

*Beneficios y beneficiarios del comercio de esclavos en Cuba (1815-1867)**

Martín Rodrigo y Alharilla

Universitat Pompeu Fabra
martin.rodrigo@upf.edu

Resumen: A partir de documentación privada, el artículo ofrece un cálculo tanto de la tasa de ganancia como del beneficio unitario por cautivo desembarcado obtenidos por los armadores dedicados al comercio de africanos esclavizados en Cuba. Lo hace para los últimos años del comercio legal, así como para su fase ilegal. Los indicios recogidos apuntan a que dicha ilegalización provocó un aumento tendencial de los beneficios obtenidos por los armadores de la trata, básicamente porque el precio de los cautivos en África se mantuvo bajo mientras subía notablemente el precio de los esclavos en la isla. Dichas ganancias se repartieron entre todos aquellos que participaron en dicha actividad: armadores, inversores, capitanes, oficiales, marineros, consignatarios, vendedores, funcionarios, etc. Su implicación en el comercio de esclavos permitió a muchos individuos conseguir sus primeros caudales, con los que pudieron luego emprender una fecunda carrera empresarial en otros negocios. A partir del análisis de varios casos individuales se demuestra que el comercio ilegal de africanos esclavizados estuvo detrás de algunas de las principales fortunas de la España del siglo XIX, un fenómeno que afectó a las principales ciudades del país.

Palabras clave: esclavos, tráfico, Cuba, beneficios, siglo XIX.

Abstract: Based on private documentation, the article offers a calculation of both the rate of profit and the unit benefit per landed captive obtained

* Este artículo es uno de los resultados del proyecto de investigación HAR 2015-67365-P, financiado por MINECO/FEDER.

by merchants and shipowners dedicated to the trade of enslaved Africans in Cuba. It does so for the last years of legal commerce as well as for its illegal phase. The collected evidence suggests that illegalization caused a tendential increase in the benefits obtained by slave-traffickers, basically because the price of captives in Africa remained low while the price of slaves on the island rose sharply. Profits were distributed among those who participated in this activity: shipowners, investors, captains, officers, sailors, consignees, vendors, officials... Many such individuals were able to acquire an initial capital that could then be used to launch a fruitful business career. Using several individual case studies, it is possible to demonstrate that the illegal trade of enslaved Africans was behind some of the principal fortunes of nineteenth-century Spain, a phenomenon that affected the major cities of the country.

Keywords: slaves, trade, Cuba, benefits, nineteenth century.

A diferencia de lo que ha sucedido en el estudio de la participación de los británicos, franceses u neerlandeses en el comercio de esclavos, apenas ha habido análisis sobre la rentabilidad de las expediciones negreras organizadas por comerciantes españoles. Cabe señalar solo unas pocas páginas, en forma de apéndice, en el seno de un trabajo publicado por David Eltis hace más de treinta años¹. Dicho autor propuso una imaginaria relación de los costes de tres expediciones-tipo, las tres destinadas a Cuba en tiempos de la trata ilegal: la primera válida para el lapso 1826-1835; la segunda, para 1836-1845, y la tercera, para 1856-1865. Dejó sin cubrir, no obstante, el lapso temporal registrado entre 1846 y 1855, y tampoco se preocupó de las expediciones anteriores a 1826, descurriendo completamente la fase legal de la trata. Cabe señalar que dicho autor no basó sus estimaciones en datos generados por los propios comerciantes, sino partiendo de cálculos propuestos por funcionarios británicos.

Eltis concluye que el beneficio unitario por esclavo desembarcado en Cuba fue de 55,3 dólares constantes de 1821 entre 1826 y 1835, de 68,1 dólares entre 1836 y 1845 y de 305,8 dólares entre 1856 y 1865. Según él, solo el 19,6 por 100 del precio medio de venta de los cautivos africanos vendidos en la isla entre 1826-1835

¹ David ELTIS: *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford, Oxford University Press, 1987, pp. 273-276.

se correspondía con los beneficios netos obtenidos por los comerciantes de la trata (dado que el restante 80,4 por 100 de los ingresos por las ventas de los cautivos se dedicaba a cubrir los costes de las expediciones). Un porcentaje que subiría hasta el 22,4 por 100 del precio de venta de los cautivos entre 1836 y 1845 y hasta el 40,6 por 100 entre 1856 y 1865. En otras palabras, los cálculos propuestos por David Eltis sugieren que el tráfico ilegal de esclavos hacia Cuba fue ciertamente rentable, pero apuntan también a que produjo rentabilidades moderadas, sobre todo en el segundo cuarto del siglo XIX. Basándose, precisamente, en dichos datos, Luis Alonso intentó reconstruir «el beneficio directo obtenido anualmente por las empresas que componían el conjunto de la trata negrera hispano-cubana», entre 1821 y 1867, llegando a la conclusión de que ascendieron a 58.094.880 dólares (constantes de 1821) para todo el periodo². Una exigua cantidad que sugiere que se trataba de una actividad económica no especialmente relevante.

Intentando ampliar nuestro escaso conocimiento sobre la rentabilidad del comercio de esclavos en Cuba he conseguido localizar documentación original relativa a once expediciones negreras, que se realizaron en ocho buques diferentes. Once expediciones que salieron de La Habana rumbo a las costas de África, de las que diez regresaron a su puerto de salida mientras que una desembarcó su humana mercancía en Matanzas (el bergantín *Saranac*). Las llegadas de aquellas expediciones se produjeron entre 1816 y 1821, es decir, en los últimos años de la trata legal. Para todas las expediciones señaladas he podido consultar documentación generada por sus armadores. En las dos expediciones de la fragata *Amistad* y en las dos de la fragata *Nueva Amistad* actuó un único capitán, Miguel Morán, quien respondió siempre ante el mismo armador, Isidro Inglada³. La documentación relativa a las otras siete expediciones (en todas las cuales parece haber participado el comerciante Joaquín Gómez), en algún caso fragmentaria, se encuen-

² Luis ALONSO: «Comercio exterior y formación de capital financiero: el tráfico de negros hispano-cubano, 1821-1868», *Anuario de Estudios Americanos*, 51(2) (1994), pp. 75-92.

³ Archivo Nacional de Cuba, Tribunal de Comercio (en adelante, ANC, TC), leg. 260, exp. 1.

tra en la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana⁴. A partir de dicha documentación, así como de la TransAtlantic Slave Trade Database (TASTD), puedo precisar el número de esclavos que consiguieron desembarcar ocho de aquellas once expediciones. Sabemos, en consecuencia, que el número total de cautivos africanos vendidos como esclavos en la isla de Cuba tras el regreso de aquellas ocho expediciones fue de 3.766, lo que significa un cargamento medio de 471 cautivos africanos por viaje⁵.

TABLA 1
*Inversión y beneficios de once expediciones
organizadas en La Habana (1815-1821)*

<i>Buque</i>	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Fragata <i>Amistad 1</i>	1816	572	43.017	89.773	208,7	157
Bergantín <i>Economía</i>	1817	142	25.758	9.440	36,6	66
Fragata <i>Amistad 2</i>	1817	535	62.657	78.151	124,7	146
Fragata <i>Nueva Amistad 1</i>	1818	616	92.070	105.301	114,3	171
Corbeta <i>Juno</i>	1819	290	79.665	49.299	61,9	170
Bergantín <i>Saranac</i>	1819	sd	79.487	129.690	163,1	-
Fragata <i>Nueva Amistad 2</i>	1820	sd	91.998	-46.720	-50,7	-
Bergantín <i>Gran Turco</i>		428	75.211	57.064	75,9	133
Fragata <i>Atalanta 1</i>	1820	613	97.793	110.791	113,3	181
Bergantín <i>Buena Fortuna</i>	1820	Sd	39.854	61.403	154,1	-
Fragata <i>Atalanta 2</i>	1821	570	78.134	-17.239	-22,0	-30

(1) Año de llegada de la expedición. (2) Cautivos desembarcados. (3) Inversión de la expedición (en pesos fuertes). (4) Ganancias netas (en pesos fuertes). (5) Tasa de ganancias en porcentaje. (6) Ganancias unitarias por cautivo desembarcado (en pesos fuertes).

