

«BRAZOS PARA EL AZÚCAR», ESCLAVOS PARA VENDER. ESTRATEGIAS DE COMERCIALIZACIÓN EN LA TRATA NEGRERA EN SANTIAGO DE CUBA, 1789-1794*

POR

JOSÉ LUIS BELMONTE POSTIGO

Universidad Pablo de Olavide

El presente trabajo analiza las estrategias de comercialización de los tratantes de esclavos en Santiago de Cuba en los primeros años de la liberalización. Tras conseguir la habilitación del puerto de Santiago de Cuba al comercio de negros, en el año 1789, el número de esclavos introducidos en la capital del Oriente cubano se incrementó sustancialmente. Sin embargo, la entrada de estos esclavos no significó necesariamente que quedaran fijados en la plaza o su hinterland, ya que su reventa servía como modo de capitalización para el vendedor debido a la extraordinaria demanda existente en toda la región.

PALABRAS CLAVE: *Esclavos, trata regional, Santiago de Cuba, siglo XVIII.*

En un artículo de reciente publicación analizamos las motivaciones que impulsaron la habilitación del puerto de Santiago de Cuba al comercio negro, la estructura de las «cargas» de esclavos, los puertos de origen desde los que se realizaban estas operaciones comerciales y la periodicidad de las mismas¹. Realizamos, en este sentido, un aporte al estudio del tráfico de seres humanos en su vertiente menos conocida, la referida al tráfico regional caribeño, alejada de los grandes circuitos comerciales de la trata transatlántica, que han sido objeto de magníficos trabajos tanto por su extensión como por su meticulosidad².

* Queremos agradecer a los profesores Herbert S. Klein y Juan Marchena Fernández la lectura previa del texto, así como sus comentarios y correcciones.

¹ Belmonte Postigo, n.º 14 (Castellón 2007a).

² Eltis, Behrendt, Richardson, and Klein, 1999.

Este trabajo pretende explicar las estrategias comerciales seguidas por los tratantes santiagueros en este breve pero intenso periodo, estudiando para ello los flujos comerciales y las tácticas de comercialización realizadas en los primeros años de la liberalización, años en los que el puerto de Santiago de Cuba, además de constituirse como un gran mercado de esclavos, se convirtió en un importante centro reexportador a nivel regional. Nuestro estudio, fundamentado en documentación procedente del Archivo General de Indias, pretende mostrar nuevos datos sobre la importancia que jugó el principal puerto del Oriente cubano para el desarrollo del esclavismo, tanto en la región como en el resto de Cuba. Para ello, analizaremos el volumen de esclavos importados desde el puerto de Santiago de Cuba, su sexo, categoría y procedencia, contraponiendo dichos datos con los obtenidos del análisis de las exportaciones que se hicieron desde el mismo puerto, para con ello obtener una visión clarificadora de la estructura de la trata negra a nivel regional.

IMPORTANDO ESCLAVOS: JAMAICA Y SAINT DOMINGUE

La habilitación del puerto de Santiago de Cuba al comercio negrero fue una reivindicación constante de las autoridades y grandes familias locales durante buena parte de la segunda mitad del siglo XVIII. En un escrito elaborado por D. Francisco Xavier Sánchez Carmona, se achacaba el escaso desarrollo de las haciendas azucareras a las dificultades existentes para la adquisición de «*operarios*», dada la estrechez del mercado y los altos precios que debían pagar³. La compra legal de esclavos debía realizarse a través del único puerto autorizado para tal comercio en la isla, el de La Habana, lo que encarecía considerablemente el precio de primera compra de los introducidos en la capital oriental⁴.

³ Representación de Francisco Xavier Sánchez Carmona, haciendo presente las haciendas que posee y la falta de esclavos para que le den permiso para introducir en dicho puerto 250 esclavos procedentes de las colonias vecinas. Santiago de Cuba, 25 de abril de 1785. Archivo General de Indias (en adelante AGI). Indiferente General 2821.

⁴ Carta de D. Antonio Mustelier y D. Pedro Márquez Herrezuelo al Rey. Santiago de Cuba, 22 de agosto de 1787. AGI. Indiferente General 2824. Los cálculos que ofrecen son los siguientes:

- «1. Por cincuenta negros bozales varones piezas a 155 pesos fuertes cada uno 7.750.
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 1.750 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 re-

El permiso concedido por la Corona en 1789 permitió que pequeñas y medianas embarcaciones con bandera española pudieran zarpar desde el puerto de Santiago de Cuba a las vecinas colonias extranjeras, en travesías que no se demorasen más de tres meses. De esta forma, se veía satisfecha una antigua reivindicación del Comercio y de los grandes terratenientes de la región, quienes observaron cómo la nueva reglamentación favoreció significativamente sus aspiraciones. El crecimiento del mercado de esclavos, unido a una serie de reformas fiscales y mercantiles, favoreció el desarrollo de los cultivos de exportación y, por añadidura, el auge del esclavismo en la región⁵.

Además, el nuevo ordenamiento comercial legalizó los contactos mercantiles que se habían mantenido durante buena parte del siglo XVIII con Saint Domingue y, especialmente, con Jamaica⁶, que se constituyó como el principal

frescados 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% 1.710 pesos fuertes.»*

⁵ Belmonte Postigo, 2006: 185-210. En el año 1787 trabajaban un total de 899 esclavos en 51 ingenios azucareros en las cercanías de la ciudad de Santiago de Cuba (ver *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 1.º de agosto de 1787*. AGI. Indiferente General 2821). Con el desarrollo de las reformas, entre 1790 y 1807, el número de explotaciones azucareras era el mismo, 51, pero el número de esclavos que las trabajaban se cifró en 1688. Además 9 de los ingenios estaban reformados y 28 eran considerados de nueva planta [ver *Estado General de las plantaciones de café de Santiago de Cuba. Año 1807*. Archivo Nacional de Cuba (en adelante ANC). Junta de Fomento. Leg. 92/3929]. 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, cuantificándose 19 haciendas cafetaleras y 13 algodoneras en las que trabajaban 478 esclavos (ver *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. ANC. Correspondencia de los Capitanes Generales. Legajo 1 Expediente 11).

⁶ Portuondo Zúñiga, n.º 33 (Santiago de Cuba 1979): 175.

punto desde el que fueron introducidos esclavos en Santiago de Cuba en el periodo analizado. La prohibición que dictaron las autoridades españolas en el año 1793, impidió el contacto legal con las colonias francesas para evitar una probable propagación del fenómeno revolucionario que les afectaba⁷, lo que incidió en el número oficial de esclavos que fueron introducidos en la región⁸. Esta prohibición se extendió a los esclavos que eran propiedad de los colonos franceses que huían de la colonia francesa y trataban de radicarse en la isla de Cuba, si bien la disposición fue frecuentemente burlada⁹.

⁷ Fischer, 2004. La extensión del llamado «*miedo al negro*» en un escenario donde se articularon toda una serie de medidas para reforzar el sistema esclavista ha sido analizado en Naranjo Orovio, 2004. En este trabajo se analiza la instrumentalización del miedo, real o ficticio, a una gran rebelión de esclavos realizada por las élites y autoridades metropolitanas para llevar a cabo una serie de medidas de carácter económico y político durante buena parte del siglo XIX.

