



## CUBA: COMERCIO DE ESCLAVOS Y TABACO 1696-1739

### CUBA: SLAVE TRADE AND TOBACCO 1696-1739

Santiago de Luxán Meléndez\*; Lía de Luxán Hernández\*\*

**Cómo citar este artículo/Citation:** Luxán Meléndez, S. de; Luxán Hernández, L. de (2016). Cuba: comercio de esclavos y tabaco 1696-1739. *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana* (2014), XXI-028. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9510>

**Resumen:** El trabajo que presentamos intenta valorar el peso del tráfico de esclavos entre África y América con relación a la economía del tabaco. Pretendemos poner en evidencia la relación existente entre la trata de esclavos en la época de los asientos internacionales con participación de la Corona española y el desarrollo americano del estanco del tabaco español, que se inicia en la isla de Cuba.

**Palabras clave:** historia atlántica; tabaco; asiento de negros; compañías reales

**Abstract:** The present work considers the importance of two basic elements toward the end of the 17<sup>th</sup> century and the beginning of the 18<sup>th</sup> century. On the one hand we have the slave trade between Africa and America, which has been extensively studied, and on the other hand we have the tobacco economy. We aim to evidence the existing relationship between human trafficking carried out with participation of the Spanish Crown and the American development of the Spanish tobacco *estanco* at the time of the international *asientos*.

**Keywords:** Atlantic history; tobacco; *asiento de negros*; royal companies

#### INTRODUCCIÓN

En la presente comunicación intentamos plantear tres cuestiones básicas. Resaltar la importancia de las Compañías Reales que intervinieron en la Trata como instrumentos de apertura del mercado americano. Valorar la entrada de mano de obra esclava en las colonias españolas, especialmente Cuba, por esta vía. Y, por último, destacar la participación de las Compañías reales (francesa e inglesa) en el sistema atlántico del tabaco.

De esta forma vamos a referirnos al contexto general de la trata (fases generales y articulación especial de la América española); a la creación de un “estanco imperial” español del tabaco (fines del siglo XVII - mediados del XVIII) en el que tiene un protagonismo especial La Habana; al papel de la Compañía francesa de Guinea entre 1702-1715, un campo todavía por descubrir; finalmente a la presencia mucho más importante de la South Sea Company entre 1714-1739, es decir, a la circulación de navíos, piezas y esclavos introducidos, navíos y esclavos en La Habana, negros de mala entrada, retornos de la South Sea Company desde La Habana a Inglaterra entre 1722-1736, al peso relativo de éste último con relación al desembarcado en la Real Fábrica de Sevilla y, finalmente, al tabaco como medio de pago de los esclavos.

\* Catedrático de Historia e Instituciones Económicas y coordinador del Grupo de Investigación G9. Historia, Economía y Sociedad. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C/ Pérez del Toro, 1. 35003. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34 928 458 251; correo electrónico: [santiago.deluxan@ulpgc.es](mailto:santiago.deluxan@ulpgc.es)

\*\* Profesora Asociada de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: [liadeluxan@gmail.com](mailto:liadeluxan@gmail.com); [combrivero@dch.ulpgc.es](mailto:combrivero@dch.ulpgc.es)



## EL CONTEXTO GENERAL DE LA TRATA

La historiografía ha consagrado una periodización con relación al tráfico negrero en el Atlántico atendiendo al volumen de esclavos transportados y al marco institucional en que se desarrolla (libertad y abolición de la *trata*)<sup>1</sup>. Entre comienzos del siglo XVI y mediados del XIX, bastante más de doce millones de africanos habrían sido trasladados al otro lado del Atlántico en los barcos negreros. En la etapa de inicio (1519-1676) en torno a un millón de personas; cerca de seis millones y medio en los años de consolidación del sistema de plantación (1676-1800), fundamentalmente a las Trece Colonias, Las Antillas, el Caribe y el Brasil; finalmente, con la prohibición de la trata, desde comienzos del XIX, hasta la supresión de la esclavitud, en el último tercio del citado siglo, el tráfico alcanzaría valores por encima de los cinco millones. Entre 1595-1866, la *Database* de 1999 cifró, además, en 27.233 los viajes de rescate de negros. Entre comienzos del siglo XVI y mediados del XIX, bastante más de doce millones de africanos habrían sido trasladados al otro lado del Atlántico en los barcos negreros<sup>2</sup>. En la etapa de inicio (1519-1676) en torno a un millón de personas; cerca de seis millones y medio en los años de consolidación del sistema de plantación (1676-1800), fundamentalmente a las Trece Colonias, Las Antillas, el Caribe y el Brasil; finalmente, con la prohibición de la trata, desde comienzos del XIX, hasta la supresión de la esclavitud, en el último tercio del citado siglo, el tráfico alcanzaría valores por encima de los cinco millones. Entre 1595-1866, la *Database* de 1999 cifró, además, en 27.233 los viajes de rescate de negros<sup>3</sup>.

El sistema esclavista español en el Atlántico puede ser, a su vez, estructurado en tres grandes etapas, que no coinciden del todo con la periodización anterior<sup>4</sup>, atendiendo principalmente a la regulación del tráfico por parte de la monarquía española: licencias (1493-1595), asientos (1595-1789) y tráfico libre (1789-1812); esta clasificación significaría que, durante la época del comercio restringido hasta 1789, hubo dos fases: la de las licencias, que se caracterizó por el permiso de transportar esclavos sin exclusividad y sin ni siquiera obligación de llevarla a cabo (siglo XVI)<sup>5</sup>, y la del régimen de contratos, o asientos, en la que imperó el principio de exclusividad en el abastecimiento de los territorios americanos, como se reconoce en el preámbulo del asiento francés. Por último, en los comienzos del reinado de Carlos IV, el comercio se liberalizaría, lo que en el caso concreto de Cuba significó un incremento cuantitativo espectacular de la importación de esclavos, coincidente con el boom azucarero de finales del XVIII. En esta isla, con relación a la trata, se ha repetido que hay un antes y un después de la ocupación inglesa de La Habana. Con anterioridad a 1762 el número de esclavos introducido sería relativamente poco importante y, desde esa fecha, hasta la abolición en 1887, la cifra superaría el millón de africanos. No obstante, la división entre una etapa de licencias y otra de asientos no es rígida, dado que durante los períodos de enfrentamientos bélicos, la monarquía española firmó acuerdos con otros particulares, o concedió licencias, para mantener el abastecimiento de esclavos<sup>6</sup>.

Se ha estimado que, durante el siglo XVIII, a la América española fueron llevados 578.600 africanos, es decir, entre el 9 y el 10% de la transferencia total al Nuevo Mundo<sup>7</sup>. La oferta de esclavos al imperio español, por otro lado, habría estado condicionada por la falta de control por parte de la monarquía y de los comerciantes españoles de los viveros esclavistas del continente africano<sup>8</sup>; esta circunstancia habría

1 GRENOUILLEAU, Olivier (2004), pp. 164-185 y (2014), pp. 302-306.

2 Los datos de CURTIN (1969) señalan la llegada al Nuevo Mundo de alrededor de 9,5 millones; teniendo en cuenta la mortalidad habrían sido desplazados 11.698.000. GRENOUILLEAU (2004), p. 163.

3 ELTIS, BEHRENDT, RICHARDSON, y KLEIN, (2000).

4 SCALLE (1906 y 1910); SACO (1938); MOLINARI (19442), p. 51; STUDER (1958), pp. 16-18.

5 GARCÍA FUENTES (p. 18) define la licencia como una concesión generosa y gratuita del rey a una persona que no queda obligada ni comprometida, ni siquiera a hacer uso de ella. El asiento, sin embargo, es un contrato que compromete y obliga.

6 TORRES RAMÍREZ (1973), p. 11.

7 CURTIN (1969), pp. 25 y 269 y "The Atlantic SlaveDatabase". GRENOUILLEAU (2004), p. 165. Los datos que aporta éste último son muy discordantes: 138.500 desembarcados en las colonias españolas entre 1670-1800, que, frente al total de 5.682.000 para todo el continente, apenas representarían el 2,47%.

8 Esta sería la justificación del predominio portugués antes de 1640. Sobre estos asientos los diversos trabajos de VILA (1973), (1977), (1981) y (2006).

supeditado el tráfico comercial de esclavos a los acuerdos con comerciantes portugueses, genoveses, holandeses<sup>9</sup>, franceses y, en la etapa que más nos interesa en esta historia (1713-1739), británicos.