Fuente: véase texto.

El análisis comparado de las susodichas expediciones nos permite conocer que hubo dos que acabaron con pérdidas, mientras

⁴ Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Archivo Histórico, leg. 508, exp. 18.

⁵ Para consultar la TransAtlantic Slave Trade Database (en adelante, TASTD), cfr. www.slavevoyages.org.

que las otras nueve generaron beneficios. De aquellas dos expediciones que no produjeron ganancias sabemos que sus armadores pudieron recuperar únicamente el 49,3 y el 78 por 100, respectivamente, del capital invertido. Aun así, cabe retener que las pérdidas no fueron totales, sino parciales. Por otro lado, en las nueve expediciones restantes, quienes las financiaron consiguieron recuperar no solo su inversión inicial, sino que le sumaron, además, unas ganancias netas que oscilaron entre el 36,6 y el 208,7 por 100 del capital invertido, según el caso. La tasa media de las ganancias netas generadas por aquellas ocho expediciones negreras que culminaron con beneficios se sitúa en el 116 por 100. Si calculamos, sin embargo, la tasa de beneficio sobre el conjunto de nuestra muestra (teniendo también en cuenta las dos que acabaron con pérdidas) obtendremos una tasa media de beneficios por expedición del 81,9 por 100.

En ocho de las expediciones que conforman mi muestra puedo determinar el resultado neto de las ganancias (o pérdidas) unitarias obtenidas, con relación al número de cautivos vendidos. Solo en una de aquellas ocho expediciones, el resultado final fue negativo, mientras que en las otras siete hubo ganancias netas. Unas ganancias que oscilaron entre los 66 y los 181 pesos. De media, el beneficio unitario obtenido por quienes financiaron dichas siete expediciones fue de 133,1 pesos por cada cautivo africano. Teniendo en cuenta que fueron 3.624 los cautivos desembarcados en aquellas ocho expediciones, los beneficios netos totales obtenidos por sus armadores fueron de 482.580 pesos.

No cabe duda de que el comercio legal de africanos esclavizados en Cuba ofreció a sus promotores unas altas tasas de ganancia, muy por encima de las cifras ofrecidas por David Eltis. Según mis cálculos, la tasa de ganancia del comercio legal de esclavos en La Habana se situó, entre 1816 y 1821, en el 81,9 por 100 sobre el capital invertido (y recuperado) mientras que los beneficios unitarios por esclavo fueron en el mismo periodo de 133,1 pesos. Si multiplicamos esa última cifra por los 108.982 individuos traídos directamente desde África y vendidos como esclavos en la isla entre enero de 1816 y diciembre de 1820, según la TASTD, resulta que las ganancias netas obtenidas por los comerciantes de esclavos en Cuba en el quinquenio 1816-1820 ascendieron a 14.505.504 pesos fuertes. Otros datos confirman la verosimilitud de nuestras cifras. Sabemos, en concreto, que en el segundo semestre de 1818 llega-

ron al puerto de La Habana, al menos, treinta y seis expediciones negreras, organizadas por un total de veinticuatro armadores diferentes, que allí desembarcaron 10.372 cautivos. Sabemos también que aquellos armadores estaban obligados a donar el 1 por 1000 de los ingresos brutos obtenidos gracias a dichas ventas a la Casa de Beneficencia de La Habana; y que todos, excepto uno, contribuyeron efectivamente a dicha institución, por una suma total de 3.609 pesos⁶. Se deduce, por lo mismo, que los ingresos totales obtenidos por la venta de 10.280 cautivos desembarcados en La Habana, entre julio y diciembre de 1818, fue de 3.609.000 pesos; y que el precio medio de venta fue de 351 pesos fuertes por esclavo. Una magnitud casi idéntica a los 344 pesos que costaron, de media, los 2.758 esclavos desembarcados en las ocho expediciones de mi muestra para los que tengo datos (*Amistad 1, Amistad 2, Nueva Amistad 1, Nueva Amistad 2, Gran Turco, Atalanta 1, Atalanta 2, Juno y Economía*).

Parece incuestionable que, en sus últimos años de legalidad, el comercio de esclavos en Cuba generaba amplias ganancias a sus promotores. Cabe preguntarse, entonces: ¿qué pasó con su ilegalización? y ¿cómo afectó dicha ilegalización a la rentabilidad de las expediciones negreras?

La rentabilidad de las expediciones negreras en tiempos del comercio ilegal de esclavos

La ilegalización del comercio de esclavos en Cuba no significó su desaparición. De hecho, la mayor parte de los cautivos africanos que se vendieron como esclavos en dicha isla lo hicieron en su fase ilegal (o sea, a partir de 1821). Una de las estrategias adoptadas por los armadores de aquellas expediciones ilegales fue destruir la documentación, obviamente incriminadora, de las mismas. Debido a ello, los historiadores contamos con poca información original generada por los propios comerciantes negreros para realizar cálculos de rentabilidad de la trata, al estilo de los que acabo de proponer. Ahora bien, para el caso que nos ocupa disponemos de

⁶ *Diario de La Habana*, 27 de julio de 1819, p. 2.

un amplio conjunto de cartas escritas por un comerciante negrero catalán llamado Jaime Tintó. Unas cartas escritas en Barcelona entre 1827 y 1836 y remitidas a La Habana, las cuales permitieron hace años al historiador Enrique Sosa escribir una interesante monografía⁷. Dicho autor recoge el caudal invertido en cinco expediciones armadas desde Barcelona (véase tabla 2). La inversión en aquellas cinco expediciones osciló entre un mínimo de 21.800 pesos (la del laúd *Fortuna*, habilitado para comprar en África unos 200 cautivos, aproximadamente) y un máximo de 57.603 pesos (la del bergantín *Nueva Amalia*, habilitado con el objetivo de cargar unos 450 cautivos africanos). La cantidad invertida, en suma, en dichas expediciones ascendió a un total de 214.620 pesos. Aquellas expediciones alcanzaron sus objetivos y consiguieron desembarcar su humana mercancía en Cuba, que fueron (según la TASTD) 1.780 cautivos africanos desembarcados entre diciembre de 1829 y septiembre de 1831⁸. Si multiplicamos dicha cifra por el precio medio de venta de los esclavos africanos en La Habana en aquellos años, obtenemos unos ingresos brutos totales ciertamente respetables: 630.154 pesos en total⁹.

Para calcular la tasa de rentabilidad de aquellas cinco expediciones necesitaríamos conocer cuáles fueron los gastos que debieron soportar sus consignatarios en La Habana. Unos datos que nos resultan lamentablemente desconocidos. Podemos utilizar, en su defecto, los datos originales de otra expedición similar, a partir de la «cuenta de venta» realizada en La Habana por el catalán Domingo Martorell Guitart, sobre la expedición de la fragata *Merced*, una embarcación habilitada también en Barcelona por la casa Mariano Flaquer e Hijo, que arribó a Cuba el 12 de abril de 1821 con 307 cautivos a bordo. Los gastos que el consignatario Martorell debió abonar (27.173 pesos) representaron un 21,1 por 100 de los ingresos brutos obtenidos por la colocación de aquellos 307 africanos

⁷ Enrique SOSA: *Catalanes y gaditanos en la trata negrera cubana, 1827-1833*, La Habana, Fundación Fernando Ortiz, 1998.