⁸ Las autoridades pretendieron crear un «cordón sanitario» que evitara el contagio revolucionario. Así, a medida que las insurrecciones de esclavos se extendieron por el Caribe en la década de los noventa, la prohibición de importar esclavos procedentes de las mismas se fue extendiendo. *Bando del Capitán General de la Isla de Cuba D. Luis de las Casas*. La Habana, 25 de febrero de 1796. AGI. Estado 4, n.º 3. Un buen ejemplo lo encontramos en Curaçao, donde los holandeses comenzaron a vender a precios muy bajos los esclavos que habían participado en la insurrección de la colonia neerlandesa, lo que provocó la prohibición de las autoridades de importar esclavos procedentes de esta isla. *Carta del Capitán General de Caracas al Duque de Alcudia sobre insurrección de esclavos en Curaçao*. Caracas, 5 de noviembre de 1795. AGI. Estado 65, n.º 30. Otra de las medidas que se tomaron desde comienzos de la década de los noventa fue la prohibición de liberar a los esclavos huidos procedentes de las colonias extranjeras, ya que se temía que por este conducto se introdujeran sujetos potencialmente peligrosos. *Carta del Gobernador de Santiago de Cuba al Capitán General de La Habana dando conocimiento de la llegada de la Real Orden que prohibía otorgar la libertad a los esclavos fugados de las colonias extranjeras*. Santiago de Cuba, 18 de agosto de 1790. AGI. Cuba 1434. En el año 1796, ante el deterioro de la situación regional por las numerosas rebeliones de esclavos que se sucedieron, las autoridades cubanas decidieron evitar la introducción de cualquier esclavo que no fuera bozal en las costas cubanas. Childs, 2001. Como ha señalado Ada Ferrer, las noticias sobre los fenómenos revolucionarios del Saint Domingue llegaban por diferentes vías a Cuba con relativa rapidez. Ferrer, LXIII / 229 (Madrid 2003): 675-694. Esta situación provocó que se dictasen medidas que propiciaron periódicas expulsiones de franceses del Oriente cubano. Yacou, 1989. Aún así, para el año 1800, había empadronados en Santiago de Cuba 867 franceses, más 220 que se encontraban enrolados en embarcaciones corsarias de la ciudad y que se encontraban ausentes en el momento de realizarse el padrón. *Empadronamiento de los extranjeros residentes en Santiago de Cuba*. Santiago de Cuba, 31 de enero de 1800. ANC. Correspondencia de los Capitanes Generales. Leg. 1. Expediente 11. 2/3 del total de residentes franceses en la ciudad de Santiago de Cuba eran esclavos o libres de color. Belmonte Postigo, 2006: 207.

⁹ Lux, 29/1 (1972): 58. Yacou, 1975. En 1798, ante la llegada de un importante número de colonos franceses, las autoridades recordaron la imposibilidad manifiesta de que éstos pudieran

De forma paralela, se produjeron una serie de acontecimientos que beneficiaron los intereses de la clase esclavista del oriente de Cuba. Así, como señalan David Eltis, Stephen Behrendt, David Richardson y Herbert Klein, el derrumbamiento del mercado de esclavos del Saint Domingue fue contemporáneo a esta nueva reglamentación comercial. La colonia francesa pasó de importar 47.926 esclavos en 1790 a sólo 586 en el año 1794¹⁰. Si bien aún no se han realizado estudios cuantitativos que permitan asegurarlo, probablemente la caída de unos de los principales mercados negreros de la región posibilitó que la demanda que generaron las nuevas regiones que fueron habilitadas al «odioso comercio» pudiera verse, al menos en parte, satisfecha.

De otro lado, la apertura de la plaza de La Habana a buques negreros de cualquier nacionalidad en 1789 incrementó seriamente la competencia de los principales introductores de esclavos en las posesiones españolas hasta ese momento, los británicos¹¹, gracias en buena medida al papel jugado por los comerciantes norteamericanos¹². Por ello, la apertura de puertos «secundarios» al mercado de negros constituyó una buena oportunidad de negocio para el comercio jamaicano, ya que podían acceder de manera indirecta a nuevos mercados que estaban vedados legalmente a sus principales competidores. Además, la nueva reglamentación era especialmente beneficiosa para los comerciantes santiagueros, ya que se les concedía acceso legal a los principales mercados de la región, que eran, al mismo tiempo, uno de los principales focos de comercio ilegal con el que mantenían contacto desde tiempo atrás¹³. La estrecha imbricación de la economía de la región, especialmente con Jamaica¹⁴, dejó prácti-

llevar sus esclavos, ordenando que *«se les precisará a los que los traigan que se los lleven sin admitir excusa ni demora, no omitiendo diligencia a los que conduzcan a descubrir los que hayan esparcidos en aquella jurisdicción, y practicando con ellos lo mismo que con los antecedentes, aunque estén en manos de gentes pudientes, porque no podían ni debían comprarlo»*. Carta del Gobernador de La Habana sobre nueva inmigración francesa en la costa de Cuba. La Habana, 5 de diciembre de 1798. AGI. Estado 1, n.º 58.

¹⁰ Eltis, Behrendt, Richardson, and Klein, 1999.

¹¹ Antes de la desregulación comercial, la introducción de esclavos en Cuba la realizaba la Casa Comercial Baker-Dawson, con sede en la ciudad de Liverpool, que había firmado un asiento con la Corona española que le habilitaba para introducir esclavos a través del puerto de La Habana. Belmonte Postigo n.º 14 (Castellón 2007a): 38.

¹² Klein, XXVIII/1 (January 1971).

¹³ Belmonte Postigo n.º 14 (Castellón 2007a): 36.

¹⁴ La coyuntura fue muy favorable para que los contactos comerciales del Oriente cubano se incrementaran con Jamaica. Tras la finalización de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, buena parte de los circuitos comerciales que unían el Caribe británico con las Trece Colonias, centro desde el que se abastecían de ganados y otros pertrechos, quedaron prácticamente cerrados. Como consecuencia, entre 1783 y 1787 se produjo una extraordinaria morta-

camente sin efecto la nueva disposición de 1793 en la que se otorgaba permiso a las embarcaciones de la localidad para que acudieran directamente a África¹⁵. Como podemos observar en la siguiente tabla, los principales puertos jamaicanos fueron los centros a los que se dirigieron de manera destacada los comerciantes santiagueros para comprar esclavos.

Para Ruggiero Romano, el importante número de esclavos que eran introducidos en las colonias británicas, sobre todo en Jamaica, contrastaba extraordinariamente con los que vivían en las mismas, por lo que, a pesar de la existencia de un número considerable de tierras cultivables, buena parte de los esclavos eran reexportados principalmente a las colonias españolas, lo que mostraría la importancia del sector comercial jamaicano¹⁶. En este mismo sentido, Herbert Klein establece la importancia cuantitativa de Jamaica, así como destaca el rol central que desempeñó como uno de los principales centros desde donde se abastecían de esclavos las posesiones españolas del Caribe¹⁷.

