

## *Comercio de esclavos y monopolios negreros en el Caribe*

Isabel Soto Mayedo



Aunque la esclavitud data de los orígenes de la civilización, el tráfico de esclavos al Caribe se inició de modo formal hacia el 12 de febrero de 1528 con la aprobación del rey de España.

Según el historiador cubano, José Luciano Franco, dos comerciantes alemanes, Henri Ehinger y Jérôme Saylor, agentes de los

Welser, banqueros que dominaban las finanzas de la corona española junto a los Fugger, resultaron los primeros beneficiarios de esa autorización.

Otras fuentes señalan como pioneros del trasiego de esclavos hacia el Caribe a los genoveses, lo cierto es que a ambos grupos se sumaron con mucha rapidez portugueses, franceses e ingleses.

Desde entonces, Portugal perdió el monopolio del mercadeo de seres humanos arrancados de África, mientras las otras naciones europeas creaban sus propios mecanismos para participar del lucrativo negocio.

Los traficantes de esclavos ingleses irrumpieron en el escenario caribeño entre 1562 y 1569, con la llegada de John Hawkins, quien inauguró ese ciclo al cederles a los colonos españoles en Santo Domingo un lote de africanos a cambio de oro, azúcar y cueros.

Con antelación, Hawkins se había erigido en uno de los principales promotores del comercio de contrabando en la región, con el cual era burlado el férreo monopolio comercial impuesto por España a los que habitaban en sus colonias.

La derrota de la Armada Invencible en 1588, la decadencia de la Casa de Austria y la ocupación de Jamaica, en 1655, darían riendas sueltas al trasiego de esclavos en el Caribe a manos de los británicos.

A partir de ese ámbito, la Isla Tortuga devino refugio favorito de negreros, contrabandistas y piratas, mientras la Company of Royal Adventures disfrutaba del derecho exclusivo de organizar el inhumano comercio desde el Cabo Blanco hasta el de Buena Esperanza.

Los beneficios obtenidos en virtud de ese supuesto derecho, obtenido en 1661, disminuyeron sensiblemente en el contexto de la guerra contra los holandeses, por lo que surgió, en 1672, la Royal African Company.

La nueva compañía, cuyos accionistas eran miembros de la realeza inglesa, transportó hacia las colonias españolas en América, sobre todo a las caribeñas, alrededor de 46 mil 396 esclavos africanos en apenas nueve años.

Algo similar ocurrió en las Antillas Francesas, donde la trata negrera fue impulsada por el gobernador de Saint Domingue, Du Casse, quien alentó a los reyes católicos Luis XIV, de Francia, y a Felipe V, de España, a firmar el Tratado de Asiento de 1701.

Du Casse, jefe de los piratas del Rey Sol, fue nombrado caballero de la orden de San Luis y promovido a almirante de la flota del monarca, quien hasta lo obsequió con su Memorias del arte de gobernar.

Bajo su inspiración, el convenio de 1701 reconoció a la Compañía de Guinea el monopolio de la introducción de mano de obra africana en las colonias españolas en el Caribe y en parte del continente.

Esa suerte de empresa capitalista de primera generación prometió expedir cuatro mil 800 esclavos cada año, durante una década, desde cualquier punto de África occidental, hacia Veracruz, Cumaná, Portobelo, La Habana y Cartagena de Indias.

Como vía para el trasiego de la carga humana hacia el continente, la Compañía de Guinea se sirvió sobre todo de las posibilidades geofísicas del istmo de Panamá hasta el Perú.

La guerra entablada por la Sucesión del trono español modificó radicalmente las relaciones de fuerza en Europa y dio a Inglaterra y a sus aliados, Portugal y Holanda, la hegemonía absoluta sobre el comercio negrero en las islas caribeñas, sobre todo en Cuba.

El acuerdo de paz rubricado en Madrid, el 27 de marzo de 1713, y ratificado por uno de los artículos del Tratado de Utrecht, cedió a los ingleses el monopolio del comercio de esclavos en el área por razón de 30 años.

La South Sea Company, fundada en Londres, concentró gran parte de las ventajas de esa licencia comercial y unos de sus representantes, el irlandés Richard O´Farrill, proveniente de la Isla de Monserrat, asumió la organización de la trata desde la Mayor de las Antillas.

En la segunda ciudad de importancia de la Isla, O´Farrill creó un depósito de seres, desde donde se organizaron los reenvíos de mano de obra africana hacia México hasta inicios del siglo XVIII.

La excusa para aniquilar la posición privilegiada de la que disfrutaban los traficantes ingleses se gestó en el contexto de la confrontación entre Gran Bretaña y España, en 1740, a partir de lo cual comerciantes cubanos y españoles tomaron las riendas del negocio.

Con la creación de la Real Compañía de Comercio de La Habana, el monopolio del comercio exterior de los territorios más importantes del área y la responsabilidad de proveer de esclavos a los plantadores azucareros criollos, recayó en los tratantes asentados en Cuba.

La jugosa empresa cesó sus funciones en 1799 y el Real Decreto del 23 de enero del año siguiente autorizó a los negreros cubanos, dominicanos y

puertorriqueños a comprar fuerza de trabajo en las colonias francesas del Caribe.

El progresivo incremento de la demanda de esclavos obligó más tarde a la corona a admitir el libre comercio de seres en las grandes Antillas, lo cual se extendió por Real Decisión el 24 de noviembre de 1791 a los traficantes de Santa Fe, Buenos Aires y Caracas.

Varios especialistas reconocen el papel primordial desempeñado por los mercaderes de esclavos de la Cuba de inicios del XIX, pero junto a estos gozaron del infame negocio, al decir de Luciano Franco, contrabandistas ingleses, franceses e, incluso, estadounidenses.

Con el avance de la revolución industrial y de modernos estilos de producción y cambio en la etapa premonopolista del capitalismo, cobró fuerza la campaña por la supresión de la trata y de la esclavitud.

Muchos discursos abolicionistas, emanados principalmente de la cuna del desarrollo científico técnico de entonces, Inglaterra, mezclaron reclamos justos ribeteados de romanticismo para disfrazar los verdaderos intereses económicos de quienes abogaban por el fin del oprobioso régimen.

Aunque la esclavitud acabó en Haití y Santo Domingo tras la primera revolución independentista de la región, y en 1807 se prohibió armar navíos negreros en las colonias británicas e introducir esclavos, un año después, el tráfico de almas no se detuvo.

Al cuantificar la cantidad de africanos forzados a trabajar en América en los tres últimos siglos coloniales, los autores coinciden en señalar entre 15 y 18 millones de personas.

Estadísticas de la Casa de Contratación de Sevilla aseguran que, sólo en Cuba, fueron desembarcados legalmente 60 mil esclavos entre 1512 y 1763, cifra que creció en proporción con la expansión de la industria azucarera y del trabajo minero en Oriente.

Unos 55 mil viajes de los barcos negreros, marcados por el horror y la insalubridad, transportaron esa carga de seres humanos, arrancados de sus culturas y obligados a asimilarse a nuevos contextos sociopolíticos.

Lo peor de tal inventario es constatar que en las travesías o capturas, alentadas por particulares y monopolios europeos dedicados al mercadeo de esclavos, morían cinco o seis por cada persona llegada al Nuevo Mundo.