⁸ TASTD # 942, 947, 961, 1220 y 46906.

⁹ A falta del precio concreto de venta de los cautivos en aquellas cuatro expediciones, tomo el dato del precio medio de venta de los esclavos africanos en La Habana en aquellos años de Laird W. BERGAD, Fe IGLESIAS y María del Carmen BARCIA: *The Cuban Slave Market, 1780-1880*, Nueva York, Cambridge University Press, 1995.

esclavizados, cuyas ventas sumaron 128.484 pesos¹⁰. Hay que tener en cuenta que, al ser una expedición plenamente legal, en aquella cuenta de gastos aparecen los impuestos que Martorell pagó a la aduana de La Habana, por un importe de 4.221 pesos, equivalentes al 3,3 por 100 de los ingresos brutos obtenidos por las ventas. En dicha cuenta no aparece, sin embargo, cantidad alguna en forma de pago por sobornos. Ahora bien, en las expediciones del comercio ilegal de esclavos, como las cinco que Jaime Tintó habilitó en Barcelona, desapareció el pago de cualquier tipo de impuestos a la llegada a Cuba, pero aparecieron nuevos gastos, antes inexistentes, vinculados a la corrupción de los funcionarios y, en concreto, al pago de sobornos a distintos empleados públicos y a responsables políticos que hacían la vista gorda ante los desembarcos. Para una expedición-tipo en el periodo 1826-1835, David Eltis sugiere que los sobornos equivalían a 25 pesos por esclavo desembarcado¹¹. En el caso de la fragata *Merced* resultaría un sobrecoste de 7.675 pesos, o, lo que es lo mismo, un gasto adicional equivalente al 6 por 100 de los ingresos brutos obtenidos por las ventas de los esclavos. Restando, así, el apunte de los impuestos (3,3 por 100) y sumando el coste de los sobornos (6 por 100) resulta que los gastos a la llegada a Cuba de las expediciones debieron absorber el 23,8 por 100 de los ingresos brutos por las ventas de los cautivos africanos.

Descontando ese porcentaje (23,8 por 100) a los ingresos brutos obtenidos en cada una de las cinco expediciones armadas en Barcelona por Jaime Tintó entre 1828 y 1830, obtenemos un cálculo de las posibles ganancias brutas de las mismas (columna 2 de la tabla 2). Tras restarle el capital efectivamente invertido (columna 1) obtenemos las ganancias netas de cada expedición (columna 3), lo que nos permite proponer un cálculo de su rentabilidad, en términos porcentuales sobre el capital invertido (columna 4). Y lo mismo que hacemos expedición por expedición lo podemos hacer con los datos agregados de inversión y de beneficios netos, para las cinco expediciones, lo que sugiere una rentabilidad media del 123,7 por 100.

¹⁰ Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (en adelante, AHCB), fondo Comercial, vol. A, 104. Dicha cuenta está recogida en Jordi MALUQUER DE MOTES: «La burguesía catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política», *Recerques*, 3 (1974), pp. 83-136, esp. pp. 130-136.

¹¹ David ELTIS: *Economic Growth...*, p. 273.

TABLA 2
*Beneficios de cinco expediciones
 organizadas por Jaime Tintó (1828-1831)*

<i>Buque</i>	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bergantín <i>Nueva Amalia</i>	57.603	115.810	58.207	101,0	138,2
Bergantín-goleta <i>Catalana</i>	34.000	101.646	67.646	198,9	183,3
Bergantín <i>Águila</i>	50.000	122.306	72.306	144,6	162,8
Laúd <i>Fortuna</i>	21.800	45.520	23.720	108,8	134,0
Bergantín-goleta <i>Catalana</i>	51.217	94.897	43.680	85,3	118,3
Total	214.620	480.179	265.559	123,7	149,2

(1) Inversión de la expedición (en pesos fuertes). (2) Ganancias brutas (en pesos fuertes). (3) Ganancias netas (en pesos fuertes). (4) Tasa de ganancias en porcentaje. (5) Ganancias unitarias por cautivo desembarcado (en pesos fuertes).

Fuente: véase texto.

Mis cálculos no están muy lejos de los que realizó el comisionado británico en La Habana, W. S. Macleay, con relación al daño económico infligido a los armadores del bergantín *Firme*, capturado por la Royal Navy en 1828. Según él, la factura de dicho buque en La Habana había alcanzado los 28.000 pesos fuertes. Cifraba, sin embargo, en otros 24.000 pesos fuertes los gastos que habría ocasionado dicha expedición, hasta totalizar una inversión inicial de 52.000 pesos. Teniendo en cuenta que, al ser atrapado, el velero *Firme* llevaba a bordo 484 cautivos africanos y que, en aquellas fechas, los esclavos bozales se vendían en La Habana por unos 300 pesos cada uno de media, Macleay calculaba que los responsables de la expedición habían dejado de ingresar 145.200 pesos¹². Según dichos cálculos, cabe suponer que la tasa de ganancia de aquella fallida expedición debería haber sido del 112,7 por 100.

Con toda la cautela necesaria, una tasa media de ganancia del 123,7 por 100 sobre el capital invertido sugiere que, en aquellos años, el comercio de esclavos en Cuba siguió rindiendo pingües ganancias a sus promotores, a pesar de su ilegalización. Es más, según

¹² House of Commons Parliamentary Papers, serie Slave Trade (en adelante, HCPP, ST), Class A, 1829, W. S. Macleay to Earl of Aberdeen, 1 de enero de 1829.

vimos antes, la tasa de rentabilidad de las expediciones a las costas africanas había sido menor en los últimos años de la fase legal, situándose en el 81,9 por 100. Siendo así, la ilegalización del comercio de esclavos bozales en Cuba no solo no habría acabado con dicha actividad, sino que habría permitido un incremento significativo en los márgenes de beneficio obtenidos por quienes optaron por seguir invirtiendo sus capitales en la misma.

Los mismos datos recogidos en la tabla 2 nos permiten proponer un cálculo de las ganancias unitarias obtenidas por los esclavos que Tintó y sus socios vendieron en la zona occidental de Cuba. Según esto, dichas ganancias oscilarían entre un mínimo de 118,3 y un máximo de 183,3 pesos por cautivo desembarcado. De forma agregada, los beneficios unitarios obtenidos por la venta de aquellos 1.780 cautivos en Cuba fueron de 149,2 pesos. Tal cantidad estaría muy por encima de los 55,3 pesos de la cifra de ganancia media por cada esclavo vendido que, según David Eltis, obtuvieron los comerciantes negreros cubanos entre 1826 y 1835¹³. Tan por encima que casi la triplicaría. En aquellos años, en definitiva, los beneficios líquidos obtenidos por los armadores e inversores en la trata ilegal cubana fueron harto elevados. Si multiplicamos la ganancia media por cada africano esclavizado vendido entonces en la isla (149,2 pesos) por el número de esclavos bozales que allí se vendieron, entre 1828 y 1832, apreciaremos que, en apenas un lustro, las ganancias totales obtenidas por los comerciantes negreros fueron superiores a los diez millones de pesos.