Así, la mayor parte de las embarcaciones llegadas a la plaza con cargamentos de esclavos procedían de Jamaica, si bien al poner en relación el número de embarcaciones con el número de esclavos transportados encontramos ciertas disonancias. Si las embarcaciones procedentes de Jamaica representaban casi un 87% del total, un 80% de los esclavos llegados a Santiago procedían de este

lidad entre las dotaciones de esclavos por la escasa alimentación que recibían, Sheridan, 33/4 (Oct. 1976). Este complicado contexto no marcó el fin del esclavismo en el dominio británico, ya que desde esa fecha el número de esclavos que fueron introducidos creció significativamente, lo que generó los incentivos necesarios para que se intensificasen los contactos con el Oriente cubano, región que podía ofrecer, entre otros productos, una importante cantidad de cabezas de ganado.

¹⁵ *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. AGI. Indiferente General 2823.

¹⁶ Romano, 1998: 66-67.

¹⁷ Klein, 31/1 (1978 b). Para el lapso cronológico en que desarrollamos nuestro trabajo, Roderick McDonald ha estimado que Jamaica reexportaba el 16,09% de los esclavos que llegaban a sus costas, McDonald, 33/2 (1980). El autor establece estos datos reajustando las cifras ofrecidas por Klein, si bien este reajuste no contemplan los datos obtenidos del comercio jamaicano con Santiago de Cuba, por lo que estas cifras probablemente necesiten de una nueva revisión en la que se tengan en cuenta los contactos comerciales con otros puertos «secundarios» del Caribe español, atendiendo especialmente a los esclavos transportados en embarcaciones españolas. Teniendo en cuenta los datos ofrecidos por el autor y añadiendo los obtenidos del comercio con Santiago de Cuba, a los 14.543 esclavos que según McDonald fueron reexportados, habría que sumarle 4.208 esclavos que fueron introducidos en el puerto cubano oriental desde Jamaica, lo que elevaría la cifra total de esclavos reexportados entre 1789-1794 a 18.751, lo que supondría el 20,75%. El único puerto cubano contemplado en este trabajo es el de La Habana.

TABLA 1. 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	4.208	80,3	14,07
Kingston	215	62,5	3.525	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: Belmonte Postigo, n.º 14 (Castellón 2007a): 44.

dominio británico, lo que mostraría una variación del 7% entre el número de embarcaciones y el número de esclavos introducidos; estas variaciones cobran mayor vigor si analizamos las cargas de esclavos y sus puertos de procedencia. Kingston, el puerto que tuvo mayor importancia en el volumen de barcos que se despachaba a Santiago de Cuba, un 72,5% del total, introducía un 67,3% del total de esclavos desembarcados. Más claro parece el caso del puerto de Montego Bay, que absorbía casi el 20% de las embarcaciones dedicadas a este negocio, si bien despachó un 9,7% de los esclavos remitidos a la plaza oriental, lo que mostraría una variación superior al 10%.

Los datos obtenidos para la elaboración de este trabajo han sido recogidos de la información oficial que remitieron las autoridades cubanas a la península para verificar los resultados de la nueva reglamentación comercial. Obviamente, al tratarse de documentación oficial, no quedan recogidas otros posibles viajes que pudieron tener como origen o destino Santiago de Cuba y que no se ajustaban a la legalidad existente. Sin embargo, de la documentación analizada podemos extraer una serie de valiosas conclusiones, si atendemos al volumen de esclavos introducidos y a la importancia específica de cada una de las travesías. En opinión de Herbert 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 españolas¹⁸. En este mismo sentido, apuntaban las directrices metropolitanas, al señalarse en la Real Orden de 24 de octubre de 1792, al Gobernador de Santiago de Cuba, que «... habiéndome dignado examinarlos con la mas escrupulosa atención, he notado que muchas de las embarcaciones que emplean en este giro no retornan sino 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»¹⁹. La escasa importancia del número de esclavos importados en muchas de las expediciones no se debía a la capacidad de transporte de las embarcaciones²⁰, si no a la instrumentalización que del nuevo permiso comercial mercantil hicieron los tratantes santiagueros. Los comerciantes santiagueros diversificaron sus actividades comerciales, utilizando la apertura legal del espacio comercial para el comercio de cómo medio de acceso a los principales mercados jamaicanos.

La habilitación del puerto de Santiago de Cuba al comercio de negros con las colonias vecinas de Jamaica y Saint Domingue no sólo fue un estímulo para que el comercio de la ciudad pudiera desarrollar eficaces mecanismos para la introducción de esclavos, si no que también fue instrumentalizada para otorgar legitimidad legal a los contactos comerciales que mantenía el Oriente cubano con las cercanas posesiones británicas y francesas, enmascarando así con el comercio de negros otra serie de actividades comerciales que quedaban al margen de la legalidad.

¹⁸ Klein, XXVIII/1 (January 1971): 91-94.

¹⁹ *Real Orden al Gobernador de Cuba. San Lorenzo, 24 de octubre de 1792*. AGI. Indiferente General 2823.

²⁰ En estas expediciones participaron diferentes tipos de embarcaciones, como goletas, bergantines, balandras e incluso una fragata. Belmonte Postigo, n.º 14 (Castellón 2007a): 45.

REEXPORTANDO ESCLAVOS. DIFERENCIAS DE SEXO Y CATEGORÍA

El auge del esclavismo en el área Caribe, y especialmente en la isla de Cuba²¹, determinó que una parte significativa de los esclavos que fueron introducidos en la capital del Oriente cubano fueran reexportados a otras localidades, donde podían ser vendidos a precios sensiblemente superiores. La gran demanda existente, tanto en plazas que habían quedado insertas dentro de los circuitos legales de la trata, como en otras que permanecían excluidas, generó los incentivos suficientes para que el Comercio de Santiago de Cuba determinara reexportar parte de los esclavos introducidos. Los beneficios obtenidos favorecieron el veloz proceso de capitalización que los comerciantes santiagueros venían protagonizando desde la reforma comercial de 1778, que permitió el contacto directo del puerto cubano con la península, para exportar azúcar, mieles y cueros fundamentalmente, ayudando de esta forma a financiar nuevas empresas comerciales.

Para analizar las estrategias comerciales de los tratantes santiagueros en este periodo, y gracias a la documentación hallada en el Archivo General de Indias, pondremos en relación los datos obtenidos relativos a la introducción de esclavos en la plaza con los reexportados. Nuestro objetivo es establecer una visión de los mecanismos que se articularon en Santiago de Cuba en los primeros años de la liberalización de la trata negrera, teniendo en cuenta tanto la importancia del esclavo desde un punto de vista productivo, la necesaria mano de obra que los grandes hacendados de la localidad pretendieron utilizar en sus planes de fomento de la agricultura, como su valor comercial, dada la extraordinaria demanda existente sobre todo, como veremos más adelante, en el interior de la isla.