#### LA CONCESIÓN DEL ASIENTO A COMPAÑÍAS MIXTAS INTERNACIONALES CON PRESENCIA REAL

Entre 1696-1739, los acuerdos contractuales fueron firmados, o intervinieron en su calidad de accionistas, por los reyes de España, Portugal<sup>10</sup>, Francia y Gran Bretaña, respectivamente. El resultado fue la constitución de sendas sociedades mixtas que nacían con el objetivo de transportar esclavos a las Indias españolas y en cuyo capital participaban intereses privados con la intervención del Estado. Esta presencia institucional al más alto rango proporcionó, además, a los asientos una dimensión internacional y, sobre todo política, diferente a los acuerdos de épocas pasadas. Nos referimos a los contratos de la *Compañía Real de Guinea* (1696-1701), al firmado con la sociedad francesa de Guinea (1701-1713)<sup>11</sup> y al suscrito en Madrid con Gran Bretaña, como consecuencia del tratado de Utrecht (1713-1750)<sup>12</sup>. En el marco de las relaciones internacionales generaron, además, contenciosos no resueltos hasta muchos años después de fenecidos los contratos, sin que podamos dejar de lado sus implicaciones en la Guerra de Sucesión, o en los tratados que se firmaron a su conclusión.

La compañía portuguesa quiso romper el contrato en 1700, por las pérdidas en que incurría, teniendo en cuenta, además, que el gobernador de Cartagena de Indias había mandado encerrar en prisión a Gaspar de Andrade, uno de los gestores principales de la sociedad, acusado de contrabando. Por parte española la valoración, unos años después, fue caracterizar de abusivo al asiento que, además, había provocado graves quejas en América<sup>13</sup>. La necesidad de contar con el beneplácito de Portugal a la subida al trono español de Felipe V, sin embargo, llevó a firmar un acuerdo con este país —actuando como mediador el embajador de Luis XIV, monsieur Rouillé—, en el que se atendían las reclamaciones de la compañía de negros portuguesa y se prometía reparar los daños causados hasta 1700. Como consecuencia inmediata, se liberó al citado Gaspar de Andrade y a las demás personas que hubiesen servido en el asiento (art. 3º) y se dio por extinguido el contrato, con la obligación del rey de España de devolver el dinero entregado por la compañía como adelanto (art. 9º)<sup>14</sup>.

Las cláusulas de indemnización a la compañía lusitana, reconocidas por el citado *Tratado de Transacción de 1701*, como se encargó de anotar Campomanes, tuvieron que volver a ser ratificadas por España al rey Juan V de Portugal, en los artículos 14, 15 y 16 del tratado de Utrecht portugués en 1715<sup>15</sup>. Pero no nos

9 POSTMA (1990), pp. 26-55.

10 Pedro II de Portugal era socio de la Compañía (AGI, Indiferente General, 2781) Cf. FERNÁNDEZ DURÁN, (2011), p. 32.

11 AGI, Indiferente 2779: Asiento ajustado entre las dos Magestades Católica y Cristianísima con la Compañía Real de Guinea establecida en el Reyno de Francia sobre encargarse de la Introducción de Negros en la América, por tiempo de diez años que empezarán a correr en primero de mayo próximo venidero de mil setecientos y dos, y cumplirán otro tal día del año de mil setecientos y doze. CANTILLO (1843), pp. 35-43.

12 AGI, Indiferente 2769, L. Tratado del Asiento de Negros ajustado entre sus Magestades Católica y Británica, para encargarse la Compañía Real de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en las Indias por tiempo de treinta años, concluido en Madrid a 26 de marzo de 1713. igualmente, AGS, Estado 6.896; CANTILLO, (1843), pp. 58-69.

13 RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES (1988), p. 327: “Tan abusivo fue este Asiento, que los fraudes cometidos por la Compañía Real Portuguesa suscitaron graves quejas en las Indias que obligaron a suspender la introducción de negros. Estas diferencias llegaron a merecer las atenciones de los Soberanos de España y Portugal y fueron terminados por el Tratado de transacción de Lisboa de 28 de junio en el cual se pusieron 14 artículos que comprehenden la satisfacción que la Corona de España debía dar a la Compañía portuguesa que hacía el comercio de negros así por el reembolso de las anticipaciones, que se les debían como por los perjuicios que alegaron los Portugueses”.

14 Tratado de la Transacción ajustada entre los Reyes de España y Portugal en Lisboa a 18 de junio de 1701 sobre las dependencias e intereses del Asiento de Negros de la Real Compañía de Guinea ratificada por parte de Su Magestad Católica a 1 de julio del dicho año. COLECCIÓN (1796), pp. 65-81 y CANTILLO (1843), pp. 32-35. Lisboa (18-VI-1701); actuaron como plenipotenciarios portugueses Manuel Téllez de Silva, marqués de Alegrete; Francisco de Távora, conde de Albor, y Mendo de Fayos Pereira y por parte de España Pierre Rouillé de Marbeuf, presidente en el Gran Consejo de Su Majestad Cristianísima y su embajador en Portugal.

15 Tratado de Paz y Amistad ajustado entre España y Portugal en Utrecht a 6 de febrero de 1715. RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES (1988), pp. 327-329. Los portugueses, en 1701, habían llegado a un acuerdo con España y Francia, pero en

referimos solamente a la tardanza en cerrar el asiento motivada por la guerra, sino al modo en que se realizó la transición al asiento francés. En vísperas de la Guerra de Sucesión, Francia estaba interesada, además de en el propio asiento, en conseguir el apoyo portugués frente a la alianza angloholandesa que respaldaba las aspiraciones al trono español del archiduque Carlos; de ahí, que el embajador francés Rouillé aceptase todas las quejas portuguesas contra la monarquía española por el modo en que se había desarrollado el contrato<sup>16</sup>. El resultado fue la firma en paralelo, en 1701, de otro tratado por el que Pedro II reconocía la sucesión de la corona española en la persona de Felipe V<sup>17</sup>. Este conocimiento por parte de los diplomáticos franceses de las vicisitudes del asiento portugués influiría, sin duda alguna, en la rápida tramitación del contrato, una vez roto el portugués, por parte de la compañía francesa. Anotemos también que la Real Cédula de Felipe V aprobando el contrato con esta nueva sociedad se publicó en Madrid el 27 de agosto de 1701<sup>18</sup>. No obstante, todo este entramado de acuerdos y tratados sería inútil, puesto que la reina Ana de Inglaterra declaró la guerra a España y Francia, en mayo de 1702, comenzando de esta forma la Guerra de Sucesión española. El tratado de La Haya de 7-IX-1701<sup>19</sup> (Inglaterra, Holanda y el Imperio) se firmó con el objetivo de proporcionar a ingleses y holandeses libre acceso al mercado colonial español, cambiando Portugal su posición, en apoyo de esta última alianza.

En el caso de la compañía francesa, en segundo lugar, el fenecimiento de las cuentas no se produjo hasta 1744. No obstante, mucho más tarde, en los momentos finales de su gobierno, el duque de Choiseul, en su segundo mandato como secretario de Estado y Asuntos Exteriores (1766-1770), reclamó la deuda que la corona española había contraído con la sociedad esclavista durante los años del asiento. El marqués de Grimaldi encargó, entonces (Aranjuez 26-V-1770), al secretario de Indias Arriaga, que averiguase la situación de la deuda con la compañía de Guinea, exigida por la parte francesa a España. ¿Debía ser reconocida? ¿Era necesario un representante real para que conferenciase y discutiese con el cónsul general de Francia?<sup>20</sup> En esta deuda, no lo olvidemos, tendrá una parte muy importante la factoría de La Habana, por lo que se pidió información a la isla, a la que los franceses reclamaban una suma de 25.000 pesos<sup>21</sup>. Los oficiales reales respondieron que la única información disponible eran los autos derivados de la herencia del factor Jonchée y su sucesor. Con relación a la deuda general contraída por el Rey de España con la compañía francesa, en la Contaduría General de Indias solo se halló un ejemplar del Asiento que ajustó M. Ducase: "...Ni existe otro ningún documento ni noticia que acredite el paradero del expediente motivado del oficio del embajador de Francia, sobre paga de cantidad de pesos por la Corona de resultas de dicha negociación según el Tratado de Paz de 1713"<sup>22</sup>.

Transcurrido un cierto tiempo, Arriaga convocó una junta técnica (28-I-1772), formada por Tomás Ortiz de Landázuri (contador del Consejo de Indias), por Manuel Sanz de Casafonda (fiscal de la misma institución) y por Salvador Querejano (del Consejo de Hacienda), para que estudiase el asunto de la deuda. El resultado fue un voluminoso expediente<sup>23</sup>, en el que destacan los documentos de la rendición de cuentas

---

1703 cambiaron de alianza y se ajustaron con Viena, Londres y La Haya; esa fue la razón por la que en el Tratado de Utrecht aún estaban pendientes las resultas de la Compañía Real Portuguesa de Guinea. CANTILLO (1843), pp. 167-168; BRAZÃO (1933); MARTÍN MARCOS (2012).

