemias de viruela o sarampión.

Más allá de las cifras de esclavos introducidos —sólo susceptibles de una reconstrucción aproximada—, el comportamiento del tráfico negrero en su doble faceta legal/ilegal denota que durante la primera mitad del siglo XVIII la economía insular, a pesar de las desalentadoras restricciones

leerse las páginas que le dedica Leví Marrero en su *Cuba: economía y sociedad*, ts. 6 y 7, San Juan/Playor, San Juan/Madrid, 1974-1992, pp. 14-16 y pp. 94-96. Stein, quien sólo trabajó con los archivos franceses, no aporta cifras de introducciones en los puertos españoles de América. Además, afirma que la documentación está plagada de términos vagos que impiden precisar el lugar de destino de las armazones. Cfr. Robert Louis Stein, *The French Slave Trade in the Eighteenth Century: An Old Regime Business*, The University of Wisconsin Press, Madison, 1979, p. 205.

² Sobre el asiento británico en Cuba puede verse: L. Marrero, op. cit., t. 6, pp. 17-22; Mercedes García Rodríguez, "La Compañía del Mar del Sur y el asiento de esclavos en Cuba (1715-1739)", *Santiago*, Santiago de Cuba, 1993, núm. 76, pp. 121-170. Para estudios generales: Colin Palmer, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, University of Illinois Press, Urbana, 1981; Victoria Ann Sorsby, "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)", tesis de Doctorado, University of London, 1976.

³ Para una historia integral de la empresa, ver: Monserrat Garate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1993. Para un estudio abarcador, pero limitado a los órganos de gobierno de la empresa, ver: Raquel Rico Linage, *Las reales compañías de comercio con América: los órganos de gobierno*, Excm. Diputación Provincial/ Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983. Sobre las importaciones de esclavos por la RCCH: L. Marrero, op. cit., t. 6, pp. 23-26.

burocráticas y de las desventajas competitivas con las colonias francesas y británicas, seguía creciendo a golpes coyunturales, lo que pone en entredicho el manido postulado historiográfico que durante más de una centuria ha pretendido situar la ocupación británica de La Habana (1762-1763) como un momento de eclosión económica y el punto de partida del ascenso productivo criollo.

Desde el siglo XVII, la oligarquía habanera, que usufrutuaba los beneficios del puerto más concurrido de la América española, ejercía una hegemonía económica sobre las oligarquías locales del resto de la isla, principalmente sobre la de Santiago de Cuba, sede del segundo gobierno desde 1607.

La condición de La Habana como obligado puerto de escala del tornameo de la Carrera de Indias había sido el origen de la acumulación de riquezas del grupo económico dominante y de la progresiva diferenciación de la ciudad y su *hinterland* respecto de la llamada Tierra Adentro. Toda la problemática política, económica y comercial interna de la isla hay que verla a la luz de esa pugna de intereses.

Esta hegemonía fue "legalizada" en 1740 con la fundación de la Real Compañía de Comercio de La Habana, a la cual se le otorgó de hecho el monopolio comercial insular. A partir de 1743 éste se haría extensivo, si bien no del todo, a la trata negrera.⁴

El cese del asiento británico, en 1739, condujo a replantearse los mecanismos de abastecimiento de mano de obra esclava. Pero españoles y criollos carecían de factorías en África, de capacidad técnica y organizativa, y de la experiencia necesaria para acometer por su cuenta el complejo negocio de la trata, máxime en medio de una contienda bélica europea en la cual, por primera vez, las colonias americanas se convertían en teatro de operaciones.

De ahí que se impusiera la adquisición de las piezas de Indias en las colonias extranjeras del área, principalmente en Jamaica, pues los británicos dominaban el tráfico en el Caribe.⁵ Además, una licencia de introducción

⁴ La información utilizada en este artículo proviene básicamente de nuestra obra en proceso *La Real Compañía de Comercio de La Habana y la trata negrera, 1740-1762*, de ahí que sólo consignemos referencias documentales o bibliográficas en los casos más necesarios.