Un primer elemento de nuestro análisis será el estudio del sexo de los esclavos reexportados. De los 1.708 individuos registrados, 1.511 (88,4%) eran hombres y 197 (11,6%) mujeres. Si comparamos estas cifras con las obtenidas en el cómputo total de esclavos introducidos en Santiago, donde el 82,9% (4.370) eran varones frente al 17,1% (900) mujeres, obtenemos ciertas disonancias²². Aunque, como señala Geggus para el conjunto de la isla, la importación de mano de obra esclava masculina fue predominante, un análisis a nivel

²¹ El auge del esclavismo no afectaba en exclusiva al mundo de la plantación ya que el trabajo esclavo estuvo presente en buena parte de los sectores económicos de la isla, tanto en el campo como en la ciudad. La posesión de esclavos en el Oriente de Cuba estaba muy extendida, participando de la misma la totalidad de la sociedad de libres, incluyendo tanto a pardos como a morenos libres. Para un análisis de la importancia del sector pardo como propietario de tierras y esclavos, Belmonte Postigo, 2007 b: 37-52. Para un análisis del rol de los libertos en este mismo periodo, Belmonte Postigo, n.º 2 (Barranquilla, 2005 b).

²² AGI. Indiferente General 2822, 2823, 2824 y Santo Domingo 2207.

regional de las cifras nos obliga a realizar una serie de matizaciones²³. El alto índice de masculinidad de las cargas de esclavos llegadas a Cuba en este periodo no nos indica necesariamente que no existiese una demanda de mano de obra esclava femenina. En nuestra opinión, resulta necesario, para establecer con exactitud a nivel regional la demanda real de esclavos, atender a las cifras de los esclavos que fueron fijados en las diferentes regiones en los que eran introducidos. Esto es, que no debemos presuponer que el conjunto de los esclavos introducidos en los principales puertos cubanos, como La Habana o Santiago, quedaran finalmente fijados en el *hinterland* de los puertos o en las propias plazas habilitadas para tal comercio, ya que existía una gran demanda regional que posibilitaba una lucrativa reexportación.

Estos datos cobran mayor vigencia si los comparamos en una perspectiva más amplia con los obtenidos por Klein en su estudio sobre trata transatlántica, donde demuestra que un tercio de los esclavos transportados desde África eran mujeres²⁴. En una visión de conjunto observamos que si bien las cargas de esclavos estaban compuestas fundamentalmente por hombres, a medida que estudiamos los circuitos de comercio regional, el índice de masculinidad crece significativamente (67,3% para el comercio transatlántico, 82,9% para los esclavos redistribuidos desde las colonias caribeñas al puerto de Santiago de Cuba y 88,4% para los reexportados desde el puerto del Oriente cubano). De esta forma, los datos nos indican dos factores que debemos tener en cuenta. En primer lugar, que los esclavos varones eran los preferidos para ser vendidos en el exterior de los puertos, pero al mismo tiempo estos datos nos indican que existía un claro afán por radicar el mayor número de esclavas posible. El proceso de redistribución de los esclavos estaba sujeto a las necesidades internas de los centros redistribuidores, así como a la demanda que generaban las diferentes plazas a las que se dirigían las reexportaciones. Debemos añadir que probablemente, la alta tasa de masculinidad que caracterizó la importación de esclavos en Santiago de Cuba en este periodo podía estar definida por las necesidades coyunturales de mano de obra de los plantadores más que a estrategias de largo plazo para la reposición de la misma. Además, no debemos descartar necesariamente que, dentro de las estrategias de comercialización de los propios tratantes jamaicanos, éstos fueran renuentes a revender un alto número de esclavas (pieza) por la alta demanda existente en el interior de la isla.

La confluencia de la demanda interna de los puertos habilitados al comercio negrero y la que generaban las plazas hacia donde redistribuían, conformó la fisonomía de las cargas de esclavos, donde el crecimiento del índice de mas-

²³ Geggus, 1997: 133.

²⁴ Klein, 1978 a.

culinidad de los esclavos transportados vendría a confirmar que la compra estaba fundamentalmente orientada a la adquisición de individuos que tuvieran una gran fuerza física para desarrollar las diferentes actividades laborales a los que les dedicaban sus propietarios. Pero, de otro lado, como señala Mintz, no debemos minusvalorar la importancia específica que tuvieron las mujeres esclavas en las sociedades caribeñas, ya que, al margen del valor reproductivo que tenía la esclava, en ciertos grupos étnicos, como los yorubas, las mujeres jugaban en sus sociedades de origen un importante rol económico, desempeñando tareas relativas a la agricultura y a la comercialización de bienes²⁵. En este mismo sentido, Franklin Knight señala que en este periodo, las esclavas trabajaban en buena parte de los sectores económicos en los que lo hacían los hombres, compartiendo incluso, en ocasiones, las ocupaciones más duras²⁶. Por tanto, la existencia de una demanda de trabajo esclavo femenino²⁷, sumada a su capacidad reproductiva (algo que era muy apreciado por los propietarios), influía en el interés de la clase propietaria para que éstas quedaran con frecuencia fijadas a la región donde eran transportadas. Todo lo cual facilitaba, como señaló Kiple para el caso cubano²⁸, que la población esclavizada que no estaba dedicada al trabajo en las plantaciones azucareras consiguiera obtener un modesto crecimiento natural²⁹. Esta tesis vendría avalada por un reciente trabajo de Juan Andreo, quien, en su estudio sobre la población del Oriente de Cuba en este periodo, señala que el índice de masculinidad entre la población esclavizada no era demasiado importante, en buena medida, por que se estaban desarrollando los modelos de plantación que terminarían por romper el equilibrio entre varones y hembras³⁰.

El interés de la clase propietaria y de los comerciantes santiagueros por fijar determinados tipos de esclavos en la región queda de manifiesto si analizamos, además del sexo de los esclavos, qué tipo de esclavo se introdujo en la plaza y

²⁵ Mintz, Vol. 13, n.º 3 (1971).

²⁶ Knight, 1990: 132.

²⁷ La inserción en el mercado laboral, principalmente urbano, de las piezas de esclavas posibilitó, dada la extensión de la esclavitud de jornal en la región oriental cubana, que accedieran con frecuencia a la libertad. Las mujeres, especialmente las comprendidas entre 20 y los 30 años, encabezaron buena parte de las manumisiones otorgadas en este periodo. El 82% de las mismas lo fueron a través de algún tipo de compra, ya fuera realizada por la propia esclava, por algún miembro de su familia o por algún elemento externo al núcleo familiar. Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba (en adelante AHPSC), Protocolos Notariales, 1780-1803. Para una visión de la articulación de la manumisión en Santiago de Cuba en este periodo, Belmonte Postigo, n.º 3 (Barcelona 2005 a).

²⁸ Kiple, 1976.

²⁹ Klein, Vol. 31, n.º 1 (1978 b).

³⁰ Andreo, 2006: 293.

cuál fue reexportado. Existieron básicamente tres categorizaciones para la clasificación de los sujetos esclavizados, en las que eran englobados tanto hombres como mujeres. La primera de ellas, la pieza de esclavo, era la mayor de las categorías, 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 trabajo³¹. Los mulecones eran la menor de las categorías, y agrupaba esencialmente a niños; y finalmente los muleques, clasificaba a los individuos que no cumplían los requisitos necesarios para ser considerados en ninguna de las dos categorías anteriores³². Eran individuos que no podían ser considerados como piezas, bien por la edad, bien por algún tipo de problema físico. En la siguiente tabla, ponemos en relación los esclavos introducidos, los exportados y los fijados en la región, atendiendo a las categorías en las que se clasificaron y al sexo.