16 BERNARDO ARES (2006), pp. 187-191.

17 Tratado de mutua alianza entre España y Portugal (Lisboa, 18-VI-1701); CANTILLO (1843), pp. 28-32. art. 1º. El ministro plenipotenciario del monarca español, como en el caso del Tratado de Transacción fue también Rouillé. El artículo 2º hacía además mención explícita al asiento de negros y al reconocimiento y reparación por parte española de las pérdidas y vejaciones que habían sufrido los portugueses.

18 BERNARDO ARES (2006). Los portugueses, además, abandonaron su interés por las Antillas como consecuencia del boom del oro de Minas Gerais y por las necesidades de mano de obra esclava en el Brasil.

19 COLLECTION (1772), pp. 40-45. En especial el art. VI, p. 43.

20 AGI, Indiferente General, 2780.

21 AGI, Indiferente General, 2779. El embajador francés en 1760 había reclamado 25.000 pesos de la compañía retenidos en La Habana, donde se habían depositado, en 20-III-1735, 88.444 rs. por mano de Francisco Basave, albacea de Juan Bautista Jonchée, cantidad, que fue entregada en 9-XI-1735 a Francisco Beloquin; en 1736, Basave puso en las Cajas Reales 8.500 pesos y otros 7.730 ps por medio F. Hernández Castellano; en esa fecha quedaban 16.158 pesos.

22 AGI, Indiferente general, 2780.

23 AGI, Indiferente General 2779 y 2780.

por parte de los asentistas franceses en 1710, 1713, 1720, 1734<sup>24</sup> y 1744<sup>25</sup>; la transmisión del asiento a los ingleses y las reclamaciones realizadas por la sociedad francesa en 1713; o los asuntos del embargo de los bienes del que fue factor en La Habana Juan Bautista Jonchée (1720, 1734, 1760) etc. El dictamen de la junta técnica fue que la pretensión francesa de reclamar una importante cantidad en concepto de impagos por parte de la monarquía española carecía de fundamento y la decisión política fue dejar el asunto dormido, ante la salida del gobierno francés del citado duque de Choiseul.

Con relación al asiento británico, por último, el gobierno español, especialmente a partir del nombramiento de Tomás Geraldino como representante real en la junta de directores de la sociedad británica en 1732, intentó, en repetidas ocasiones, dar por finalizada la relación contractual. La gestión de Geraldino se plasmó en una política mucho más agresiva. Se incrementó la guerra de corso y se intensificó el control de las actividades de la compañía inglesa, tanto en su sede central, como en las factorías americanas, en las que se nombraron interventores<sup>26</sup>. En 1738, según escribía un comerciante de Londres a un diputado del Parlamento, los ingleses trataban de encontrar una causa justa para declarar la guerra “por las muchas presas y depredaciones de los guardacostas españoles y armadores sobre nuestros navíos en los mares de América hechos de estos años a esta parte”<sup>27</sup>. ¿Por qué les interesó a los británicos mantener en vigor el asiento hasta 1750? Por un lado, no querían perder una red de factorías que, además de potenciar el comercio les proporcionaba un sistema de información privilegiada que permitía el control del Nuevo Mundo. Por otro, esperaban obtener el mayor beneficio posible en la indemnización por la finalización del contrato. Para Bernardo de Ulloa, el asiento británico proporcionó a este país, además de un estrecho contacto comercial, una información estratégica que ponía en peligro la propia capacidad defensiva del Imperio español, al tiempo que les permitía llevar a cabo un mayor desarrollo de su marina.

Hay que anotar, por último, que los contratos de las compañías portuguesa, francesa y británica, permitieron que la trata corriera al margen de la Carrera de Indias, lo que significaba de hecho abrir una brecha en su monopolio comercial. En el caso británico, por ejemplo, quedó al arbitrio de los asentistas salir de los puertos de Inglaterra o de España y traer los retornos con la misma libertad a los puertos de ambas naciones (art. 26º).

#### LA INTRODUCCIÓN DE ESCLAVOS EN INDIAS CON ESPECIAL REFERENCIA A CUBA

Los asuntos relacionados con el asiento fueron competencia del Consejo de Indias, quién trató los temas en plenos, o los remitió para su informe a una junta ad hoc (*Junta de Negros*), que debía agilizar la tramitación de los contenciosos que surgían con las autoridades americanas por parte de los asentistas<sup>28</sup>.

24 AGI, Indiferente General 2779: el 8-XI-1734, desde Fontainebleau el representante del rey de España escribía que el nombramiento de un representante para revisar las cuentas sería reconocer que el rey está alcanzado en ellas. Además, los fondos y efectos de la compañía —señalaba— estaban totalmente consumidos.

25 AGI, Indiferente General 2780: La liquidación del asiento de Francia se hizo por la parte francesa el 5-XI-1744 en un instrumento firmado por el conde de Maurepas.

26 DONOSO (2010); LUXÁN y LUXÁN (2013). Cf. ÍNDICE (1738): Carta de Geraldino a la Secretaría de Indias de 12 de agosto de 1734, notificando que por cartas de los factores de La Habana que había recibido la compañía, se quejaban de las providencias e intervención que quería establecer en aquella factoría el factor Juan Francisco Sequeira nombrado por SM. Pedía se le enviase noticia sobre los nombrados en otros puertos.

27 AGS, Estado 6908.

28 STUDER (1958), pp. 16-18. A partir de 1662, al sucederse los asientos con mayor regularidad, la Junta tomó forma definida, convirtiéndose en un eslabón de la administración de Indias. Nunca, escribe Studer, pasó de ser una institución de carácter precario. Siempre fue necesaria una orden real para su convocatoria. Los contratos o asientos gozaban de jurisdicción especial y eran [regalía] de la Corona; los tribunales ordinarios no conocían de ellos y, en primera instancia contaban con un juez privativo o “Juez conservador del Asiento”; las apelaciones a sus decisiones se dirigían al Consejo de Indias o a la Junta. Los asentistas tenían jueces conservadores en Madrid y en los Puertos de Indias; se reservaban el derecho a nombrarlos o eran designados por la Junta. El Juez conservador general fue en ocasiones el Presidente del Consejo de Indias. Los honorarios de los jueces y miembros de la Junta los pagaban los asentistas. Como estos últimos eran extranjeros, el negocio tenía una fisonomía internacional. Un ejemplo de que eran juntas ad hoc lo encontramos en AGI, Indiferente 2783: Madrid 23-XI-1703: SMgd “Manda se forme una Junta compuesta de los ministros que expresa, para que en ella se vean todos los expedientes y negocios del asiento de negros que está a cargo de la Compañía de Francia”.

Desde un punto de vista legal, ninguna de las tres sociedades llegó a cumplir sus obligaciones y, como hemos apuntado en el apartado anterior, rescindieron su contrato antes de que finalizase.

#### Esclavos aportados por la compañía portuguesa

En el caso portugués, una de las características que diferencia su asiento de los posteriores fue el subarriendo del abastecimiento de esclavos. A los portugueses se les autorizó a llevar los esclavos en navíos propios o ajenos (siempre que fueran amigos de España),—barcos que no podrían ser utilizados para otros menesteres por los gobernantes de las Indias a su arribo (condición 22<sup>a</sup>)— desde las costas de Guinea y a disponer de factorías en Cumaná, Caracas, La Habana, Cartagena, Portobelo (desde donde podrían llevar esclavos al Perú, según la condición 17<sup>a</sup>), Honduras y Veracruz, es decir, las mismas que había disfrutado el asiento de Porcio, excluyéndose expresamente el puerto de Buenos Aires (Condición 28<sup>a</sup>). Los navíos podrían llevar los pertrechos y jarcias necesarios para reparar o fabricar de nuevo los barcos en las Indias (Condición 26<sup>a</sup>). En los asientos anteriores a 1662, los puertos de introducción en América eran restringidos; entre 1623-1630, por ejemplo los centros de desembarco eran Cartagena y Veracruz, prohibiéndose expresamente “meter negros o mercaderías por el Río de la Plata y Puerto de Buenos Aires”<sup>29</sup>; en el contrato de Antonio García y Sebastián Silíceo (25-IX-1674), los puertos de entrada se ampliaron a Portobelo, Cartagena, Veracruz, Honduras, Campeche, La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo, Trinidad, Margarita, Cumaná, Caracas y La Guayra, Maracaibo, Rio del Hacha y Santa Marta.