⁵ "La guerra de 1739 fue, inequívocamente, una guerra por el comercio", ha afirmado con certeza Richard Pares. La flota británica en el Caribe recibió órdenes de interrumpir el tráfico entre la península y sus colonias

de esclavos equivalía a una autorización para comerciar con extranjeros, es decir, para hacer legalmente durante un tiempo lo que era usual hacer ilegalmente todo el tiempo. ¿Con quién aplicarla mejor, pues, que con aquellos proveedores que no figuraban entre los amigos o aliados de la Corona española? Para el abastecimiento tanto de esclavos como de harinas y otras mercancías ligadas con la trata, la RCCH acudiría durante dos décadas —con la anuencia explícita de la Corona unas veces y su “disimulo” otras— a los enclaves coloniales británicos que formaban parte del entorno geomercantil de la isla y haría todo lo posible por eludir el patrón monopólico y antinatural que pretendía imponer la metrópoli, independientemente de que la empresa, a su vez, pretendiera imponer el suyo a las ciudades y villas de Tierra Adentro.

La jurisdicción del gobierno habanero abarcaba la mitad occidental de la isla.⁶ Estaba dentro de la lógica burocrática que la ciudad cabecera transfundiera a todo aquel organismo económico la sangre africana que lo hacía vivir. Por tanto, el puerto de La Habana tenía la misión de abastecer de esclavos a los hatos de ganado mayor, corrales de ganado menor, tejares, molinos de rapé, vegas de tabaco, ingenios y trapiches azucareros, estancias agropecuarias mixtas, sitios de cultivos menores, en fin, suministrar la fuerza de trabajo para toda la agricultura y manufactura de su vasto territorio, cuya producción iría a dicho puerto para ser exportada, además de los esclavos urbanos —en su mayoría mujeres—, que desempeñaban los más diversos oficios en las ciudades y villas de la jurisdicción. O sea, el puerto de la Habana era origen y destino de todo un sistema económico.

Balandras, paquebotes, balandrillas, goletas, fragatas y bergantines cruzaban frente a los cañones del Morro y fondeaban en las mismas aguas sobre las que flotó todo el oro y la plata extraídos de América durante tres

y, a la vez, proteger el comercio ilegal de los contrabandistas ingleses con éstas, incluso con perjuicio de servicios tácticos más importantes. Cf. Richard Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Clarendon Press, Oxford, 1936, pp. 114-118 y 126.

⁶ En su extremo este, el área del departamento occidental crecía o decrecía al vaivén de la política interna, dependiendo de que la importante Tenencia de Gobierno de Puerto Príncipe se subordinara alternativamente a uno u otro gobernador.

siglos. Pero la “mercancía” transportada en estas naves había sido extraída de África: eran inmigrantes involuntarios que venían a fomentar con sus brazos la economía de una tierra desconocida.

Intentemos un bosquejo de aquel *modus operandi*. Tan pronto como la RCCH era beneficiada con una licencia o permiso, enviaba un agente a Jamaica para gestionar la compra de esclavos y víveres. El importe se abonaba en La Habana, una vez escogidos los negros que aceptaba la Compañía. Los restantes eran vendidos directamente a la población por el apoderado del negrero británico, quien venía desde Kingston acompañando la armazón o residía en La Habana. Acto seguido se procedía al “palmeo” de los esclavos, es decir, su medición con la vara de siete cuartas o palmos, paso determinante para su clasificación o no como piezas de Indias, unidad de medida principal por la cual se concedían las licencias y se abonaba el impuesto de entrada. En la aritmética negrera, una pieza de Indias podía equivaler, en cuanto a seres humanos, lo mismo a un esclavo “pieza” —de 16-18 hasta 35 años de edad—, que a dos “mulecones” —de 12-14 a 16-18 años—, todo en dependencia de su estado físico. Los “muleques” —niños de seis a 12-14 años— se computaban a razón de tres por dos piezas de Indias. El precio promedio de venta de un esclavo “pieza” en el mercado habanero osciló durante este periodo de 280 a 300 pesos de a ocho reales.

El impuesto de entrada o derecho de marca⁷ debía ser abonado a la Real Hacienda por el importador oficial de la armazón, en estos años la RCCH, cuando no había sido ya adelantado su monto total a la Corona como forma de obtener la correspondiente licencia. Además de asentarse en los registros contables, la constancia gráfica del pago quedaba cruelmente impresa sobre la piel del esclavo con la marca de carimbo o calimbo, un hierro candente con las iniciales de la Real Contaduría.