TABLA 2. ESCLAVOS IMPORTADOS, EXPORTADOS Y FIJADOS EN SANTIAGO DE CUBA, POR CATEGORÍAS Y SEXO, 1789-1794

Categoría del esclavo	Importados	%	Exportados	%	Fijados	%	Exportados Total %	Fijados Total %	Total %
Pieza varón	3.188	60,5	1.059	62,1	2.129	59,8	33	67	100
Mulecón varón	477	9,05	126	7,3	351	9,8	26	74	100
Muleque varón	705	13,37	326	19,1	379	10,6	46	54	100
Pieza mujer	532	10,1	110	6,5	422	11,9	21	79	100
Mulecona	183	3,47	47	2,7	136	3,8	26	74	100
Muleque mujer	185	3,51	40	2,3	145	4,1	22	78	100
Total	5.270	100	1.708	100	3.562	100	32	68	100

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

De los datos obtenidos, observamos que la mayor parte de las esclavas fijadas en la región oriental eran consideradas como piezas, esto es, mujeres que se encontraban en edades de máxima productividad, pero que también estaban

³¹ El término pieza de esclavo nació en el siglo XVII para designar una unidad de cuantificación fiscal. En su origen, una pieza de esclavo no era necesariamente igual a una persona ya que se establecieron equivalencias que designaban el número de muleques o mulecones que equivalían a una pieza de esclavo. Para el periodo de nuestro estudio las diferentes categorizaciones computaban individuos, Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973: 186-187.

³² *Carta del Intendente Uriza a D. José de Gálvez*. La Habana, 14 de abril de 1777. AGI. Santo Domingo 1656. En Tornero Tinajero, 1996: 39.

englobadas en los grupos de edad en los que la fertilidad era mayor. En cualquier caso y, a pesar de que en cifras globales podemos contemplar un predominio de varones en los esclavos que finalmente quedaron fijados en la región, observamos una variación en el índice de masculinidad de los introducidos en plaza (82,9%) y los que finalmente quedaron fijados en la región (80,2%), lo que vendría a confirmar el postulado anteriormente planteado sobre la existencia de una demanda de mano de obra femenina. Si además contemplamos de las diferencias de sexo junto a la variable de las categorías, en materia de esclavos importados y exportados, observamos claras disonancias en dos grupos. Las piezas de esclavas y los muleques varones presentan significativas diferencias al contrastar las cifras de importados y de exportados, por lo que habría que tener en cuenta que se producía un proceso de selección previo a la reexportación de los esclavos, que atendía a las necesidades de la región, a la demanda de las plazas a las que se iban a vender y el presumible beneficio que los comerciantes de la ciudad pudieran obtener de la venta.

Contemplando la problemática desde el punto de vista no de las reexportaciones, esto es, analizando el número de esclavos que quedaron fijados en la región y su sexo, podemos observar un marcado interés por fijar en la región a las esclavas, especialmente a las catalogadas como piezas como podemos observar en la tabla 2. Además de constatar que, en nuestra opinión, existió una alta demanda de mano de obra esclava femenina, debemos añadir que los datos obtenidos reflejan una estrategia esencialmente comercial, que conjugaba la necesidad de establecer en la región a los esclavos más productivos y que podían tener un precio de venta mayor, con las opciones de negocio que representaba la reventa del esclavo a nivel regional. De esta forma, los comerciantes santiagueros optimizaron las posibilidades de negocio que les brindaba la trata negrera, conjugando las necesidades internas del *hinterland* santiaguero con la existente en el resto de la isla, al reorientar parte de la «mercancía» que menos demanda tenía, o de la que se podía obtener un precio menor de venta, a otras plazas donde éste podía resultar mayor³³.

PUERTOS DE DESTINO, PERIODICIDAD E IMPORTANCIA CUANTITATIVA

La reventa a nivel regional de esclavos procedentes de Santiago de Cuba tuvo un marcado sesgo insular, ya que la mayor parte de las expediciones se dirigieron a localidades cubanas. A pesar de las reformas que posibilitaron la

³³ En cuanto al origen étnico de los esclavos introducidos en el puerto santiaguero no disponemos de datos precisos ya que la documentación consultada en los registros de los barcos no ofrece información al respecto.

entrada de embarcaciones de cualquier nacionalidad con cargas de esclavos, como fue el caso de La Habana, o bien la habilitación de otras plazas al comercio de negros, la demanda superaba, a pesar del notable incremento que experimentó la isla en este periodo, el número de esclavos que fueron introducidos. De esta forma, encontramos casos como el de La Habana, que en este periodo era, en opinión de Ortiz de la Tabla³⁴, el principal puerto del Caribe español, así como el mayor mercado de esclavos, que terminó por constituirse en uno de los principales puertos a los que acudieron los tratantes santiagueros a vender sus mercancías. En otros casos, localidades alejadas de los principales focos de actividad negrera así como otras cuyo comercio no pudo satisfacer la demanda existente, fueron objeto de atención preferente para realizar este tipo de transacciones comerciales. El crecimiento que experimentó la demanda de mano de obra esclava en la isla, en la última década del siglo XVIII, benefició los intereses de los comerciantes santiagueros, quienes encontraron mercados suficientes donde dirigir las cargas de esclavos. Para una mejor explicación, exponemos la siguiente tabla, en la que se indican las principales localidades que protagonizaron este mercado, el número de embarcaciones que participaron y el número de esclavos por barco entre los años 1789-1794.

TABLA 3. PUERTOS DE DESTINO DE LAS EMBARCACIONES NEGRERAS DESDE SANTIAGO DE CUBA, COMPUTANDO EL NÚMERO DE ESCLAVOS EMBARCADOS Y EL NÚMERO DE ESCLAVOS POR BARCO, 1789-1794

Destino	Embarcaciones	%	Esclavos	%	Esclavos por embarcación
Cuba	112	94,1	1.660	97,1	14,8
Puerto Príncipe	47	39,5	860	50,3	18,3
La Habana	46	38,6	476	27,8	10,3
Trinidad	14	11,8	288	16,9	20,6
Nuevitas	1	0,85	3	0,2	3
Santi Spiritus	3	2,5	20	1,2	6,3
Batabanó ³⁵	1	0,85	13	0,7	13
Otras regiones del Caribe	7	5,9	48	2,9	6,8
Cartagena	1	0,85	1	0,1	1
Santa Marta	2	1,7	10	0,6	5
Portobelo	1	0,85	8	0,5	8
Bayajá	3	2,5	29	1,7	9,6

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

³⁴ Ortiz de la Tabla, 1978.

³⁵ Probablemente estos esclavos fueron posteriormente dirigidos a La Habana. Batabanó se había constituido como el puerto de enlace con la capital de la isla desde la costa sur.