Puerto Rico y Santo Domingo, por ejemplo, estuvieron a cargo de Manuel Meneses de Guilligan, irlandés de nación, que residía en Curazao. Recordemos que este comerciante esclavista sería uno de los principales negociadores del asiento británico, por lo que sería recompensado tanto por el gobierno inglés, como por el gobierno español<sup>30</sup>. Guilligan tenía poderes generales de Gaspar de Andrade y pagó por su arrendamiento 6.000 pesos. Otro de los rasgos del contrato fue su estrecha relación con la Isla de Curazao. Su primera actuación como subarrendador se produjo en Puerto Rico el 2-XI-1698, en que ajustó con el Cabildo la venta de piezas de indias a 250 pesos de plata o en cueros menudos con el equivalente 1 cuero por 2 pesos de plata. El segundo viaje lo realizó antes de que acabará el año, enviando una balandra desde la Isla de Santo Tomás con 21 esclavos, vendiendo alguno y dejando el resto para su venta. Las cajas reales ingresaron 787 pesos por los derechos de 7 toneladas (1 tonelada = 3 piezas)<sup>31</sup>. Desde la isla holandesa, por ejemplo, llegó, en febrero de 1698, una balandra a Caracas con 50 negros de cuenta del asiento que solicitó a los factores permiso para embarcar frutos de la tierra para el tornaviaje. A las autoridades, sin embargo, no les pareció que se ajustaba a la condición 6<sup>a</sup> del asiento “pues solo se entiende sea en navíos propios los puedan conducir a estos Reinos y a Portugal y denegó la petición”. También de Curazao, en enero de 1699, Juan de los Ángeles, holandés de nación que trabajaba para la compañía portuguesa, trajo a Santo Domingo, en la balandra San Juan, 30 piezas de Indias (6 mujeres, 25 hombres y 5 muleques) que recibió de Pedro Bambele, factor que fue de la Compañía de Branderburgo en la Isla de Santo Tomás. Al desembarcar sería hecho preso y sometido a un proceso por contrabando de ropa y géneros prohibidos por parte de la Audiencia<sup>32</sup>.

Solo disponemos de algún dato parcial del número de esclavos introducidos por esta sociedad. En el caso de Cartagena, entre 1696-1700, 10.682 negros por valor de 421.846 pesos. Otras fuentes nos indican que la compañía portuguesa introdujo, entre 1698 y 1702, 9.853 cabezas de esclavos a razón de 2.395 por año. Las importaciones directas de África significaron el 53% del total de los esclavos frente a los que se embarcaban en Jamaica, Curazao y Barbados, que representaron el 25% del total<sup>33</sup>. Con relación a La Habana, entre 1670 y 1702, por vía de asiento, se habrían introducido 2.440 piezas,

29 CAMPOMANES (1988), p. 313.

30 SPERLING (1962), pp.14-19. Igualmente, DONOSO ANES (2010), pp. 146-183.

31 AGI, Indiferente General, 2781.

32 AGI, Indiferente General 2781.

33 Certificación de los esclavos vendidos entre 1696-1700, realizada por el escribano público José Blanco García, a petición de los oficiales reales, AGI, Indiferente General, 2781, ff. 57v-94v. DEL CASTILLO (1982).

procedentes de las bases de Curazao y Jamaica. Si aceptamos que según el asiento portugués una pieza era igual a 1,6 cabezas, el resultado sería la llegada de 3.904 esclavos<sup>34</sup>. Por otro lado, la compañía tenía la libertad de utilizar el puerto de Lisboa como punto de partida. En 1700, por ejemplo, se despacharon en el navío *Nuestra Señora del Monte del Carmen*, a cargo del capitán Antonio González, 150 cabezas de esclavos con destino a La Habana<sup>35</sup>.

El traspaso del asiento portugués al francés, aunque se hizo, como hemos mostrado, con gran rapidez y eficacia, no dejó de generar tensiones en la Corte, donde el Consejo de Indias trató de impedirlo (“Conviene embarazar por todos medios la introducción de negros en los Reinos de las Indias por las naciones extranjeras y porque deseando entrar en esta dependencia la Compañía de Guinea establecida en Francia”, leemos en los papeles del Consejo de Indias)<sup>36</sup>, y en la propia América. Es el caso, por ejemplo, de los autos contra Joseph de Rois Carvalho, caballero de Santiago, factor del Asiento de Portugal, presentados por Huberto Hubrecht, factor de la Compañía francesa ante los alcaldes ordinarios de Santiago de León de Caracas sobre la introducción de diferentes piezas de negros de la compañía. La sentencia (12-VII-1704) ordenaba la restitución de los negros introducidos desde la extinción de dicho asiento hasta el 1-V-1702. Se trataba de los derechos de 109 piezas y el valor intrínseco de 185 piezas, que se decía en los autos estaban contratadas en Curazao, aunque se dice también que no hay documentos en los que conste que fueron realmente introducidos. Se añade que hoy, faltando Portugal a su alianza con España, no debe gozar de lo que se le concedió. El documento lo presenta Pedro Ruiz de Alda en nombre de la compañía francesa. El asunto se vio en la Junta de Negros que lo trasladó al fiscal y a Manuel Ferreira a cuyo cargo estuvo el asiento<sup>37</sup>.

#### El asiento francés

Una de las novedades del asiento francés fue la restricción impuesta en la cláusula 1ª del contrato, por la que no podían introducirse negros procedentes de Guinea y Cabo Verde (“... que no sean de Minas y Cabo Verde, como poco a propósito para aquellos Reynos”)<sup>38</sup>. En 1703, al segundo año de la entrada en vigor del asiento, se protestó esta condición y Felipe V ordenó consultar al Consejo de Indias las razones de la exclusión. Después de varios años de informes y consultas (al Consulado de Sevilla y a los virreyes, gobernadores, audiencias y preladados de Indias), el asunto llegó, en junio de 1707, a la Junta de Negros que elaboró un voluminoso expediente, que no acabó en resolución. En enero de 1708, en el Consejo de Indias se recibió una nueva protesta de la sociedad. El mal resultado del expediente podía suponer para la Hacienda una pérdida de 1.600.000 pesos (por derechos de las 48.000 piezas comprometidas por los franceses), además de los 341.500 pesos del capital que el rey poseía en la sociedad, sin contar los perjuicios derivados de la falta de beneficios. El fiscal emitió dictamen favorable a la compañía cuya conservación era imprescindible “pues es el asiento mayor que contiene toda su Real Hacienda el de esta Compañía”. En último extremo, por este enorme daño que se les infligía al no poder cargar esclavos en Guinea, los asentistas solicitaron abonar solamente los derechos de los negros que efectivamente introdujesen. Entre 1702-1706 la compañía envió 20 barcos a buscar negros a Guinea. En Tierra Firme y Las Antillas 37 navíos registrados fueron de la Compañía. Lo normal es que los barcos fueran a las Antillas francesas y que desde allí se distribuyesen los negros al resto.

Pero no era este el único problema. La Guerra de Sucesión española había roto las expectativas de negocio de los franceses. La visita que, entre 1702-1704, realizó Joseph Le Gendre a las instalaciones de la compañía en las Indias confirma esta última afirmación. Este personaje era yerno de Crozat, uno de los principales financieros de Luis XIV, interesado en la compañía francesa que controlaba el contra-

34 CASTILLO MELÉNDEZ (1987). Otras fuentes nos indican que en el año 1700, los portugueses introdujeron 400 esclavos (AGI, Contaduría 1152).

35 AGI, Indiferente General, 2781.

36 AGI, Indiferente 2783: Daroca 14-IX-1701.

37 AGI, Indiferente General 2781.

38 AGI, Indiferente General 2779, p. 1.

bando con el Imperio español desde Santo Domingo<sup>39</sup>. En 1706, la compañía francesa quiso suspender el contrato por los quebrantos que estaban sufriendo por efecto de la guerra y la imposibilidad de introducir negros, con el agravante de que carecían de factorías en las costas de Guinea. Las pérdidas que aducían se referían a la mortandad de los negros, a los naufragios, al apresamiento de bajeles por el enemigo. Cifrabán sus gastos anuales desde el comienzo de la guerra en 700.000 libras tornesas, habiéndose reducido su actividad comercial a la mitad. Ponían, además, en la balanza que habían recibido propuestas de los ingleses y holandeses para ir a cargar negros a Jamaica y Curazao en navíos españoles, lo que hubiera sido un alivio. Esta última posibilidad, añadían, la habían rechazado porque hubiera significado incurrir en prácticas de contrabando. Por todos esos motivos, como señalábamos antes, solicitaban únicamente el pago por pieza efectivamente introducida. Aunque contaron con el apoyo de la Junta de Negros (1-III y de 22-XI-1706), el recurso se devolvió al rey el 13-XII-1706 sin el informe del Consejo. Ese año la secretaría de Indias no tenía constancia del pago de los 200.000 pesos y solamente se encontró certificación de los negros introducidos en Buenos Aires hasta 1705<sup>40</sup>. Para paliar los problemas se les permitió adquirirlos a los holandeses en Curaçao y a los ingleses en Jamaica<sup>41</sup> (AGI, Escribanía de Cámara 140 A, Real Cédula a la Real Compañía de Guinea, Madrid 4-VI-1706). Igualmente se les permitió pagarlos con cualquier fruto indiano, excepto la grana de Nueva España<sup>42</sup>.