Otros gastos de rutina eran los derechos que se pagaban a las autoridades portuarias que actuaban en los trámites de entrada, desembarco y salida de los navíos negreros, así como en la tarea de carimbar las armazones. Éstas eran el oficial mayor de la Real Contaduría, el capitán del

⁷ Hasta 1753 el derecho de marca ascendió a 33 1/3 pesos de a ocho reales por cada pieza de Indias. A partir de esa fecha se elevó a 40 pesos. Entre 1755 y 1765 se cobró independientemente por los mulecones (26 pesos y 5 1/3 reales por cada uno) y los muleques (20 pesos).

puerto, el escribano de Registros, el guarda mayor, los guardas menores de la ribera y la tropa de guardia.

A un escribano público se le abonaban regularmente los gastos de amanuenses y papel sellado en que incurría por las escrituras de ventas de esclavos y por las certificaciones de aquéllos que fallecían en el llamado hospital de la Compañía. Suponemos que éste último no pasaría de ser un barracón utilizado como enfermería, en el cual se recluía a los esclavos rezagados de las armazones, generalmente por padecer de viruela. Al frente del mismo figuraba un contralor que utilizaba como enfermeras a un grupo de negras esclavas. La Compañía sufragaba la curación y alimentación de los pacientes, así como las esquifaciones de cañamazo que se les proporcionaban y los gastos de entierro de aquéllos que fallecían. Como médico del llamado hospital fungía un sacerdote, cirujano mayor del hospital de San Juan de Dios. Éste era quien llevaba a cabo el reconocimiento médico de los integrantes de las armazones antes de proceder a su compra a los negreros británicos. Por otra parte, la empresa ingresaba en el mencionado hospital de San Juan de Dios a los esclavos de su propiedad que mantenía trabajando en el Astillero de La Habana. No lo hacía en el llamado hospital de la Compañía, quizás con la intención de evitar el contacto entre bozales y ladinos.

Gracias a su ubicación geográfica en una de las zonas más estrechas de la isla, la ciudad de La Habana disponía de un segundo puerto: el Surgidero de Batabamó, situado en la costa sur, a 52 kilómetros de la capital. A través de él solía mantenerse la comunicación marítima con Trinidad, Santiago de Cuba, Santo Domingo y las otras colonias, tanto españolas como extranjeras, de la cuenca del Caribe. De las armazones de esclavos llegadas a La Habana entre 1743 y 1761, al menos 17 de ellas fueron desembarcadas por el Surgidero de Batabamó. Allí se efectuaban los trámites de selección, medición y marca. Después los negros eran trasladados por tierra hacia La Habana, con escala en Bejucal, población de señorío del marqués de San Felipe y Santiago, unos de los directores de la RCCH.

En sus frecuentes manifiestos y memoriales elevados a la Corte, la Compañía se autorretrataba como una especie de Atlante sobre el cual descansaba la economía de la isla. Para ser consecuente con la imagen que

pretendía proyectar, era lógico que asumiera como una responsabilidad "moral" el suministro del combustible humano que mantenía funcionando esa maquinaria económica, máxime cuando unos de sus principales ideólogos, el doctor Bernardo de Urrutia y Matos, había sintetizado dicha realidad productiva en una antológica frase: "Nada se emprende en la Ysla para que no necesiten negros y el hazerlos adquisibles era auxiliar todo lo viable."⁸ Por ende, la Compañía presentó su actuación en este giro como algo parecido a un apostolado negrero, un sacrificio por el bienestar de la sociedad,⁹ cuando en verdad era un pingüe negocio que entre 1743 y 1752 le dio utilidades por 111 242 pesos¹⁰ y a cuyo amparo se hacía un comercio quizás más productivo que la trata misma. La South Sea Company había trazado derroteros al respecto y la Real Compañía de Comercio de La Habana no sería una excepción en este continente.

Era una norma de la época, independientemente de que fuera explicitada o no en las licencias,¹¹ que los tratadistas estaban autorizados a introducir un barril de harina por cada pieza de Indias, supuestamente para la alimentación de los propios esclavos. En la práctica introducían un barril por cada esclavo, cantidad siempre superior a la de piezas. De esto se derivaba una segunda astucia: al llegar a puerto aparecían más barriles que esclavos. Entonces se alegaba que la diferencia correspondía a los que habían muerto durante la travesía.