A partir de aquí, los datos contables de que disponemos sobre las expediciones negreras hispano-cubanas son escasos y fragmentarios. No podemos, por lo mismo, ofrecer más que algunas pinceladas y formular algunas hipótesis sobre cuál pudo ser la rentabilidad de la trata ilegal, a partir de entonces. Unos datos que apuntan que hubo una cierta disminución en la inversión requerida para organizar dichas expediciones y que los precios de compra de los cautivos, en África, se mantuvieron bajos mientras que su precio de venta en Cuba aumentó tendencialmente. La suma de los tres factores sugiere un aumento notable de los beneficios de la trata ilegal, en sus últimos treinta años. Conocemos, por ejem-

¹³ David ELTIS: *Economic Growth...*, p. 280.

plo, que la habilitación del bergantín *Feroz Africano* (a) *Diligente*, por Pedro Martínez en Cádiz, en junio de 1838, había significado una inversión total de 19.963 pesos fuertes, incluyendo el valor del buque¹⁴. Aunque dicho buque fue detenido antes de cargar cautivo alguno, sabemos que un año y medio antes, en enero de 1837, dicha embarcación (con el nombre de *Paquete de Cabo Verde*) había sido detenida por la Royal Navy con 576 cautivos a bordo. Podemos suponer, por lo tanto, que en aquellos años la inversión requerida para habilitar una expedición que pretendiese llevar hasta la isla unos 500 o 600 esclavos se situaba en torno a los 20.000 pesos. En apenas diez años se habría producido un descenso remarkable en la inversión requerida en las expediciones negreras. Baste recordar que en 1829 Jaime Tintó había invertido 50.000 pesos en el bergantín *Águila* (para cargar unos 550 africanos) y que un año después había invertido 51.217 en el bergantín-goleta *Catalana* (para unos 450 cautivos). Otras informaciones confirman dicha tendencia y apuntan que se mantuvo en los años siguientes. A partir de las informaciones proporcionadas por Emilio Sánchez, espía de los británicos en Nueva York, John Harris afirma que la habilitación, en 1858, del velero *Haydée*, un buque de 325 toneladas, para un viaje a las costas africanas comportó una inversión inicial de 27.000 dólares. Aquel buque zarpó de Nueva York para dirigirse, primero, a Cádiz y a Gibraltar, donde consiguió completar su carga. Pudo zarpar, finalmente, desde aquel puerto andaluz y poner proa a la costa de Loango, donde acabó cargando más de 1.100 cautivos africanos¹⁵.

Por otro lado, los precios que los comerciantes de la trata pagaron los años 1850 y 1860 por los cautivos en África, lejos de crecer, se mostraron estables, en niveles ciertamente bajos, como apuntan diversos testimonios. En abril de 1852 el juez británico del Tribunal Mixto de La Habana J. Kennedy afirmaba conocer de buena tinta que los 445 cautivos que había desembarcado la fragata *Esperanza* en la zona del Mariel habían sido comprados en África a razón de

¹⁴ HCPP, ST, Class A, 1838-1839, carta de Blanco y Carballo a Tomás R. Burón, 13 de septiembre de 1838.

¹⁵ John HARRIS: «Circuits of wealth, circuits of sorrow: financing the illegal transatlantic slave trade in the age of suppression, 1850-1866», *Journal of Global History*, 11 (2016), pp. 409-429, esp. pp. 422-423.

13 pesos por cabeza mientras que su precio de venta en Cuba había alcanzado los 475 pesos. Seis años después, un funcionario británico destinado en Loanda abundaba en esa misma idea. Apuntaba que los capitanes negreros compraban cautivos en Angola a razón de 15 o 20 pesos por individuo, mientras que los vendían en La Habana por unos 400 o 500 pesos. Todavía en 1862, el comodoro Edmonstone, responsable de las fuerzas navales británicas en las costas atlánticas de África, cifraba en 20 pesos el precio medio de venta de un cautivo en las regiones de Congo y Angola¹⁶.

Aquella tendencia a la reducción de la inversión inicial y de los gastos de una expedición se produjo mientras, paralelamente, aumentaba el precio que se pagaba por los esclavos desembarcados en Cuba, tal como documentaron profusamente Laird W. Bergad, Fe Iglesias y Carmen Barcia¹⁷. Veamos lo que pudo pasar, por ejemplo, con el buque *Haydéé*, una expedición cuya inversión inicial en 1858 había sido, como antes señalé, de solo 27.000 dólares, repartidos entre seis inversores. Según daría cuenta el cónsul británico de La Habana, Joseph Crawford, el *Haydéé* cargaría en Quilongo 1.145 cautivos de los que 242 morirían durante la travesía. Pudieron desembarcar así 903 africanos en Cuba¹⁸. Aunque desconocemos el montante de los gastos generados en la susodicha expedición, así como también el porcentaje de hombres, mujeres o niños que transportó dicha embarcación, lo que podemos calcular es el ingreso bruto que pudieron obtener sus promotores por la venta de aquellos 903 cautivos africanos desembarcados, multiplicando dicha cifra por el precio medio de venta de los esclavos bozales en la isla. Un precio que en 1858 fue de 875 pesos, en el caso de las mujeres, y de 680 pesos, en el caso de los hombres¹⁹. Dando por supuesto un reparto equitativo entre ambos sexos, resultaría que los

¹⁶ HCPP, ST, Class A, From April 1, 1851, to March 31, 1852, Commissary Judge to Palmerston, 22 de abril de 1851; From April 1, 1857, to March 31, 1858, Acting Commissioner to Clarendon, 25 de febrero de 1858, y 1862, Edmonstone to Walker, 22 de octubre de 1862.

¹⁷ Laird W. BERGAD, Fe IGLESIAS y María del Carmen BARCIA: *The Cuban Slave...*

¹⁸ HCPP, ST, Class B, From April 1, 1858, to March 31, 1859, Crawford to Malmesbury, 24 de septiembre de 1858.

¹⁹ Laird W. BERGAD, Fe IGLESIAS y María del Carmen BARCIA: *The Cuban Slave...*, p. 170.

ingresos brutos obtenidos por los inversores en el *Haydée* pudieron superar la friolera de los 700.000 pesos.

Un cálculo similar lo realizó tres años después de aquel desembarco, en febrero de 1861, el juez británico del Tribunal Mixto de La Habana Joseph Crawford, quien quiso determinar las eventuales ganancias que podía tener una expedición negrera que hubiera cargado unos 500 lucumíes en Nigeria y que consiguiera descargar 450 de ellos en Cuba a razón de 1.200 pesos por esclavo. Según Crawford, con una inversión inicial de 50.000 pesos, los armadores de dicha expedición podían obtener unas ganancias netas de 389.850 pesos²⁰. Siendo así, la tasa de rentabilidad de la expedición habría sido espectacular: un 779 por 100 del capital invertido. Cabe señalar que, al menos en relación con el precio de los esclavos bozales, los cálculos de Crawford parecen bastante ajustados. Sabemos, por ejemplo, que entre octubre y noviembre de 1860 tres buques de nombre desconocido consiguieron desembarcar por el río Manatí, en la jurisdicción de Trinidad, unos 1.400 cautivos africanos cuyo precio de venta fue de 952 pesos por cabeza. Y sabemos también que unas semanas antes de que Crawford realizase sus cálculos, en la Navidad de 1860, un total de 453 cautivos africanos llegaron vivos al ingenio San Juan de Dios, ubicado cerca de Jaruco (Matanzas), propiedad de Francisco Calderón Kessel, y que allí dicho hombre de negocios los vendió a una media, precisamente, de 1.200 pesos cada uno²¹.