La mayoría de las expediciones y de las cargas de esclavos reexportados tuvieron como destino otras plazas cubanas. A pesar de la existencia de relaciones comerciales con puertos como Portobelo o Cartagena, donde eran remitidas parte de la producción de tabaco de la ciudad³⁶, y pese a la intensificación del contacto con Bayajá, donde se encontraba parte de la dotación militar fijada en Santiago de Cuba durante la Guerra contra la Guerra contra la Francia Revolucionaria³⁷, el papel que jugaron estas localidades como mercados negreros fue marginal, al menos para las embarcaciones procedentes de Santiago de Cuba.

Los tratantes santiagueros orientaron sus actividades comerciales a poblaciones del interior de la isla. La mayor parte de las mismas tuvieron como destino tres localidades: Trinidad, Puerto Príncipe y La Habana. Éstas recibieron prácticamente el 95% del total de esclavos exportados desde la principal plaza oriental. El resto de expediciones, mucho menos numerosas y con una escasa importancia global en el número total de esclavos, pueden calificarse como puntuales, enviadas a regiones donde la demanda de esclavos era notoria, pero que sobre todo ofrecían una buena oportunidad a los tratantes santiagueros para la obtención de metal o productos de fácil redistribución en el mercado local.

Tanto Trinidad, donde el fomento de la industria azucarera había generado una importante demanda de mano de obra esclava, como Puerto Príncipe, localidad que no había quedado inserta dentro del nuevo circuito legal de la trata, ofrecían buenas oportunidades de negocio para la venta de esclavos. De otra parte, el caso de La Habana requiere de un análisis más detenido dada la doble naturaleza de este puerto, ya que se debe tener en cuenta tanto su importancia como mercado negrero como por su importancia comercial, dado que era el principal centro redistribuidor de mercancías del caribe español, con gran contacto con la península y punto de encuentro de comerciantes de comerciantes de las principales nacionalidades. Así, la fluidez y regularidad de las relaciones comerciales entre Santiago y La Habana no pueden explicarse exclusivamente por la extraordinaria demanda de mano de obra esclava que el *hinterland* habanero, y la propia ciudad, generaban. A pesar de las reformas mercantiles con las que se permitió el acceso de embarcaciones británicas, francesas, norteamericanas, suecas o danesas, el eterno «hambre de brazos» que generaban los grandes ingenios azucareros no se vio satisfecho. La Habana constituía un mercado seguro para el «género» exportado desde Santiago,

³⁶ *Memoria de la decadencia del cultivo de tabaco en la parte oriental de la isla de Cuba*. Santiago de Cuba, 1797. AGI. Santo Domingo 2002.

³⁷ Johnson, 2001: 157.

por lo que no debe extrañarnos que constituyera uno de los destinos más frecuentes para las exportaciones santiagueras.

Sin embargo, un análisis más detenido de los datos obtenidos en la tabla anterior nos indica ciertas particularidades. Siguiendo los postulados de Klein, al comparar las cifras de embarcaciones y esclavos remitidos a La Habana o Puerto Príncipe, observamos diferencias significativas. La Habana recibió en estos años prácticamente el mismo número de embarcaciones que Puerto Príncipe (embarcaciones que tenían las mismas características), pero eran introducidos poco más de la mitad de los esclavos. El número de esclavos por barco en Puerto Príncipe era de 18,3, frente a los 10,3 de La Habana. En nuestra opinión, estas disonancias entre las exportaciones realizadas a Puerto Príncipe y a La Habana nos muestran, en buena medida, la naturaleza de las relaciones comerciales que unían a estas localidades con Santiago de Cuba. Mientras que los datos señalan el manifiesto interés por introducir esclavos en Puerto Príncipe, las relaciones con La Habana tuvieron unas características distintas. Además de ser un importante mercado de esclavos, el acceso al puerto de La Habana significaba introducirse, de manera indirecta, en su flujo comercial. De esta manera, y utilizando africanos como moneda de cambio o el resultado de su venta, los tratantes santiagueros podían tener acceso a las mercaderías norteamericanas, europeas o las procedentes de la Nueva España. Pero, al mismo tiempo (lo que explicaría el escaso número de esclavos por barco que eran transportados), también podían insertar parte de la producción oriental en el principal escenario mercantil del área caribe, alcanzando los mercados que tenían vedados por la reglamentación metropolitana.

Al igual que las navegaciones realizadas a Jamaica o Saint Domingue para la compra de africanos, este comercio estuvo capitalizado por embarcaciones de pequeña y mediana envergadura. El uso de embarcaciones de pequeño calado facilitaba la navegación costera, salpicada de arrecifes y aguas de poca profundidad, y posibilitaba el refugio en los surgideros que pueblan la costa cubana, en caso de necesidad. Si bien la mayor parte de las travesías que hemos analizado se realizaron por mar, en algunas ocasiones se realizaron otras por vía terrestre³⁸. Era una empresa peligrosa, tanto por las dificultades que pudie-

³⁸ Hemos localizado diez expediciones terrestres que partieron desde Santiago de Cuba a otros puntos de la isla. Son las siguientes: 23 de enero de 1790, cinco esclavos son enviados a Puerto Príncipe; 16 de marzo de 1790, siete esclavos son enviados a La Habana; 20 de abril de 1790, siete esclavos son enviados a Puerto Príncipe; 6 de julio de 1790, once esclavos son enviados a Puerto Príncipe; 26 de agosto de 1790, un esclavo es enviado a Puerto Príncipe, 4 de marzo de 1791, once esclavos son enviados a Puerto Príncipe; 3 de agosto de 1791, dos esclavos son enviados a Trinidad; 2 de febrero de 1793, dos esclavos son enviados a Puerto Príncipe; 2 de enero de 1794, dos esclavos son enviados a La Habana, 3 de junio de 1794, un

ra presentar el camino como por el riesgo de fuga de los esclavos, sin embargo el peligro se veía minimizado por el escaso número de esclavos que eran transportados, ya que, en una única ocasión, el número llegó a once individuos. Además, estas expediciones eran esporádicas, poco frecuentes, cuyo destino final era, de forma mayoritaria, Puerto Príncipe.

En cuanto a la navegación y transporte de esclavos, hemos analizado las embarcaciones que frecuentaban el puerto santiaguero como centro de sus operaciones comerciales donde se observan dos comportamientos distintos. El primero de ellos, el mayoritario de hecho, indica que las embarcaciones dedicadas a la entrada de esclavos no solían realizar transportes de esclavos al interior de la isla. Aún así, existen varios ejemplos que muestran como algunas, tras transportar cargas de esclavos procedentes fundamentalmente desde Jamaica, posteriormente realizaban otras expediciones al interior de la isla.

Éste fue el caso de la Goleta Nuestra Señora del Carmen, que introdujo 2 esclavos en el puerto de Santiago el 4 de enero de 1790, saliendo del mismo puerto el 9 de febrero con rumbo a Puerto Príncipe, con una carga de 17 esclavos³⁹. Realizó varias operaciones parecidas en meses posteriores: el día 3 de marzo de 1790 introdujo 46 esclavos procedentes de Kingston, marchando rumbo a La Habana el día 16 del mismo mes con 3 esclavos. Si bien la aparición de este «*comercio triangular*» a escala regional, cuyo vértice principal estaba radicado en el puerto de Santiago, tuvo una destacada importancia a nivel local, encontramos una división fundamental entre la embarcaciones dedicadas a la introducción de esclavos y otras cuya finalidad era la redistribución al interior de la isla, siendo poco frecuente que las mismas embarcaciones realizaran las dos singladuras.