Sobre el total de esclavos introducidos legalmente por los franceses, las cuentas presentadas en 1744 para fenecer el asiento nos dan un montante de 16.691 cabezas<sup>43</sup> (12.800 piezas), que en derechos de entrada, siempre según la referida cuenta, supusieron 1.280.000 pesos. Es decir, un nivel de cumplimiento del 26%, que puede atribuirse a las circunstancias de la contienda, a la pésima gestión de sus gestores, o al propio contrabando ejercido por los mismos franceses desde Santo Domingo. Este incumplimiento no puede explicarse, sin embargo, por la falta de control de la Carrera de Indias, en la que su máxima presencia se había alcanzado con la flota de 1708, en la que, por primera vez, los barcos franceses habían navegado con las mismas condiciones y derechos que los españoles<sup>44</sup>.

Entre 1702-1715, según los informes del factor Jonchée, en La Habana se introdujeron entre 3.000 y 7.000 negros, en una veintena de expediciones con una media de 300 negros por expedición<sup>45</sup>, cifra que no se corresponde con las ofrecidas por la compañía. La Habana, según las certificaciones de la compañía habría significado cerca del 10% del montante total. En 1710 la compañía se declaró en bancarrota, inexplicable, según Bibiano Torres, por el negocio de las mercancías de retorno y la introducción de mercancías en Indias<sup>46</sup>.

La transición del asiento francés al británico produjo reclamaciones por parte de la compañía francesa. Al no haber conseguido su objetivo de introducir 48.000 piezas<sup>47</sup>, la compañía francesa debería haber prorrogado su contrato por otros tres años. Esta circunstancia quedó en suspenso al firmarse la paz de Utrecht y traspasarse el asiento a manos de los ingleses (art. 18º del tratado). La indemnización de aproximadamente 650.000 pesos, que los franceses reclamaron por no haber cumplido todavía un año de prórroga que les faltaba, no sería atendida, dado que había sido el propio rey de Francia el propulsor de la iniciativa de entregar el contrato a los británicos en los preliminares de la paz. Los franceses recla-

39 FERNÁNDEZ DURÁN (2011), pp. 61-68.

40 AGI, Indiferente General 2782: "Extracto sobre la pretensión que tiene la Compañía de negros de que se suspenda el asiento durante la Guerra con las circunstancias comprendidas en su memorial".

41 AGI, Escribanía de Cámara 140 A, Real Cédula a la Real Compañía de Guinea, Madrid 4-VI-1706.

42 LÓPEZ CANTOS (1998), pp. 105 y 114-115.

43 AGI, Indiferente General, 2779, Cuentas de la Compañía francesa revisadas por el Conde de Maurepas el 7-XI-1744 en nombre del rey de España (encargo por carta de José Campillo de 2-I-142). Según CURTIN, sin embargo, de los 181.000 esclavos introducidos entre 1700-1760, solamente 1.933 corresponderían a la Compañía francesa.

44 WALKER (1979), pp. 51-53.

45 Cit. por FAIVRE D'ARCIER FLORES (2004). Entre 1702-1710 bajo la dirección de Jonchée entraron en La Habana 81 navíos y otras embarcaciones que traían contrabando. MARRERO (1976), VI, pp.14-16, señala la connivencia directa entre el factor francés y el gobernador Laureano Torres Ayala que ejercía de Juez conservador de la Compañía francesa del asiento.

46 TORRES (1973), pp. 4-5.

47 Se entiende esclavos de primera calidad de género masculino, en buenas condiciones físicas, entre edades comprendidas entre los 14 y 30 años y 1,46 metros de altura. Cf. SORSBY (1975), p. 11.



maban, además, la intermediación del rey de España para el retorno de los efectos de la compañía que quedaban en las Indias<sup>48</sup>.

No obstante la protesta, los franceses siguieron operando después de Utrecht (1-V-1713/1-V-1716), pagando deudas, vendiendo propiedades e introduciendo esclavos de forma ilícita en el mercado americano, como reconocía la Real Cédula de 15-V-1718. Entre 1713-1717 desembarcaron un total de 4.000 esclavos y a Juan Bautista Jonché, por ejemplo —factor de la Compañía francesa en La Habana—, se le confiscaron, cuando fue apresado, 16.000 pesos. El embajador francés en Madrid evaluó las ganancias de la Compañía de Guinea Francesa, entre 1713-1714, en alrededor de 2.000.000 de libras tornesas. Las presiones de la compañía inglesa, sin embargo, llevaron a Felipe V a firmar una Real Cédula por la que ordenaba a los ministros y oficiales de las Indias la expulsión inmediata de todos los factores franceses<sup>49</sup>.

### El asiento británico

El 10 de julio de 1707, en pleno conflicto sucesorio español, los ingleses suscribieron un acuerdo en Barcelona con el pretendiente austriaco, que junto al asiento francés, fue el antecedente con el que contaron los expertos en las negociaciones de 1713<sup>50</sup>. Con posterioridad a Utrecht, por el tratado de Madrid de 26-III-1713, la compañía inglesa de los Mares del Sur obtendría, finalmente, el asiento de negros<sup>51</sup>. El bien informado conde de Campomanes explica que el pliego de la compañía inglesa se remitió a una Junta de tres miembros del Consejo de Indias que formuló sus reparos a cada una de las condiciones que se proponían y comisionó una nueva Junta para que lo examinase de nuevo, que a su vez, opuso también reparos; pero SM pese a la oposición de ambas juntas aceptó el asiento el 12 de marzo “porque la larga guerra —escribe Campomanes— no dejaba libertad para separarse del ajuste de un asiento que la Inglaterra miraba como un medio de indemnizarse de todos los gastos causados en la gran guerra de principio de siglo y bajo de cuyo preliminar había venido en el ajuste de la paz”. Como es bien sabido la diferencia fundamental de este nuevo asiento fue la concesión de un navío de registro anual de 500 Tns. Esta concesión se incrementó, además, con la gracia concedida a la Reina Ana por Felipe V de los dos navíos de gracia, a los que añadiría el 10% que se había reservado en el navío de permisión y el 5% del asiento de negros<sup>52</sup>. Tal y como se hizo con el asiento francés, en el caso británico, una junta de tres ministros (*Junta del Asiento de Negros*), con asistencia del fiscal y secretario del Consejo de Indias, entendería de todos los negocios y dependencias del tratado y de los pleitos posteriores.

Los navíos de esclavos y los de permiso británico, que movilizó la compañía, realizaron, entre 1714-1739, un total de 547 viajes frente a los 404 de los bajeles de la Carrera de Indias<sup>53</sup>. Los esclavos eran desembarcados en los puertos fijados en el asiento. Es decir, de un lado, Buenos Aires, que era suministrado directamente desde África; de otro, Cartagena, Panamá, Portobello, Veracruz, La Habana y Santiago de Cuba (En 1734 se decidió suprimir la factoría de Santiago de Cuba y que la de La Habana compuesta de dos factores atendiese a todos los asuntos de la isla)<sup>54</sup>, desde Jamaica, San Cristóbal y Barbados. Para completar la información, añadamos que, desde el principal entrepôt que fue Jamaica, se tardaban 14 días a Cartagena, 21 a Portobello, 30 a la Habana y más o menos lo mismo a Veracruz<sup>55</sup>.

48 AGI, Indiferente General, 2779. SCALLE (1906), t. II, pp. 648-681; GARCÍA BAQUERO (2004), t. I, p. 84.

49 CANTILLO (1843), pp. 49-52: Tratado de comercio entre Ana, reina de Inglaterra y Carlos III, como rey de España. SORSBY (1975), pp. 53-56; DONOSO (2010), p. 319.

50 MCLACHLAN (1940), pp. 49 y 61; SCALLE (1906), t. II, pp. 465-472 y 699; WALKER (1979), p. 72. DONAN (1931), T. II, pp.16-21: Proyect of the Asiento for negroes between England and Spain (extraído de PRO, State Papers, foreing, Spain 1706, vol. 76 On Nov 21 1706).

51 RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES (1988), p. 329.

52 La copia del texto original en inglés con la traducción enviada el 19-VIII-1723 por Guillermo Eón, director español de la Compañía entre 1717-1732 en AGS, Estado 6840 y 6873.

53 WALKER (1979) y GARCÍA BAQUERO (1988).

54 INDICE (1734): carta de Geraldino a la Secretaría de Indias de 14 de octubre de 1734.

55 MCLACHLAN (1940), p. 128.

El tráfico de esclavos se realizó en tres etapas: 1715-1718, 1722-1726 y 1728-1739, interrumpidos por los años de enfrentamientos bélicos entre ambas Coronas<sup>56</sup>. Con relación al número total de “cabezas” introducidas por los ingleses, según las certificaciones de los oficiales españoles, estarían en una horquilla entre 53 y 54.000 esclavos. Según Palmer<sup>57</sup>, el número total de esclavos entregados por la Compañía en las factorías fue de 64.017, a los que habría que añadir 1.260 llevados Santo Domingo, Guatemala y Puerto Rico. Es decir, que introdujeron legalmente el 60,38 % de lo estipulado.