Un testimonio escrito en La Habana, también en febrero de 1861, por Antonio de las Barras y Prado, alto empleado de Noriega Olmo y Cía. y él mismo inversor en expediciones negreras, confirma la altísima rentabilidad de la trata africana en aquellos años. Según escribió entonces: «el negocio es bastante incitante para atraer incautos, como que puede producir doce o quince por uno», si la expedición alcanzaba sus objetivos. Y añadió, en primera persona: «He visto las cuentas de una expedición que costó veinticinco mil pesos [y] produjo cerca de cuatrocientos cincuenta mil» pesos fuertes, añadiendo que luego «solo repartió el armador

²⁰ HCPP, ST, Class A, 1861, Commisary Judge to Russell, 5 de febrero de 1861.

²¹ HCPP, ST, Class A, 1861, Inclosure 1 in No 14, y Class B, 1861, Crawford to Russell, 30 de diciembre de 1860.

setenta y cinco mil», en forma de beneficios dado que «los trescientos setenta y cinco mil pesos restantes aparecieron como gastos»²². Se trataba, sin duda, de una altísima tasa de ganancia que compensaba el riesgo de pérdida de algunas expediciones por la persecución británica.

Por otro lado, aquella desproporción creciente entre el bajo precio de venta de los cautivos en África y el alto precio de su venta, como esclavos, en Cuba permitía a los negreros soportar las demandas de los funcionarios, quienes exigían sobornos cada vez más altos. Tal como decían los comisionados británicos en La Habana en su resumen anual correspondiente a 1859, al comprar los esclavos en África por el equivalente a 28 dólares cada uno y venderlos en Cuba por 1.000 pesos, a los traficantes no les importaba acceder a las demandas de los funcionarios, untándolos con 9 doblones (153 pesos), por cada esclavo desembarcado, en lugar de los 4 doblones (68 pesos) que se habían pagado anteriormente²³.

Las altas ganancias, de hecho, del comercio transatlántico de esclavos se explican, en última instancia, por esa notable desproporción de precios. Detrás del comercio de africanos esclavizados y especialmente en su fase ilegal, hubo unas relaciones de intercambio profundamente desiguales. Quienes se beneficiaron de dicho fenómeno fueron todos aquellos que tomaron parte en dicha peculiar actividad comercial. En primer lugar y por encima de todos, los hombres de negocio que organizaron y financiaron las expediciones a las costas de África, partiesen de Cuba o de España. Pero también todo el resto de los partícipes, cuyos ingresos derivaban directamente de su dedicación a la trata: los capitanes, los oficiales, los marineros, los carpinteros, los cocineros y los médicos de los buques; los responsables de las factorías (en África); los consignatarios de las expediciones (en Cuba); y, finalmente, los funcionarios corruptos, allá donde estuviesen destinados. Aquellas partidas que aparecen como gastos de las expediciones, según la lógica de los inversores (salarios a la tripulación, salarios y comisiones a los oficiales, sobornos a los funcionarios...) fueron, para quienes las perci-

²² Antonio DE LAS BARRAS Y PRADO: *La Habana a mediados del siglo XIX*, Madrid, Imprenta de Ciudad Lineal, 1925, pp. 126 y 129-130.

²³ HCPP, ST, Class A, From April 1, 1859, to March 31, 1860, Crawford and Ryder to Russell, 5 de diciembre de 1859.

bían, su forma concreta de participar en los beneficios generados por el comercio de esclavos. Fijémonos, por ejemplo, en la figura de los capitanes negreros y hagámoslo a partir de un caso: el del asturiano Miguel Morán.

Enriquecimiento y ascenso social en la trata (I): los capitanes negreros

Miguel Morán fue el capitán responsable de, al menos, cuatro expediciones sucesivas a la costa de África, tres con la fragata *Amistad* y otra con la *Nueva Amistad*. En la primera de ellas y en su triple condición de «capitán, piloto y sobrecargo» del buque percibió un salario de 100 pesos mensuales y, además, una «asignación de 4 por 100 sobre el producto bruto de la venta en barracón» de los esclavos desembarcados con vida. Al regreso de aquella primera expedición Morán percibió un total de 9.028 pesos, de los cuales 866 fueron por sus salarios, devengados «hasta el 9 de marzo del presente año [de 1815] en que se verificó la venta [de los esclavos] de la *Amistad* y los 8.162 restantes correspondientes a la comisión designada de 4 por 100 sobre 204.049 pesos a que asciende la venta sin gastos de los negros que entraron en barracón». Tras el éxito de aquella expedición, Morán volvió a dirigir, en 1815, una segunda a las costas africanas, también con el mismo buque. El armador del buque, el catalán Isidro Inglada, aceptó que dicho capitán reinvirtiese buena parte de las ganancias que había obtenido de aquella primera expedición, y que se convirtiese en uno de los inversores de la nueva, aportando una sexta parte tanto del fondo de expedición (7.169 pesos) como del coste de los seguros (2.654 pesos). Además, Inglada pactó con Morán un aumento de la comisión a su favor, que pasó del 4 al 6 por 100 sobre el producto bruto de las ventas, y le mantuvo además el sueldo habitual, de 100 pesos al mes. Culminada también con éxito, hubo todavía una tercera expedición de la fragata *Amistad*, con idénticos armador (Inglada) y capitán (Morán), que zarpó de La Habana en abril de 1816 y regresó en junio de 1817²⁴. Al acabar aquellas tres expediciones, In-

²⁴ ANC, TC, leg. 260, exp. 1.

glada decidió vender su fragata *Amistad* y comprar un nuevo velero que la sustituyese. Un buque de construcción norteamericana al que puso el nombre de *Nueva Amistad* y cuya adquisición cerró el 21 de julio de 1817²⁵. A aquellas alturas, las ganancias que Miguel Morán había obtenido de las dichas tres expediciones al frente de aquel buque negrero, al servicio de Inglada, le habían permitido acumular unas ganancias netas de 43.531 pesos.

Morán optó por invertir un total de 30.666 pesos en el «fondo de expedición» de la nueva fragata *Nueva Amistad*, en su primer viaje a las costas africanas. De un buque que zarpó de La Habana en agosto de 1817 y que regresó a dicho puerto en mayo de 1818, cargado de cautivos africanos. Hablamos de un viaje que permitió a sus partícipes obtener pingües beneficios, tal como supo resumir el propio Miguel Morán: «El resultado de esta primera expedición de la *Nueva Amistad* fue tan favorable que con el líquido beneficio que de ella resultó se dobló el principal de mi interés ascendiendo este con aquel beneficio a 65.843 pesos, con más 14.362 pesos que produjo el 6 por 100 contratado sobre el valor en bruto del armazón y mis sueldos, como capitán, maestro y piloto de dicha fragata *Nueva Amistad*. Por maneras que al rendimiento del primer viaje de esta, mi capital resultado del mismo viaje ascendía a 80.206 pesos, con más la diferencia que hay de 30.690 pesos que fue el importe de mi tercera parte de interés a los 43 mil y tantos que resultaron en mi favor al fenecimiento de la cuarta expedición de la vieja *Amistad*, lo cual forma con efecto un capital real y efectivo líquido e incuestionable»²⁶. En resumen, en tan solo cuatro expediciones negreras (entre julio de 1814 y mayo de 1818), el capitán Morán llegó a acumular unas ganancias cercanas a los 100.000 pesos fuertes. Su ejemplo, lejos de ser único nos permite ilustrar un fenómeno de cierto alcance: en la España del siglo XIX hubo un número indeterminado de capitanes mercantes que acumularon sus primeros caudales, en un periodo relativamente corto de tiempo, gracias a su implicación directa en el tráfico atlántico de africanos esclavizados. Muchos de ellos acabaron abandonando dicha actividad para convertirse en reputados hombres de negocios en la España peninsu-

²⁵ ANC, Protocolos Notariales de Marina de La Habana, 1817, t. II, fols. 717 y 721r-722v, 21 de julio de 1817, y fols. 772v-775r, 30 de julio de 1817.