⁸ Archivo General de Indias (AGI), Santo Domingo, 1157. Bernardo de Urrutia y Matos, "Resumen de los Ynteresses, y posibles aumentos de la Ysla de Cuba enquanto Comerciable segun el presente estado de sus negocios, y Gobierno", f. 18.

⁹ Cf. Archivo Nacional de Cuba (ANC), Asuntos Políticos, leg. 1, núm. 60. "Junta General celebrada por la Real Compañía de la Havana, a convocatoria del Señor Governador y Capitán General de dicha ciudad, e Isla en las casas de consejo a 19 de diciembre de 1748...", ff. 50-51.

¹⁰ AGI, Ultramar, 899. "Resumen General en que se manifiesta por menor la entrada de Caudales, erogaciones, enceres, devitos, utilidades, perdidas y demas noticias..."

¹¹ Por ejemplo, en la licencia otorgada a Martín de Ulibarri por Real Cédula de 4 de abril de 1741 no se mencionaba nada sobre harinas u otras mercancías; sin embargo, en la licencia otorgada a la RCCH por la Real Cédula de 18 de mayo de 1745 se le autorizaba a adquirir de extranjeros todas las harinas y demás provisiones necesarias para el abastecimiento de la Armada de Barlovento, la Florida y el resto de la isla. No es difícil imaginar los negocios que debió hacer la empresa con esa "patente de corso" comercial. Por aquellos años tenía a Pedro de Estrada residiendo en Jamaica en condiciones de apoderado. En una carta de 1747 se afirma que por entonces la RCCH solamente adquiría en Jamaica los esclavos y que procuraba las provisiones en las trece colonias inglesas, mayormente harina, carne de res y cerdo, mantequilla y queso. Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of History of the Slave Trade to America*, vol. III, Washington, Carnegie Institution, 1930-1935, pp. 141-142. John Bannister a Hubert Lascelles, Newport, 14 de noviembre de 1747.

En algunas ocasiones los barriles de harina venían conjuntamente con las armazones; en otras, eran transportados en otras naves y procedían de otros puertos, pero siempre amparada su importación por la licencia o permiso otorgado para la introducción de esclavos.

Ya en 1753, Julián de Arriaga, entonces intendente de Cádiz, dejaría constancia de su desacuerdo con esta costumbre:

[...] Bulgaridad recibida en todos los asientos con notable admiración mia, pues no dandose a los Negros en aquella Ysla otro comestible, que lo que ella produce, y aun en la más infima especie, por que regularmente con Plátanos, y tasajo de carne salada los mantiene, y quando mas tambien casave, no descubro por que se ha de disimular este capitulo tan bien admitido.¹²

En nuestra revisión de las introducciones de esclavos efectuadas durante este periodo encontramos embarcaciones procedentes de Martinica, Providencia y Carolina del Sur con pequeñas partidas de negros que no justificaban tan largas travesías. Evidentemente, la mayor parte del cargamento se componía de víveres, ropas y otras mercaderías de amplia demanda en La Habana y los esclavos eran solamente el pretexto.

Del texto de la Real Orden de 21 de marzo de 1754 se desprende que la jerarquía administrativa metropolitana no ignoraba estos ardides coloniales y que trataba de obstaculizarlos en algo, dentro de las limitadas posibilidades que le permitía su lejanía del lugar de los hechos:

[...] que cada Embarcación haya de conducir a lo menos cien Negros, en que se mira aprecaber el inconveniente de que conduciendo pocos, con el maior número de Embarcaciones sea escesiva la introduccion de Viberes (sobre que se ha deponer expecialissimo cuydado, pues en eso suele estar regularmente el maior daño y fraude) óse facilite otro illicito Comercio [...].¹³

En el único libro de contabilidad de la RCCH que hemos podido localizar no es posible discernir la cantidad de mercancías que acompañaba cada almacén, pues el pago solía englobarse habilidosamente bajo el rubro de "negros y víveres". No obstante, en un caso sí pudimos desglosarla:

¹² AGI, Santo Domingo, 2209. Arriaga a Ensenada, Cádiz, 25 de junio de 1753.

¹³ ANC, Correspondencia de los Capitanes Generales, leg. 18, núm. 87. Real Orden de 21 de marzo 1754.