Para el caso de la factoría de La Habana los barcos negreros interrumpieron su entrada en tres momentos, o al menos no hay registro oficial de ellos: 1719-1721, 1728 y 1735. Las dos primeras interrupciones tienen que ver con las represalias oficiales por motivo de la guerra entre Inglaterra y España, no así la última de la que carecemos de explicación. Para contabilizar el número de esclavos introducidos, disponemos de las certificaciones realizadas en 1732, 1734 y 1736 por los oficiales reales. En la primera, ordenada por Real Cédula de 4-IV-1732, se anotan 5.854 cabezas de negros que componen 4.974 piezas<sup>58</sup>. En la segunda, el número ascendió a 5.978 esclavos de ambos sexos (5.072 piezas)<sup>59</sup>. Por último, en la tercera, cuatro años después, la entrada se situó en 6.116 cabezas (5.177 piezas)<sup>60</sup>. Debemos destacar como picos máximos de entrada de esclavos los años de 1717, 1725-1726 y, sobre todo, 1731 en que se registraron 1.113 cabezas en 10 embarcaciones, es decir, el 18,26% de las entradas totales. Igualmente hay atender a la regulación que en tiempos de Geraldino (1734) se intentó hacer del número de esclavos que podía transportar cada barco. Para La Habana y Caracas se determinó que se pudieran cargar 5 esclavos por tonelada<sup>61</sup>.

A estos datos debemos añadir alguna información complementaria obtenida por Geraldino y su sucesor Tierry de los contables de la compañía en Londres, para el período comprendido entre 1736-1738.

La información de los oficiales de La Habana y de los contables de la compañía se puede completar con la certificación de los esclavos de mala entrada de 1736, que incrementaría el número de esclavos introducidos en 127 cabezas, es decir, llegaríamos a 6.503 negros<sup>62</sup>. Todavía podemos incrementar algo más el número de esclavos arribados a la isla si añadimos los datos que tenemos para el período 1733-1738, correspondientes a Santiago de Cuba. La cifra alcanzaría, entonces, los 6.802 esclavos.

El número de esclavos negros en la ciudad de La Habana debió ser muy cuantioso, como destaca Villiet d'Arignon que estuvo en la ciudad al final del mandato del capitán general Güemes y Horcasitas (1735-1745), futuro conde de Revillagigedo y virrey de Nueva España. El viajero francés anota en su crónica los numerosos edificios públicos, iglesias y conventos y, sobre todo, esclavos negros que encontró. Muchos más que en cualquier otro pueblo de los dominios españoles<sup>63</sup>.

56 SORSBY (1975); GARCÍA RODRÍGUEZ (1993),(1994); DONOSO (2010) y FERNÁNDEZ (2011).

57 PALMER (1981), pp. 37-38.

58 AGI, Indiferente 2809: La Habana, 25-IX-1732. Los oficiales de la Real Hacienda de esta ciudad de La Habana e Isla de Cuba por SM en vista de los Autos hechos por las descargas y palmeos de los negros que se han introducido en este puerto desde veinte y cinco de julio de mil setecientos y quince que empezó a correr el Asiento celebrado con la Corona de Inglaterra hasta el presente que se está continuando excluso el tiempo que ha estado suspenso. Certificamos que por ellas constan las armazones de negros que por menor, irán declaradas las embarcaciones que se traficaron, el tiempo y el número de cabezas y las piezas de Indias a que quedaron reducidas, que todo se declara en la manera siguiente..”. Firman Juan Tomás de la Barrera y Diego Peñalver Angulo.

59 AGI, Indiferente 2810 La Habana 10-IV-1734.

60 AGI, Indiferente, 2812: La Habana 25-VI-1736. GARCÍA RODRÍGUEZ (1993) y (1994) aporta unos datos muy parecidos pues cuantifica la entrada de esclavos hasta 1734 en 6.002 cabezas.

61 Carta de Geraldino de 11-II-1734 con el recibo de la orden para que se esfuerce en que la dirección regule 5 negros/tn en los barcos que los lleven a Caracas y La Habana y a razón de 1/2tn los que los llevasen a Campeche. Índice (1738), f.7v.

62 AGI, Indiferente 2812: “D. Sebastián Fernández de Velasco escribano de SM público de esta ciudad como mejor puedo y debo certifico que en un Cuaderno que para en mi poder y parece paso por ante D. Miguel Hernández de Arturo escribano público que fue del dicho número seguidos a pedimento del factor del Real Asiento de Inglaterra en el Tribunal del Gobernador y Capitán General sobre la confiscación de distintos negros de mala entrada cuyo cuaderno tuvo su principio según de él consta el día primero de julio de mil setecientos veinte y dos...”.

63 PEZUELA (1868), pp. 405-406.

## Los retornos de tabaco desde La Habana

La adquisición de negros mediante tabaco fue una novedad dentro del sistema de monopolio del comercio de esclavos<sup>64</sup>. Con relación a la compañía portuguesa solamente podemos considerar que de los 3.904 esclavos introducidos entre 1670-1702, una parte sería destinada a la producción de tabaco, pero carecemos de información, como ya hemos indicado, acerca de que los portugueses estuviesen interesados en este producto.

Como señalábamos al principio, apenas tenemos evidencias sobre el tabaco trasegado a España o a Francia, procedente de La Habana, o de otras partes de las Indias por la compañía francesa<sup>65</sup>. Marrero señala que los franceses “extraían en su provecho, desde la Habana, grandes cantidades de polvo y rama”, incrementando la producción<sup>66</sup>. Esta consideración puede verse corroborada por el testimonio de Jacobo Flon y Zurbarán, uno de los principales responsables de la Renta antes de la Universal Administración de 1731, para quién la Guerra de Sucesión interrumpió el abastecimiento de tabaco desde La Habana, llegándose a padecer escasez en los estancos españoles, lo que obligó paradójicamente a recurrir a la compra de los tabacos de Cuba en Francia.

No será hasta la etapa de la gestión de Geraldino como director general en Londres en representación de Felipe V (1732-1737)<sup>67</sup>, cuando el gobierno español pueda disponer, como en el caso de los esclavos, de certificaciones, realizadas por los oficiales reales y por los interventores españoles en la Real Compañía del Asiento, del tabaco registrado en los navíos de retorno una vez desembarcados los esclavos. Efectivamente Patiño insistirá a Geraldino “que pidiese la relación que por el Asiento está obligada la compañía a dar anualmente de la carga que conducen anualmente a aquel reino sus navíos en retorno del producto de esclavos<sup>68</sup>. De hecho, en buena parte de su correspondencia hay noticias de la carga de tabaco que retornan los navíos de la compañía inglesa<sup>69</sup>. Así mismo sabemos que las ventas de tabaco procedente de La Habana que se realizaban en Londres contaban con su supervisión<sup>70</sup>. Igualmente se incrementó la vigilancia de los barcos negreros que llegaban a la isla, procedentes de Jamaica<sup>71</sup>. Es importante anotar que por el capítulo 26 del Tratado del Asiento, la compañía inglesa tenía obligación de remitir a la Junta del Asiento de Negros, razón de los navíos de esclavos que despachasen y factura individual de la carga de retorno. Pero, sobre todo, se controló el funcionamiento de la Factoría de esclavos con el nombramiento de Juan Francisco Sequeira como factor adjunto al británico (15-IX-1733)<sup>72</sup>.

No debemos olvidar, sin embargo, que en la ciudad de La Habana convivieron dos factorías. La del asiento británica, creada como consecuencia del tratado de Madrid, como ya hemos puesto de manifiesto, con el objeto de facilitar la venta de esclavos, a la que se incorporó, en 1733, el citado Sequeira, y la de tabacos española, creada en 1717, con el fin de controlar el abastecimiento de tabacos para la fábrica de Sevilla. Su nombramiento se produjo dentro del giro que supuso en la política española la llegada de Tomás Geraldino como director español de SSC. En esos momentos se decidió situar en las factorías inglesas un factor español que controlará la estiba y desestiba de las embarcaciones de la Compañía. Hasta

64 CÉSPEDES (1992), p. 61.

65 AGI, Indiferente 2783. Al Consejo de Indias (17-IX-1703), por ejemplo, subió la petición de la compañía de introducir cacao en Bilbao. Por esa consulta conocemos la llegada a La Rochelle del navío *La Badura*, del asiento francés, procedente de Portobelo, con 12.500 pesos, 635 quintales de palo Campeche, 6.374 @ de cacao y 22.780 libras de tabaco, seguramente cargado en La Habana.