²⁶ ANC, TC, leg. 260, exp. 1.

lar. Valga resumir brevemente aquí la trayectoria vital de otros tres hombres de negocios españoles que empezaron como capitanes negreros: José Carbó, Pedro Blanco y Antonio Vinent.

Carbó ejerció, al menos en tres ocasiones, como capitán de expediciones negreras: con el bergantín *Volador* en 1833, la goleta *Pantica* en 1834 y el bergantín *Manuel* en 1834-1835. Se instaló después en Matanzas, donde se dedicó durante veinte años a organizar expediciones ilegales a la costa de África, convirtiéndose en uno de los más destacados comerciantes negreros de aquella ciudad. Con los capitales acumulados fomentó, primero, el ingenio Santa Catalina (cerca de Yaguajay, en Remedios) y, más adelante, optó por invertir en la compra y construcción de varios inmuebles en Barcelona. En 1866 trasladó su residencia a la capital catalana, donde acabó comprando un edificio completo en la actual calle Junta de Comerç; más adelante una finca de recreo llamada Puig de Aguilar, a las afueras de Barcelona; también el edificio situado en el número 6 de la Rambla de Santa Mónica y, por último, un amplio solar en la confluencia de las calles Pelayo y Balmes, donde mandó construir un nuevo edificio. Carbó vivió, en definitiva, sus últimos años como un verdadero y rico rentista, habiendo empezado como capitán de buques negreros²⁷.

También en Barcelona falleció un conocido negrero, el andaluz Pedro Blanco Fernández de Trava. Nacido en 1794 en Málaga, donde cursó estudios de náutica, Blanco se trasladó en su juventud a La Habana para acabar ejerciendo como capitán de buques negreros. En abril de 1818 obtuvo, con apenas veintitrés años, el mando del bergantín *Superior* (también llamado *El Superior Habanero*), un buque que estaba «listo para dar a la vela a la costa de África a la trata de negros» y que consiguió regresar a Cuba, en septiembre de 1819, con 149 esclavos a bordo²⁸. Le siguieron después otras expediciones a las costas africanas (a bordo del bergan-

²⁷ MARTÍN RODRIGO: «Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell», en MARTÍN RODRIGO y LIZBETH CHAVIANO (eds.): *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica* (ss. XVI-XIX), Barcelona, Icaria, 2017, pp. 101-130.

²⁸ Para la salida del buque, cfr. ANC, Protocolos notariales de Marina de La Habana, 1818, t. 1, fols. 444r-447v, 24 de abril de 1818. Para su llegada a La Habana, cfr. Archivo General de Indias, Santo Domingo, leg. 2207.

tín *Segundo Campeador* y de las goletas *Barbarita*, *Isabel*, *Hermosa Dolorita*, por ejemplo) hasta que decidió establecerse como factor en la desembocadura del río Gallinas, probablemente en 1828²⁹. En aquella región africana, así como también en las relativamente cercanas desembocaduras de los ríos Cestos y Sherbro, Blanco promovió una verdadera federación de factorías negreras que, apenas un año después (en 1829) y según María Dolores García Cantús, «era, sin lugar a dudas, la primera abastecedora de esclavos de África». El malagueño Blanco residió en Gallinas, en una primera fase, durante cinco años, hasta regresó a la capital cubana en 1833. Constituyó entonces la firma Blanco y Carballo, con un capital de 100.000 pesos, aportados exclusivamente por él³⁰. Volvió pronto a África, donde residió hasta 1839. Un año después, a finales de 1840, el valor que los hermanos Tomás y Vicente Rodríguez Burón, administradores de los intereses del malagueño en Gallinas, otorgaron al complejo de factorías que su principal había levantado en la isla de Vence (y que respondía al nombre de Camasuro) era de 595.501 pesos³¹. Aquella era una cifra notable para el valor que acostumbraban a tener las empresas de la época en la España peninsular. Valga señalar, por ejemplo, que el capital fundacional de la familiar casa de comercio de los catalanes Girona, la sociedad Girona Hermanos Clavé y Cía. (fundada en Barcelona en noviembre de 1839), apenas había sido de 40.000 pesos; que el capital de la sociedad Navegación e Industria, propietaria de los tres primeros buques de vapor matriculados en la capital catalana, así como de los famosos Talleres Nuevo Vulcano, se situaba en 216.000 pesos fuertes en marzo de 1841; o que el capital de la sociedad Ybarra Mier y Compañía, de Bilbao, se cifró en su balance de diciembre de 1842 en 282.866 pesos³². El capital de aquellas tres significativas

²⁹ María del Carmen BARCIA: *Pedro Blanco, el negrero. Mito, realidad y espacios*, La Habana, Ediciones Boloña, 2018, p. 28.

³⁰ ANC, TC, leg. 258.

³¹ María Dolores GARCÍA-CANTÚS: *Fernando Poo. Una aventura colonial española en el África occidental (1778-1900)*, tesis doctoral, Universitat de València, 2004, pp. 204 y 239.

³² El capital de Girona Hermanos Clavé y Cía. en Lluïsa PLA: *Els Girona. La gran burguesía catalana del segle XIX*, Barcelona, Fundació Noguera, 2014, p. 125; el de Navegación e Industria en Santiago RIERA: *Dels velers als vapors*, Barcelona, Associació d'Enginyers Industrials de Barcelona, 1993, pp. 176-185, y el de Ybarra

empresas, domiciliadas en Barcelona o Bilbao, era notablemente inferior al valor otorgado al complejo de factorías de Pedro Blanco en África. Cabe añadir, por otro lado, que, además de dicho complejo, el emprendedor malagueño disponía también de su capital en la firma Blanco y Carballo (transformada en 1839 en la nueva firma Pedro Blanco y Cía.). Habiendo comenzado como capitán de buques negreros, Pedro Blanco Fernández de Trava consiguió acumular, en menos de veinticinco años, una notable fortuna con la que pudo vivir, primero, en Cuba y, después, en Europa, hasta su fallecimiento en 1854.

Otro dinámico empresario que también empezó ejerciendo como capitán de buques de la trata fue el menorquín Antonio Vinent Vives. Perteneciente a una familia de hombres de mar, Vinent ejerció como tal desde, al menos, 1831. Aquel año estuvo al mando de la embarcación negrera *Tres Hermanas*³³. Sabemos también que su hermano Francisco se dedicó a la trata africana: capitaneando, primero, las goletas *Especulación* y *Reforma*, y administrando, después, una factoría en la isla de Corisco. El propio Antonio Vinent protagonizó una verdadera odisea como capitán y responsable de una expedición de la corbeta *Grande Antilla* (o *Gloria*), en un viaje que zarpó de La Habana en abril de 1840 rumbo a Mozambique. Allí, la marina portuguesa detuvo al buque y a sus tripulantes, a los que juzgó y condenó bajo la acusación de practicar el ilegal comercio de esclavos. Pagando, sin embargo, una fianza y pese a las airadas protestas de los británicos, Vinent recuperó la posesión de dicho buque, fingió enseguida su venta (rebautizándolo como *General Marinho*), y lo llevó hasta Lisboa, donde debía desarrollarse el juicio de apelación por el apresamiento. Una vez en la capital portuguesa, Vinent consiguió obtener la documentación precisa para recuperar el nombre original de aquella corbeta de fabricación maltesa (*Grande Antilla*) y llevarlo inmediatamente a Cádiz, burlando nuevamente a los funcionarios de Su Majestad Británica, los cuales interpusieron una queja diplomática al más alto nivel. Aquella odisea sucedió entre 1840 y 1842, y fue aquel último año cuando Vi-

Mier y Cía. en Pablo DÍAZ MORLÁN: *Los Ybarra, una dinastía de empresarios, 1801-2001*, Madrid, Marcial Pons, 2002, p. 334.