Al amparo de la licencia de introducción de esclavos otorgada por la Real Orden de 11 de enero de 1753 la RCCH recibió desde Nueva York, en septiembre de 1754, quinientos barriles de harina que le remitía el comerciante Lorenzo Reade, a bordo del bergantín *La Hermosa Sara*, capitaneado por Guillermo Teysham.¹⁴ Pero ya la misma licencia había servido de cobertura legal cuatro meses antes, en mayo de 1754, para importar de Jamaica cien barriles de carne de vaca de Irlanda, y en julio del mismo año, otros 22 barriles, para un total de 122, todos adquiridos en esa isla por el agente Juan de Miralles.¹⁵ Junto con las harinas, el ya citado mercader neoyorquino también había remitido “algunas Menudencias de Comestibles, de la que maior parte sirvió para regalos precisos en esta ciudad”.¹⁶ ¿Quién sabe cuántos productos formaban parte de las aparentemente intrascendentes “menudencias”? Además, si esto era lo que asentaba la empresa en sus libros oficiales, o sea, lo lícito, ¿qué no pasaría por abajo? En fin, lo cierto es que una licencia para importar 470 piezas de Indias había propiciado la introducción adicional de 500 barriles de harina, 122 barriles de carne y unas enigmáticas “menudencias” para regalos, todo procedente de colonias británicas.¹⁷

También sería absurdo creer que estas naves hacían el tornaviaje en lastre. Lamentablemente, no hemos podido consultar la contrapartida de

¹⁴ Harvard University, Graduate School of Business Administration, Baker Library. “Libro de Datas al Thesorero...”, 1 de noviembre de 1752-31 de marzo de 1758, f. 174.

¹⁵ *Ibid.*, f. 173 y v.

¹⁶ *Ibid.*, f. 174.

¹⁷ A lo largo del ya citado Libro de Datas hay abundantes y variadas muestras de las formas en que la Compañía practicaba el soborno de las autoridades, tanto con regalos de víveres —ya vimos los procedentes de Nueva York—, como de esclavos, de dinero en efectivo, o todo simultáneamente. Por supuesto, nunca se consignan los nombres propios de los beneficiados; las referencias se hacen deliberadamente ambiguas: “los señores ministros de esta ciudad”, “una persona de respeto”, “varios recomendables sujetos”... Sobre el contenido de las “menudencias” puede ilustrarnos la lista de encargos hechos por la dirección de la empresa a su agente Juan de Miralles el 11 de julio de 1753, para su adquisición en Jamaica y remisión con los buques negreros: cristales para carruajes, servicios de café de loza de China, telas, bujías de cera de Venecia, cornucopias, papel, polvos de tinta, sidra, mantequilla de Flandes, jamones, café, té, bacalao, ostiones, quesos de Flandes, cerveza de Bristol y un artículo especial: “Dos Negras de diez y ocho a veinte años de edad cada una Casta Arara, ú otra delas mejores de Costa de Oro, de buen cuerpo, bien parecidas, robustas y de bella presencia vestidas honestamente y con alguna mas decencia que la que traen comunmente las Negras que vienen en Armazones”. AGI, Santo Domingo, 2026. Certificación de Antonio Núñez de 26 de enero de 1762.

este Libro de Datas, o sea, el Libro de Cargos. De haberlo podido hacer, es muy probable que hubiéramos encontrado registradas en él las ventas de productos cubanos a esos mismos capitanes y apoderados ya mencionados. No sería muy arriesgado conjeturar que el bergantín *La Hermosa Sara* regresó cargado de azúcar y mieles para las destilerías de Massachusetts y Rhode Island.

La otra faceta de la trata era la ilegal. En una isla larga y estrecha, con más de 3 500 kilómetros de costas, en cualquier zona existían sitios propicios para alijos clandestinos de esclavos. Pero esto no ocurría solamente en parajes apartados. Nicolás de Ribera señalaba que el contrabando se practicaba en el mismo puerto de La Habana,¹⁸ y esto lo corroboran dos testimonios excepcionales del siglo XVIII que han llegado a nosotros. Tan siquiera por una vez las víctimas tuvieron la palabra.