66 MARRERO (1977), V 7, p. 43.

67 Instrucción secreta que vos Dn Thomas Geraldino aveis de tener reservada y observar en el encargo que os he hecho de Director en la Corte de Inglaterra para asistir en mi Rl nombre en la Asamblea e Junta de la Compañía Real del Asiento de Negros y Navíos de permisión, Sevilla 1-V-1732 (AGS, Estado 7007). En 1737, se encargará de los asuntos de la embajada española en Inglaterra como ministro plenipotenciario (Nombramiento en AGS Estado 6884).

68 ÍNDICE (1738), ff. 8-8v.

69 ÍNDICE (1738), f. 9: Carta de Geraldino con la factura a carga de tabaco que trajo el Saint James de La Habana.

70 ÍNDICE (1738), Carta de Geraldino a la Secretaría de Indias de 8-X-1734, con noticia de haberse vendido con su intervención el tabaco que tenía almacenado la Compañía.

71 ÍNDICE (1738), Carta de la Secretaría de Indias a Geraldino de 24-I-1735, acusando recibo de la noticia recibida de sus agentes de haber salido de Jamaica la anterior semana cuatro navíos con considerable carga de ropas y 250 esclavos con destino a las costas de Cuba y de Trinidad.

72 DONOSO (2010), pp. 544-564.

entonces la información directa era muy escasa, como señala Geraldino: “Estoy en la misma obscuridad que antes de los negocios de aquella factoría”. Los informes de Sequeira serán muy bien valorados por el agente español en Londres: “Siéndome todos los sobre dos papeles mui útiles para mi gobierno con la Dirección de la Compañía”<sup>73</sup>.

Las represalias por parte de las autoridades españolas, durante los años de conflicto afectaron, como no podía ser de otro modo, al retorno de tabaco por la compañía de Inglaterra. Por ejemplo, en 1732, se presentó por esta una reclamación de que, en la última represalia (1727), se les habían confiscado 1.636 sacos de tabaco con un peso de 344.604 libras de polvo y 59.508 libras de hoja verdín. Eran los años en que regía la factoría de La Habana Martín de Loynaz. La compañía acogiéndose a la Real Cédula de 14-XII-1729 pidió la restitución del tabaco o la cantidad correspondiente a su justo valor en caso de que los tabacos se hubiesen remitido a España. La devolución no se llevó a cabo por carecer de una orden especial<sup>74</sup>.

Como indicábamos para el caso de los esclavos, desde La Habana, se remitió certificación de la carga de retorno de los buques negreros, lo que nos permite poner en relación la entrada de esclavos y la extracción de tabaco por parte de los ingleses. Cubre el período de tiempo de 1722-1736 y, por lo tanto, constituye una muestra suficientemente significativa de este tráfico<sup>75</sup>. A esta documentación hay que añadir las certificaciones que la propia compañía aportó en Londres a los representantes españoles. Esta información completa nuestra valoración del número de esclavos introducidos y del tabaco y otros efectos retornados y amplía el período de tiempo contemplado hasta 1738<sup>76</sup>. No debe olvidarse que el estallido de la guerra en 1739 interrumpió definitivamente el tráfico.

El tabaco de retorno reconocido como carga de los buques negreros fue de 8.146.886 libras de polvo y 753.400 de hoja lo que daría un montante de 8.900.286. A esta cantidad hay que descontar las 150.000 libras de polvo que fueron registradas en el navío *D. Luis*, con destino a Portsmouth, pero que fueron confiscadas en la represalia de 1727, con el que el retorno se reduciría a 8.750.286<sup>77</sup>. En la parte final del documento hay una nota que dice “Que aunque en esta certificación al número 20 comprendo el paquebote nombrado de D. Luis, su Capitán Carlos Guibson en que expreso la carga que en él se incluyó, lo hice arreglado al registro que entonces se le despachó. Pero debo advertir que después de concluido y visitado para su salida se dio principio a la represalia de ingleses que por aquel mismo tiempo se hizo de orden de SM en la que se comprendió dicho paquebote y su carga por lo que no debe correr dicha partida”.

Los flujos del tabaco de La Habana respondieron a las mismas pautas que el que se destinaba a Sevilla. Es decir, dominio abrumador del tabaco polvo (93,1%), aunque en este caso la calidad hay que suponer que fuese superior a la remitida a Sevilla, que a lo largo de todo el siglo hará poco aprecio del tabaco de La Habana. Hay que tener presente, además, que para los años de 1717-1722 carecemos de información y que durante los ejercicios de 1728-1729 no hubo retornos de tabaco. La gran mayoría de los tabacos se dirigieron a Portsmouth (76,10%), aunque para este puerto solo hay certificaciones desde 1725. y un porcentaje muy inferior a Jamaica y Barbados (8,92%), las Trece Colonias (2,56), a los que hay que añadir un 12,42% sin destinatario conocido, pero que seguramente también se dirigirían a Inglaterra.

Cuando la Factoría española de La Habana, con la que se trataba de poner orden al abastecimiento de tabaco al estanco español comenzó a funcionar tuvo que hacer frente a la competencia de los británicos,

73 Carta a Patiño de 7-I-1734AGI, Indiferente General 2790. Geraldino a Patiño, Londres 15-IX-1735. AGI, Indiferente General 2792.

74 AGI, Indiferente 2809.

75 AGI, Indiferente 2812. “Certificación en extracto que conduce a verificar el número de embarcaciones que han transitado en este puerto con negros de la Real Compañía, plata y frutos con las que han retornado a Europa: Don Pedro Fernández de Velasco escribano mayor de registros y Hacienda de estas ciudad de La Habana por SM en la mejor forma que puedo certifico que por los registros que al presente se hallan en mi archivo, despachados a pedimento de los factores del Real Asiento de Negros establecido entre las dos Majestades católica y Británica consta haberse embarcado en las embarcaciones y tiempos que se expresarán por cuenta de la Real Compañía de Inglaterra la plata, frutos y efectos siguientes...”. El documento fue reproducido por DONOSO (2010), pp. 536-544. La conversión que hemos utilizado para reducir a @ y libs. El tabaco es: 1 tercio= 80 manojos; 1 saco= 7@; 1 tercio= 9,25@. Para fechas posteriores y para completar con algunos datos de Santiago de Cuba AGI, Indiferente 2851.

76 DONOSO (2010), pp. 589-597.

77 AGI, Indiferente 2812.

que por los datos que hemos mostrado, estuvieron cargando tabaco en sus barcos como producto fundamental, al menos, desde 1722 hasta 1738.

Si con la creación de la factoría del tabaco de La Habana se pretendió mantener la exclusividad del mejor tabaco cubano para el estanco español está claro que no se consiguió, puesto que los ingleses embarcaron de retorno, de modo oficial, algo más de la cuarta parte del total ingresado en la fábrica de Sevilla. El tabaco que arribaba a Portsmouth, Plymouth o Londres tenía un doble destino: o bien se vendía en la sede de la Compañía<sup>78</sup> o se transfería a los puertos de Hamburgo y Ámsterdam. Este fue el caso, por ejemplo, de la venta a pregón el 30-IX-1734 en Londres de todas las existencias que tenía en sus almacenes la SSC (2.540 zurroneos y sacos) entre 9 ¼ y 9 ½ peniques/libra. Aunque procedente de Santiago de Cuba la carga de la balandra El Tritón (arribado a Portsmouth el 23-X-1735) se remitió a Hamburgo (Geraldino a Patiño 27-X-1735). Es el caso también del Saint James, primero destinado a Hamburgo pero a causa de los rigores del invierno, modificado su puerto al de Ámsterdam (Geraldino a Patiño 18-II-1734) Se destinó a Amsterdam, por ejemplo, el Amstrong, arribado a Plymouth el 14-III-1736, con 10.273 @ de polvo y 4.868@ de rama<sup>79</sup>.

#### REFLEXIÓN FINAL

La factoría de La Habana fue una pieza fundamental del Sistema Atlántico del tabaco español en el que se integró como la región productora del que debía abastecer a la fábrica de Sevilla, desde donde se distribuiría al resto del estanco español. Los franceses impulsaron el desarrollo de la molinería de poca calidad, influyendo decisivamente en la especialización habanera en tabaco polvo, que es el que mayoritariamente se consumió en España hasta mediados del siglo XVIII.