³³ Gustau NERÍN: *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*, Barcelona, Pòrtic, 2015, p. 224.

ment dejó de navegar para instalarse en la ciudad de Cádiz, desde donde siguió dirigiendo expediciones negreras. Su fortuna entonces era de 100.000 pesetas³⁴. Allí le visitó, en 1843, el británico Terence Mahon Hughes, quien estaba preparando un libro-retrato sobre la España de entonces, y quien centró en las figuras del propio Vinent y de Pedro Martínez el capítulo que dedicó a los individuos que se dedicaban en España al comercio de esclavos. Hughes llegó a la conclusión de que «los negreros de Cádiz están entre los hombres más elegantes de España. Ellos son los únicos comerciantes aventureros de éxito y sus beneficios son de varios cientos por ciento [«are many hundreds per cent»]. Pueden así vivir con magnificencia, refinamiento y esplendor»³⁵.

El menorquín Antonio Vinent vivió en Cádiz hasta 1860, cuando se trasladó a Madrid. Cuatro años después, en diciembre de 1864, alcanzó la dignidad de senador vitalicio, y otros cuatro años más tarde, en junio de 1868, Isabel II le concedió el título de primer marqués de Vinent. Ejerció además como un dinámico empresario dedicado, sobre todo, al mundo de la banca. En 1871 se convirtió en uno de los tres fundadores del Banco de Castilla y más adelante, en 1876, en uno de los fundadores del Banco Hispano Colonial. En la creación de dicha entidad financiera coincidiría, por cierto, con otros dos individuos que se habían dedicado también a la trata, en su caso en tierra y desde Cuba: el vizcaíno Manuel Calvo Aguirre y el cántabro Antonio López y López, del cual hablaré más adelante. En enero de 1874, al morir su esposa, la portuguesa Ana O'Neill Alves, la fortuna de Antonio Vinent superaba los seis millones de pesetas³⁶.

³⁴ Martín RODRIGO: «Cádiz y el tráfico ilegal de esclavos en el Atlántico (1817-1866)», en Martín RODRIGO y María del Carmen CÓZAR (eds.): *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid, Sílex, 2018, pp. 211-220.

³⁵ Terence Mahon HUGHES: *Revelations of Spain in 1845 by an English Resident in two Volumes*, vol. 2, Londres, Henry Colburn, 1845, pp. 167-174.

³⁶ Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, 3327, Joaquín Rubio Muñoz, 29 de enero de 1874, y Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid (en adelante, AHPNM), Mariano García Sancha, 31002, doc. 192.

Enriquecimiento y ascenso social en la trata (II): los consignatarios de los alijos en tierra y los vendedores de los esclavos

El enriquecimiento de los capitanes gracias a la trata se reprodujo también en otros individuos implicados igualmente en dicha actividad. Sin salir de Cuba cabe señalar que los dos individuos más ricos de la isla en el siglo XIX estuvieron directamente vinculados a la trata ilegal: Tomás Terry Adán y Julián Zulueta Amondo. Sabemos que este último aparece implicado en la trata desde, al menos, 1838 (o sea, cuando sumaba veinticuatro inviernos y apenas hacía seis que había llegado a Cuba desde la península), y sabemos también que nunca dejó de dedicarse a dicha actividad hasta que esta desapareció en 1867. El alavés Zulueta fue, de hecho, uno de los empresarios que, en la década de 1860, apostó decididamente por incorporar buques de vapor para así poder burlar mejor la persecución de la Royal Navy. Entre sus buques negreros se contaban, por ejemplo, los vapores *Cicerón* y *Noc d'Aquí*. Sabemos que en menos de un año (entre mayo y diciembre de 1862) el vapor *Noc d'Aquí* llegó a transportar hasta Cuba y en tres expediciones consecutivas más de 4.000 cautivos africanos. Al fallecer en 1878, la fortuna de Zulueta se cifraba en unos 16.632.261 pesos fuertes (o sea, más de 83 millones de pesetas)³⁷. Algo mayor fue la fortuna que dejó al morir, en París y en 1886, Tomás Terry Adán: ascendía a 14.525.026 pesos según consta en su inventario de bienes *post mortem* o a 20.699.170 pesos según reflejaban sus libros de contabilidad³⁸. Nacido en Caracas en 1808 e hijo ilegítimo del gaditano Antonio Terry, el joven Tomás llegó a la isla de Cuba en 1830, sin apenas patrimonio, estableciéndose en Cienfuegos. Al casarse en 1837, su fortuna apenas sumaba 20.000 pesos; la misma cantidad que aportó, dos años después, al conformar la sociedad Terry y Ri-

³⁷ Eduardo MARRERO: *Julián de Zulueta y Amondo. Promotor del capitalismo en Cuba*, La Habana, Ediciones Unión, 2008, pp. 225-226.

³⁸ El patrimonio de Terry según sus libros, en Roland T. ELY: *Cuando reinaba Su Majestad el Azúcar*, La Habana, Imagen Contemporánea, 2001, p. 393. El inventario *post mortem* de sus bienes en Archivo Histórico Provincial de Cienfuegos, Protocolos Notariales, José Joaquín Verdaguier, 18 de mayo de 1887, fols. 1286 y ss.

chardson. Debió de ser a partir de entonces cuando empezaron a aumentar sus caudales. Alguien que lo conoció bien, Edwin Atkins, describió en sus memorias el tipo de actividad a la que se dedicaba Terry: «El tráfico de esclavos florecía entonces y Terry solía recoger negros enfermos por una bagatela, los cuidaba hasta que recobraban la salud y entonces los vendía a precios que fluctuaban entre ochocientos y mil dólares por cabeza»³⁹. Dedicado a la recepción de los «alijos» en tierra, Terry utilizaría para dicha actividad el barracón del ingenio Juragua, «construido hacia 1850» por él mismo y que fue «quizás el mayor [barracón] de Cuba», según dejara escrito Manuel Moreno Friginals. El padre de dicho historiador cubano trabajó, precisamente, en aquel antiguo ingenio de Terry y siempre se asombró de las dimensiones del susodicho barracón. Según Moreno Friginals: «Mi padre [...] se extrañó de la desproporción entre la magnitud del barracón y las mínimas maquinarias, e interrogó sobre el particular a los africanos supervivientes. La respuesta casi unánime fue que el pequeño ingenio era una pantalla para encubrir un centro de recepción de contrabando negro»⁴⁰.

En la España peninsular podemos encontrar también un cierto número de empresarios que, como Terry y Zulueta, acumularon sus primeros capitales en el comercio ilegal de africanos esclavizados en Cuba, aunque no como capitanes de buques negreros. Sin afán de exhaustividad, señalaré simplemente cuatro destacados hombres de negocios instalados en otras tantas ciudades españolas: Pedro Martínez (en Cádiz), Ángel Bernardo Pérez (en Santander), Antonio López (en Barcelona) y Juan Manuel Manzanedo (en Madrid). Aquellos cuatro individuos habían nacido, por cierto, en tierras cántabras: en Soto de Campoo, en Ruiloba, en Comillas y en Santoña, respectivamente.