Para comprobar si existió estacionalidad en estas singladuras, hemos confeccionado la siguiente tabla, analizando el flujo de esclavos entre los 1790-1794 por ser los únicos años que nos ofrecen registros seriados completos.

De los datos obtenidos, no se extrae un modelo fiable del comportamiento del flujo negrero anual. Aunque es cierto que podemos apreciar cómo en buena parte de los meses centrales del año el flujo de esclavos decae significativa-

esclavo es enviado a Puerto Príncipe. AGI. Indiferente General 2823, 2824 y Santo Domingo 2207.

³⁹ *Estado que manifiesta el total de negros bozales introducidos de las colonias extranjeras en este puerto consecuente con la Real Gracia de 28 de febrero de 1789 y los que de estos se han sacado para otros destinos con expresión del día mes y año.* Santiago de Cuba, 22 de junio de 1791. AGI. Indiferente General 2823.

TABLA 4. ESCLAVOS REEXPORTADOS DESDE SANTIAGO DE CUBA, POR MESES Y AÑO, 1790-1794

	1790	1791	1792	1793	1794	Total
Enero	37	76	75	—	4	192
Febrero	53	6	31	15	36	141
Marzo	118	86	48	—	—	252
Abril	61	112	3	19	1	196
Mayo	7	—	—	—	29	36
Junio	—	83	—	—	7	90
Julio	87	113	—	—	40	240
Agosto	27	40	11	1	—	79
Septiembre	89	14	1	—	—	104
Octubre	56	—	—	—	—	56
Noviembre	27	33	1	—	1	62
Diciembre	146	64	1	13	—	224
Total	708	627	171	48	118	1.672

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

mente (especialmente si lo comparamos con los meses comprendidos entre diciembre-abril), también es cierto que el ritmo de entrada de esclavos anual no experimentó cambios dramáticos a lo largo del año. La irregularidad de las exportaciones mensuales de esclavos observada en los datos consultados impide, por tanto, establecer criterios definitivos al respecto. Estos datos contrastan con los obtenidos en la importación de esclavos al puerto oriental, donde sí pudimos establecer patrones de estacionalidad, al comprobar que la mayor parte de las expediciones se produjeron entre los meses de diciembre a junio, coincidiendo con el periodo de zafra azucarera⁴⁰. En este mismo sentido, Herbert Klein señala que, al margen de las condiciones climáticas y la estacionalidad de los vientos que podían incidir hasta cierto punto en la periodicidad de la trata, también debemos contemplar en los circuitos de redistribución regionales los ciclos de cosechas y la capacidad de crédito y liquidez que pudieran disponer los comerciantes encargados de realizar las compras⁴¹. Las múltiples variables a tener en cuenta a la hora de analizar la distribución de esclavos en diferentes plazas, cada una de las cuales tenían unas circunstancias que no debían ser necesariamente idénticas, nos han imposibilitado establecer unos patrones fiables de estacionalidad en la redistribución de esclavos.

⁴⁰ Belmonte Postigo, n.º 14 (Castellón 2007a): 47.

⁴¹ Klein, vol. 31, n.º 1 (1978 b): 34.

Tan importante como el análisis de la periodicidad de las expediciones negreras es estudiar la importancia cuantitativa de las exportaciones realizadas. Para ello, relacionamos el número total de esclavos importados y el de los reexportados en el lapso cronológico 1790-1794, para establecer la importancia específica de las exportaciones de esclavos en Santiago de Cuba.

TABLA 5. ESCLAVOS IMPORTADOS Y REEXPORTADOS EN EL PUERTO DE SANTIAGO DE CUBA, 1790-1794

	1790	1791	1792	1793	1794
Esclavos importados	1.274	1.391	1.071	790	466
Esclavos reexportados	708	627	171	48	118
% de reexportados	55,6	45,1	16,0	6,1	25,3

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

Las variaciones que resultan de la comparación de estos datos muestran una realidad compleja, en la que las estrategias de los tratantes santiagueros fueron variando en función de las necesidades de la región. Así, si en los primeros años de la liberalización de la trata negrera prácticamente la mitad de los esclavos introducidos en la plaza eran posteriormente reenviados a otras localidades, entre 1792-94 la tendencia se invirtió claramente. La trata negrera era un negocio extraordinariamente rentable, por lo que los comerciantes santiagueros en los primeros años de la liberalización, comenzaron a reexportar esclavos hacia otras localidades donde la demanda era alta y dónde podían conseguir unos precios de venta sensiblemente superiores a los de Santiago. Al mismo tiempo, la demanda en la capital de la gobernación oriental parecía verse satisfecha por el número de esclavos que quedaban fijados en la plaza. Sin embargo, esta tendencia cambió claramente decayendo el volumen e importancia de las exportaciones de esclavos, probablemente porque el incremento de la demanda de mano de obra esclava había crecido significativamente en la jurisdicción, gracias al fomento de los cultivos de exportación. Las características de la trata negrera santiaguera fueron cambiando paulatinamente, al ritmo en que las estructuras económicas de la región lo fueron haciendo. El rol predominante de los comerciantes santiagueros en el contexto regional parece verse confirmado por los datos. Sin embargo, la rápida transformación de las estructuras económicas de la región, con el avance del número de esclavos dedicados a tareas agrícolas, incidieron en el aumento de la importancia de los grandes terratenientes en el contexto local que fijaron a un creciente número

de esclavos en la región para el desarrollo de sus haciendas. La primacía del sector comercial región dio paso a la pujanza de los sectores azucareros, y posteriormente, cafetaleros, que elevarían el crecimiento económico de la región en pocos años.

CONCLUSIONES

La habilitación del puerto de Santiago de Cuba al comercio de negros, se convirtió en uno de los principales catalizadores del crecimiento de las plantaciones cafetaleras y azucareras en el Oriente cubano. Tras un periodo de dependencia con respecto a La Habana, Santiago se convirtió en un puerto receptor y redistribuidor de esclavos al interior de Cuba. El ensanchamiento del mercado de esclavos puso a disposición de los hacendados locales abundante mano de obra para el fomento de las haciendas azucareras y, posteriormente, cafetaleras de la región. El desarrollo de los modelos de plantación fue debido en buena parte a los contactos comerciales con Jamaica, ya que la colonia británica fue el principal centro abastecedor de esclavos de la región durante este periodo.

Además, el puerto de Santiago de Cuba se constituyó en un centro de redistribución a nivel regional, desde el que se envió a localidades como La Habana, Puerto Príncipe o Trinidad un significativo número de esclavos. Del análisis de los esclavos reexportados destacamos que los tratantes santiagueros implementaron estrategias de comercialización en esta materia, reexportando a aquellos que tenían un precio menor de venta, además de mostrar un gran interés por fijar en la región a un significativo número de esclavas.