Por otro lado, para los británicos contar con un centro de operaciones en La Habana, punto de confluencia del retorno de las flotas de Indias, formó parte de su estrategia de control de la economía atlántica. En estos años de transición del XVII al XVIII, su interés por la economía de plantación azucarera ya estaba determinado, pero no dejaron de intervenir, vía comercio de esclavos, en el sector económico tabaquero que la monarquía española estaba tratando de implementar. No cabe duda que para la compañía de Inglaterra los efectos en plata eran más valiosos que el tabaco y La Habana recibía regularmente una inyección de liquidez procedente de Nueva España. Pero no podemos desdeñar un negocio que legalmente representó al menos el 25% de los tabacos que se destinaban a Sevilla. Como indicábamos, las circunstancias cambiaron con el comienzo de la llegada de los situados a la isla antillana. Entre 1723-1739 se enviaron desde la Caja Real de Veracruz, para la compra de tabacos (según la regulación establecida por la Real Cédula de 31-X-1722), 175.260 pesos anuales. En total, para todo el ciclo, alrededor de tres millones de pesos, de los que se libraron efectivamente para la compra de tabacos casi el 100%<sup>80</sup>. Efectivamente los cosecheros de la isla, después de las sublevaciones vegueras, empezaron a ser pagados por la factoría de tabacos, aunque no con la regularidad deseada, con los dineros de Nueva España. Aunque los ingleses hubiesen deseado un pago mayoritario en efectivo, los retornos regulares en tabaco a partir de 1722 y, sobre todo, la imposibilidad de cobrar todas las deudas de la venta de esclavos en plata contante y sonante, les hizo no desdeñar el cambio por frutos de la tierra, es decir, tabaco y azúcar.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BERNARDO ARES, J.M. (2006). “Tres años estelares de política colonial borbónica (1701-1703)”, Cuadernos de Historia de España, LXXX, pp. 171-196.
- BRAZÃO E. (1933). Portugal no Congresso de Utrecht (1712-1715), Lisboa, s. n., Imprensa Lucas, 1933.
- CANTILLO, A. del (1843). Tratados, convenios y declaraciones de paz y de Comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain.

<sup>78</sup> Geraldino a Patiño 8-X-1734, AGI, Indiferente General 2790 y 2792.

<sup>79</sup> AGI, Indiferente General, 2790 y 2792. Cartas de Geraldino a Patiño de 18-II-1734 y de 27-X-1735.

<sup>80</sup> AGI, Contaduría 1167: Autos obrados sobre la cuenta presentada por los oficiales reales de la Habana del caudal que administraron con destino a compra de tabacos.

- CASTILLO MELÉNDEZ, F. (1987). “Población y defensa de la isla de Cuba (1650-1700), en *Anuario de Estudios Americanos*, XLIV, pp. 1-87.
- CESPEDES DEL CASTILLO, G. (1992). *El tabaco en Nueva España*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- COLECCIÓN (1796). *Colección de tratados de paz, alianza, comercio etc. ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado de Felipe V al presente*. Madrid: Imprenta Real, T. I.
- COLLECTION (1772). *A Collection of all the treaties of peace, alliance, and commerce, between Great Britain and other Powers From the Revolution in 1668 to the Present Time*. London: J. Almon, vol. I.
- CURTIN, P.D. (1969). *The Atlantic Slave Trade: a census*. Wisconsin: University of Wisconsin, Press.
- DEL CASTILLO MATHIEU, N. (1982). *Esclavos negros en Cartagena y sus aportes léxicos*. Bogotá: Publicaciones del Instituto Caro y Cuervo, Tomo LXII.
- DELGADO BARRADO, J. M. (1998). “América y el proyecto de compañías privilegiadas de José Carvajal”, en *Cuadernos de Investigación Histórica* 20, pp.103-120.
- DONNAN, E. (1930-1935). *Documents illustrative of the history of the slave trade to America*, 4 vols, Published by Carnegie Institution of Washington.
- DONOSO ANES, R. (2010). *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- ELTIS, D.; BEHRENDT, S. D.; RICHARDSON, D. y KLEIN, H. (2000). *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database on CD-Room*, Cambridge: C.U.P.
- FAIVRE D’ARCIER FLORES, H. (2004). “La estrategia del reformismo colonial borbónico en Cuba durante el siglo XVIII (1700-1808)”, en *En torno a las Antillas hispánicas: ensayos-dialnet.unirioja.es*, pp. 205-215.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2011). *La Corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al Libre Comercio*. Madrid: Ecobook.
- GARCÍA BAQUERO, A. (1988). *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, Cádiz: Diputación provincial de Cádiz.
- GARCÍA BAQUERO, A. (2004). “El comercio colonial en la época de Felipe V: el reformismo continuista”, en SERRANO, E. (ed.). *Congreso Internacional Felipe V y su tiempo*. Zaragoza: Institución Fernando El católico.
- GARCÍA FUENTES, L. *El tráfico de negros hacia América* [http://www.larramendi.es/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1000199](http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000199), p. 18 [consultado en 8-IX-2014].
- GARCÍA RODRÍGUEZ, M. (1993). “La Compañía de los Mares del Sur y el Asiento de negros en Cuba (1715-1739)”, en *Santiago*, Nº. 76. Santiago de Cuba, julio-diciembre.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, M. (1994). “El monto de la trata hacia Cuba en el siglo XVIII”, en *Cuba la perla de las Antillas, Actas de las I Jornadas sobre Cuba y su historia* Aranjuez: Ediciones Doce Calles, pp. 297-312.
- GRENOUILLEAU, O. (2004). *Les traites négrières: Essai d’histoire globale*. Paris: Gallimard.
- GRENOUILLEAU, O. (2014). *Qu’est-ce que l’esclavage?*, Paris: Gallimard.
- ÍNDICE (1738). *de las cartas, oficios, y demás instrumentos causados en la correspondencia seguida por la Secretaria (sic) del Despacho de Indias... con motivo de las ocurrencias de los negocios del asiento de negros [Manuscrito]*, Buen Retiro (Madrid). Comprende el registro de los años 1733 (agosto) a 1737 (enero). Ex libris de la Biblioteca Complutense Ildefonsina. Encuadernación en pasta. Olim: 102-Z-30.
- LÓPEZ CANTOS, A. (1998). *Miguel Enríquez*. Puerto Rico: Escuela de Estudios Hispanoamericanos y Ediciones Puerto.
- LUXÁN, L. y LUXÁN, S. (2013). “Las dificultades de funcionamiento del Asiento de Negros británico en el imperio español, 1713-1739: la misión de Tomás Geraldino en Londres”, *Colonial Latin American Historical Review*, 3, pp. 273-207.
- McLACHLAN, J. (1940). *Trade and peace with the Old Spain 1667-1750. A study of influence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the eighteenth century*, Cambridge University Press.
- MARRERO, L. (1977). *Cuba: economía y sociedad. Del monopolio hacia la libertad comercial (1701-1763)*. “El tabaco: cultivo privilegiado”. V.7, Madrid, pp. 41-92.
- MARTÍN MARCOS, D. (2012). “La paz hispanoportuguesa de 1715: la diplomacia ibérica en Utrecht”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 37, pp. 151-175.
- PEZUELA, J. de la (1868). *Historia de la Isla de Cuba*. T.II, Madrid.
- POSTMA, J. (1990). *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815*. Cambridge: CUP, pp. 26-55.
- RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P. (1988). *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*. Edición de LLOBART R., V., Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- SACO, J. A. (1938). *Historia de la esclavitud de la raza Africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-Hispanos*. La Habana.
- SCELLE, G. (1906). *La traité négrière aux Indes de Castille. Contrats et traités d’Asiento*. Paris.
- SCELLE, G. (1910). “The Slave-Trade in the Spanish Colonies of America: The Assiento”, *The American Journal of International Law*, Vol. 4, No. 3, pp. 612-661.
- SORSBY, V. G. (1975). *British Trade with Spanish America under the Asiento 1713-1740*. Thesis presented to the University of London.
- SPERLING, J.G. (1962). *The South Sea Company: an Historical Essay and Bibliographical Finding List*. Boston Mass, Harvard University Press.
- TORRES RAMÍREZ, B. (1973). *La compañía gaditana de negros*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- STUDER, E. F.S. (1958). *La trata de negros en el Río de La Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

- VILA VILAR, E. (1973). "Los asientos portugueses y el contrabando de negros", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXX. Sevilla.
- VILA VILAR, E. (1977). *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos.
- VILA VILAR, E. (1981). "El consulado de Sevilla, asentista de esclavos: una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial", en *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Vol. 1. La Rábida, pp. 181-196.
- VILA VILAR, E. (1987). "Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses", *Actas del II Coloquio de Historia Canarias-América*, Vol.1, pp. 285-300.
- VILA VILAR, E. (2006). "La penetración holandesa en el Caribe: la trata de esclavos como resorte", en SANTOS PÉREZ, J. M. y CABRAL DE SOUZA, G. F. (coords.). *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*. Universidad de Salamanca: Ediciones de la Universidad de Salamanca, pp. 221-236.
- WALKER, G. J. (1979). *Spanish Politics and Imperial Trade 1700-1789*, London: MacMillan press.