La negra Antonia María, natural de Kingston, Jamaica, declara el 9 de agosto de 1783 que siendo "de una edad tierna" había sido trasladada a La Habana por Juan Antonio Rodríguez, conjuntamente con otros cuatro esclavos. Tras desembarcarlos ocultamente, los cinco fueron llevados a una estancia en Guanabacoa, donde permanecieron varios días. Después la declarante fue conducida al embarcadero de Marimelena, en la bahía de La Habana, desde el cual la transportaron en bote al muelle de la Real Contaduría —frente a la residencia del gobernador—, "por donde paso de día Claro sin que fuese detenida conduciéndola su amo a su casa". Por la fecha aproximada que aporta Antonia María, los hechos ocurrieron durante el mandato de Juan Francisco Güemes y Horcasitas (1734-1746).¹⁹

18 Nicolás Joseph de Ribera, *Descripción de la Isla de Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1973, p. 111.

19 ANC, Intendencia General de Hacienda, leg. 1032, núm. 15. En carta de 10 de octubre de 1746 los contadores del Tribunal de Cuentas de las Islas de Barlovento, con sede en La Habana, informaban al rey "de la poca formalidad y total desorden" con que manejaban los oficiales de la Real Hacienda habanera "los caudales que entran, y salen de las Cajas", "unidos con Don Juan Francisco de Güemes y Horcasitas en el tiempo que fue Gobernador de la Isla [...] a cuyo exceso se añaden otros muchos que se cometen por las Frequentes Embarcaciones Ynglesas que con titulo de Cange de prisioneros, ó de conducir viveres para la Compañía de esa Ciudad, llevan, y introducen otros generos, sin que se vea que de ellos se cobren derechos algunos [...]". ANC, Cédulas y Ordenes de S. M. de los años de 1721 a 1753, ff. 512-514. Real Cédula de 23 de marzo de 1748.

También existe el testimonio del mandinga Pedro Joseph, que llegó al puerto de La Habana en un barco inglés cuando gobernaba la isla Francisco Cajigal de la Vega (1747-1760). Declara que el escribano Cristóbal Vianes de Salas lo extrajo directamente del buque, sin pagar el derecho de marca.²⁰

En 1758 un informante anónimo le comunicaba a Joseph de Iturrigaray, factor de la RCCH en Cádiz, que en La Habana era notorio que “se traen Negros furtivamente; y se introducen por la Ysla de Pinos, Vane, y Jaimanita, de cuios parages luego se ban traiendo á la Ciudad”.²¹

Al final, las autoridades aceptaban los hechos consumados —de los cuales solían ser cómplices— y optaban por salvar la parte correspondiente al fisco mediante los llamados “indultos de negros de mala entrada” —variante de la *composición*—, cuyo nombre se presta a confusión, pues, al igual que en la “coartación” el realmente “coartado” no era el esclavo, sino el amo,²² en este caso el verdaderamente indultado no era el negro —que no había cometido ningún delito—, sino el dueño o introductor clandestino.

En realidad, el contrabando era el punto de contacto de los isleños con el mercado internacional y su manera de informarse de los costos y precios en ese mundo del cual pretendía mantenerlos aislados el monopolio gaditano. En el caso específico de la mano de obra forzada, las introducciones clandestinas de esclavos obedecían a una necesidad ineludible de los terratenientes y manufactureros insulares de reducir sus costos de producción para poder competir y obtener ganancia respecto al precio de mercado.

También llegaban a La Habana esclavos por introducciones fortuitas, las que en general eran de tres tipos: las presas —de guerra y de contrabando—, las “arribadas maliciosas” —ejercicio de simulación que no engañaba a nadie—, y los comisos o descaminos. Salvo en el caso de las presas de guerra, es de suponer que en el resto de las categorías las partidas de esclavos introducidas fueran pequeñas.

²⁰ ANC, Intendencia General de Hacienda, leg. 1007, núm. 8.

²¹ AGI, Ultramar, 929, La Habana, 4 de agosto de 1758.

²² Fernando Ortiz, *Los negros esclavos*, 2a. ed., Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975, p. 286.