La trata negrera no sólo provocó la entrada de una cantidad considerable de africanos en la región; además favoreció el proceso de diversificación económica y de capitalización que posibilitó la gran expansión de los cafetales y los ingenios de nueva planta, transformando la estructura socioeconómica de buena parte de la región oriental. Dinamizó la economía local al dirigir una parte considerable de la producción a la compra de esclavos, coyunturalmente, consiguió que los precios de compra en primera venta del esclavo se mantuvieran estables, satisfizo la demanda de esclavos existente antes de la liberalización del año 1789 y sobre todo, puso a disposición de la clase propietaria una cantidad importante de mano de obra sin la cual, ni hacendados ni comerciantes hubieran estado dispuestos a desarrollar nuevos modelos productivos basados en los sistemas de plantación, en los que primaba, al menos en este periodo, por encima de cuestiones tecnológicas, la introducción masiva de mano de obra esclava⁴².

⁴² Garavaglia y Marchena, 2005.

BIBLIOGRAFÍA

- 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*, Murcia, Universidad de Murcia, 2006: 275-314.
- Belmonte Postigo, José Luis, «El impacto de la liberalización de la trata negrera en Santiago de Cuba, 1789-1794», *Tiempos de América*, n.º 14 (Castellón 2007 a): 35-47.
- Belmonte Postigo, José Luis, «El color de los fusiles. Las milicias de pardos en Santiago de Cuba en los albores de la revolución haitiana», Manuel Chust y Juan Marchena (eds.), *Las armas de la nación. Independencia y ciudadanía en Hispanoamérica (1750-1850)*, Madrid-Frankfurt, Iberoamericana Vervuert, 2007 b: 37-52.
- 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*, Murcia, Universidad de Murcia, 2006: 185-210.
- Belmonte Postigo, José Luis, «Con la plata ganada y su propio esfuerzo. Los mecanismos de manumisión en Santiago de Cuba, 1780-1803», *EA Virtual*, n.º 3 (Barcelona, 2005 a): 1-33.
- Belmonte Postigo, José Luis, «Sobre prejuicios, dependencia e integración. El liberto en la sociedad colonial de Santiago de Cuba, 1780-1803», *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, n.º 2 (Barranquilla, 2005 b): 1-18.
- Childs, Matt, «A Black French General Arrived to Conquer the Island. Images of the Haitian Revolution in Cuba's 1812 Aponte Rebellion», David Geggus (ed.), *The Impact of the Haitian Revolution in the Atlantic World*, Columbia, University of South Carolina Press, 2001: 135-154.
- Eltis, David; Behrendt, Stephen; Richardson, David and Klein, Herbert, *The Atlantic Slave Trade: A Database on CD-Rom*. Cambridge and New York Cambridge University Press, 1999.
- Ferrer, Ada, «Noticias de Haití en Cuba», *Revista de Indias*, LXIII, n.º 229 (Madrid, 2003): 675-694.
- Fischer, Sibille, *Modernity Disavowed. Haiti and the Cultures of Slavery in the Age of Revolution*, Durham, Duke University Press, 2004.
- Geggus, David Patrick, «Slaves Resistance in the Spanish Caribbean in the Mid-1790's», David D. Gaspar and David Patrick Geggus, *A Turbulent Time. The French Revolution and the Greater Caribbean*, Bloomington, Indiana University Press, 1997.

- Johnson, Sherry, *The Social Transformation of Eighteenth Century Cuba*, Gainesville, University Press of Florida, 2001.
- Garavaglia, Juan Carlos y Marchena, Juan, *América Latina. De los orígenes a la independencia*, Tomo II, Barcelona, Editorial Crítica, 2005.
- Kiple, Kenneth, *Blacks in Colonial Cuba 1774-1899*, Gainesville, The University of Florida Press, 1976.
- Klein, Herbert S., *The Middle Passage: Comparative studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, Princeton University Press, 1978 a.
- Klein, Herbert S., «The English Slave Trade to Jamaica, 1782-1808», *The Economic History Review*, New series, vol. 31, n.º 1 (1978 b): 25-45.
- 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, n.º 1 (January, 1971): 86-102.
- Knight, Franklin, *The Caribbean. The Genesis of a Fragmented Nationalism*, New York Oxford University Press, 1990.
- Lux, William R., «French Colonization in Cuba: 1791-1809», *The Americas*, vol. 29, n.º 1 (1972): 57-61.
- McDonald, Roderick, «Measuring the British Slave Trade to Jamaica, 1789-1808: A Coment», *The Economic History Review*, vol. 33, n.º 2 (1980): 253-258.
- Mintz, Sydney W., «Men, Women and Trade», *Comparative Studies in Society and History*, vol. 13, n.º 3 (1971): 247-269.
- Naranjo Orovio, Consuelo, «La amenaza haitiana, un miedo interesado: Poder y fomento de la población blanca en Cuba», M.ª Dolores González Ripoll, Consuelo Naranjo Orovio, Ada Ferrer, Gloria García y Josef Opatrny, *El rumor de Haití en Cuba: Temor, raza y rebeldía, 1789-1844*, Madrid, CSIC, 2004.
- Ortiz de la Tabla, Javier, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: crisis de dependencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1978.
- Portuondo Zúñiga, Olga, «Redescubriendo a Nicolás Joseph de Ribera», Separata de *Santiago. Revista de la Universidad de Oriente*, n.º 33 (marzo 1979): 1-91.
- Romano, Ruggiero, *Moneda, pseudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, Fideicomiso de las Américas, México, 1998.
- Sheridan, Richard B., «The Crisis of Slave Subsistence in the British West Indies during and Alter the American Revolution», *The William and Mary Quaterly*, vol. 33, n.º 4 (Oct. 1976): 615-641.
- Tornero Tinajero, Pablo, *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1760-1840)*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1996.

Vila Vilar, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1973.

Yacou, Alain, «Révolution française dans l'île de Cuba et Contre-révolution», Michel L. Martin et Alain Yacou, *De la Révolution française aux révolutions créoles et nègres*, Paris, Editions Caribéennes, 1989: 15-41.

Yacou, Alain, *L'emigrations a Cuba des colons français de Saint-Domingue au cours de la révolution*, 5 tomos, Université de Bordeaux, Bordeaux, 1975.

Fecha de recepción: 12 de mayo de 2008

Fecha de aceptación: 1 de octubre de 2008

«HANDS FOR SUGAR», SLAVES FOR SALE. COMMERCIAL STRATEGIES OF THE SLAVE TRADE IN SANTIAGO DE CUBA, 1789-1794

The current article analyzes the commercial strategies of the slave trade in Santiago de Cuba during the early years of liberalization. After the port of Santiago de Cuba was successfully refitted for handling the marketing of slaves in 1789, the number of slaves introduced into the capital of western Cuba increased substantially. Nevertheless, the entry of these slaves did not necessarily mean that they were to stay put in the town or its surroundings, because reselling served as a means of capitalization for the seller, due to the extraordinary demand that existed in the entire region.

KEY WORDS: *Slaves, Regional trade, Santiago de Cuba, 18th century.*