La entrada de España en la Guerra de los Siete Años (1756-1763) culminaría para los habaneros con el episodio más dramático de toda la historia de la ciudad: el ataque británico. En lo que a la trata respecta, los once meses de ocupación de la plaza (13 de agosto de 1762-6 de julio de 1763) sólo significaron el paso del monopolio de la RCCH al de John Kennion, el mercader de Jamaica a quien el conde de Albemarle otorgó dicho privilegio el 23 de octubre de 1762. Al hacerlo, tuvo buen cuidado de fijar el tope de introducción en 2 000 esclavos anuales, pues un exceso podría ser perjudicial para las otras colonias de Su Majestad británica en el Caribe.²³

Por tanto, y contrariamente a lo que algunos han sostenido, las autoridades militares de ocupación, lejos de promover las ventas de esclavos, hicieron lo posible por restringirlas, en defensa de los intereses del *lobby* azucarero de sus colonias caribeñas, el cual se oponía a cualquier empresa bélica que redundara en la adquisición de nuevas colonias productoras de azúcar. Ya en 1741 habían tratado de disuadir al vicealmirante Vernon de apoderarse de Santiago de Cuba, y en 1763 influyeron para que La Habana, Martinica y Guadalupe fueran reintegradas a sus respectivas metrópolis.²⁴

Si el monto de los esclavos importados excedió de 2 000 se debió al afán de lucro de los negreros y no a un propósito del mando militar. A las ventas autorizadas de Kennion se agregaron las hechas por funcionarios y oficiales del cuerpo expedicionario, que se deshicieron de los esclavos que habían traído para su servicio personal, y las realizadas clandestinamente por otros mercaderes británicos que operaron en la plaza.

No menos de 2 727 esclavos fueron introducidos en La Habana durante aquellos once meses. Solamente los vendidos por Kennion importaron 593 862 pesos de a ocho reales. Esto pone en entredicho

²³ El documento aparece reproducido en: Hugh Thomas, *Cuba or the Pursuit of Freedom*, Eyre & Sportiswoode, London, 1971, pp. 1530-1531, apéndice IV.

²⁴ Cfr. R. Pares, *op. cit.*, pp. 84 y 92; Eric Williams, *Capitalismo y esclavitud*, tr. de Daniel Rey Díaz y Francisco Ángel Gómez, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975, pp. 99-101; Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*, Jonathan Cape, London, 1973, p. 21; Harold Underwood Faulkner, *Historia económica de los Estados Unidos*, t. I, tr. de Aida Aisenso, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1972, pp. 139-140.

cualquier argumento acerca de la pobreza y falta de circulante en que quedaron sumidos los habaneros por las exacciones de las fuerzas ocupantes.

A lo largo de dos décadas, los adversarios de la RCCH habían criticado su papel de intermediaria entre los negreros de Jamaica y los compradores del país, achacaban a esto los altos precios de los esclavos y pedían el comercio directo con los británicos. Por una ironía de la historia, cuando llegó el momento anhelado por ellos tuvieron que pagar precios superiores a los de la RCCH, que desde 1758 se habían estabilizado en 290 pesos la pieza de Indias. O sea, la clave no estaba en que las introducciones se hallaran en manos de los intermediarios hispanocriollos, sino en el precio de monopolio.²⁵

La ocupación británica de La Habana cerró el paréntesis abierto en 1739. Los veintitrés años transcurridos habían constituido un periodo de la historia de la trata negrera en Cuba. Después, se alternarían asientos y licencias hasta culminar en 1789 con la libertad de la trata.²⁶

El *boom* azucarero de finales de siglo dinamizaría extraordinariamente el tráfico esclavista y haría empequeñecer la perspectiva histórica de los años precedentes. Sin embargo, la historia económica de Cuba requiere de estudios monográficos sobre la inmigración forzada en los tres primeros siglos coloniales. No olvidemos que la trata es como un hilo negro que nos conduce a través de los periodos de auge y depresión de aquella economía precapitalista.

²⁵ Enrique López Mesa, "Acerca de la introducción de esclavos en La Habana durante la ocupación británica (1762-1763)" [inédito].

²⁶ Cfr. Bibiano Torres Ramírez, *La Compañía Gacitana de Negros*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1973; Gloria García, "La importación de esclavos en La Habana (1763-1799): nuevas cifras", *Granma*, La Habana, 19 y 21 de febrero de 1985, p. 2; G. García, *El mercado de fuerza de trabajo en Cuba: el comercio esclavista (1760-1789)*, Academia de Ciencias de Cuba/Instituto de Ciencias Históricas/Editorial Academia, La Habana, 1986, pp. 124-148.