Nacido en 1792, Pedro Martínez se instaló muy joven en La Habana, donde pronto ejerció como comerciante. Aunque primero operó en el tráfico lícito de mercancías, especialmente entre dicho puerto y Veracruz, pronto pasó a dedicarse al tráfico ilícito de africanos esclavizados. María del Carmen Cózar señala que ya en 1820 se hallaba en la isla de Boa Vista, en Cabo Verde, a la es-

³⁹ Edwin E. ATKINS: *Sixty Years in Cuba*, Nueva York, Arno Press, 1980.

⁴⁰ Manuel MORENO FRIGINALS: *El Ingenio*, vol. 1, La Habana, Ciencias Sociales, 1978, p. 278.

pera de que llegase su goleta *San Salvador*, equipada para la trata. Aquella pudo ser la primera de tantas expediciones habilitadas por Martínez, primero desde La Habana y después desde Cádiz, donde se instaló en 1831. Bien directamente, o bien a través de un pequeño clan de familiares y socios, Pedro Martínez operó en la trata africana sirviéndose de diferentes sociedades: Martínez Carballo y Cía. o Pedro Martínez y Cía. en La Habana, Peres Hermanos y Cía. en Matanzas, y Campo Labarrieta y Martínez en Cádiz. Sus operaciones en la trata se alargaron hasta 1856, «fecha de la última expedición que tenemos registrada», consigna Carmen Cózar⁴¹. Mientras tanto, fue desarrollando también una intensa actividad política (como dirigente local del partido moderado) y, sobre todo, empresarial, destacando su carácter de fundador y de primer director del Banco de Cádiz, creado en 1847. Pedro Martínez fue, sin duda, uno de los empresarios más destacados en la ciudad de Cádiz en el segundo tercio del siglo XIX y su dedicación a la trata (y a otras actividades) le convirtió en uno de los hombres más ricos de dicha ciudad.

No tan conocida como la dedicación a la trata de Pedro Martínez fue la de Ángel Bernardo Pérez Pérez, un empresario que, en su juventud, se instaló en Cienfuegos. En aquella portuaria villa cubana participó como agente de la firma Antonio López y Hermano, de Santiago de Cuba, vendiendo allí los esclavos que esta le remitían desde la capital del oriente cubano⁴². Instalado definitivamente en Santander en 1853, Ángel Bernardo Pérez fundó aquel año la sociedad Pérez y García (transformada en 1873 en Ángel B. Pérez y Cía.), una empresa dedicada básicamente al comercio marítimo (especialmente a la exportación de harinas de Castilla) y, cada vez más, a la consignación de buques de vapor. A Pérez le costó poco integrarse en la burguesía santanderina del momento, participando como consejero en muchas de las empresas que se crearon en dicha ciudad, como en el Ferrocarril de Isabel II, en el Crédito Cántabro

⁴¹ María del Carmen CÓZAR: «Entre Cádiz y La Habana. Pedro Martínez y Compañía. La gran casa del comercio de esclavos en el reinado de Isabel II», en Martín RODRIGO y María del Carmen CÓZAR (eds.): *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Madrid, Sílex, 2018, p. 251.

⁴² Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba, Escribanía de Soler y Regüeiferos, 602, fols. 4 y 310, y 603, fol. 22.

o en la sucursal del Banco de España. Primer representante, además, de la Compañía Arrendataria de Tabacos en Santander, resultó elegido primer presidente de la Cámara de Comercio de dicha ciudad. Resulta sintomático que, al dar noticia de su fallecimiento, el diario madrileño *El Imparcial* identificase a Ángel Bernardo Pérez como un «opulento capitalista» además de resaltar su condición de «representante de la Compañía Trasatlántica» en Santander⁴³. La trayectoria del indiano Pérez en España no se explica sin sus años de estancia en Cuba ni la acumulación de sus primeros capitales en la isla sin su participación en el comercio de esclavos.

Con relativa frecuencia y mientras vivió en Cienfuegos, Ángel Bernardo Pérez vendía los esclavos que le remitía desde Santiago de Cuba la firma Antonio López y Hermano, una empresa cuyo socio principal era el comillano Antonio López y López, futuro presidente de la Compañía Trasatlántica. La función de López era (como antes vimos en el caso de Tomás Terry) atender a los alijos en tierra, o sea, recibir a los cautivos africanos que descargaban clandestinamente en la región oriental de Cuba diferentes buques negreros. Así lo describió su propio cuñado, Francisco Bru Lassús: «¿Quiere saberse ahora el comercio que el insigne D. Antonio López hacía? [se preguntaba Bru]. Traficaba en carne humana; sí, lectores míos. Era comerciante negrero. López se entendía con los capitanes negreros, y a la llegada de los buques, compraba todo el cargamento, o la mayor parte de él [...] Compraba en Santiago de Cuba negros a bajo precio y los enviaba a La Habana y a otros puntos de la isla donde los vendía con más o menos ganancias, pero siempre con una ganancia muy alta»⁴⁴. En octubre de 1850, sin ir más lejos, el cónsul británico en Santiago de Cuba acusó a López de estar en connivencia con Baltasar Pujol, capitán de la goleta *Desseada*, el cual había conseguido desembarcar un número indeterminado de cautivos africanos (entre 167 y 280, según las fuentes) en la ensenada de Juragua. El teniente gobernador de la ciudad, José MacCrohon, se vio obligado a interrogarle. López negó cualquier vinculación con dicha expedición, pero reconoció, sin ambages, su actividad como intermediario en la venta de esclavos. Declaró que

⁴³ *El Imparcial*, 21 de mayo de 1897, p. 3.

⁴⁴ Francisco BRU: *La verdadera vida de Antonio López y López por su cuñado Francisco Bru*, Barcelona, Tipografía de Leodegario Obradors, 1885, pp. 62-65.

la empresa Antonio López y Hermano «se dedicaba al tráfico de este tipo de negros desde hacía cuatro años [desde 1847], enviándolos a aquellas partes de la isla donde sacaba más provecho»⁴⁵.

Tras más de diez años en Santiago de Cuba, López regresó a la península en 1855, instalándose en Barcelona. Desde dicha ciudad invirtió los capitales acumulados en Cuba y en la trata para crear diferentes empresas, como la firma Antonio López y Compañía en 1857 (la cual pronto se convirtió en la principal naviera española), la sociedad de Crédito Mercantil en 1863 y el Banco Hispano Colonial, del cual fue su primer presidente, en 1876. Nombrado primer marqués de Comillas (en 1878) y grande de España (en 1881), López sería también el principal promotor y primer presidente de la primera multinacional española, la Compañía General de Tabacos de Filipinas. Al fallecer, en enero de 1883, el capital de su casa de comercio superaba los 14 millones de pesetas, cifra a la que cabría sumar el valor de su amplísimo patrimonio inmobiliario, tanto rústico como urbano⁴⁶. Una gran fortuna, sin duda, de las mayores que había entonces en Cataluña, pero de un monto inferior a la fortuna acumulada por el primer marqués de Manzanedo.

Nacido en Santoña, en 1803, Juan Manuel de Manzanedo emigró a Cuba y se instaló en su capital, La Habana, donde acabó dedicándose al comercio marítimo y, singularmente, al tráfico de esclavos. Desarrolló dicha actividad en sociedad con José Abrisqueta, con el cual conformó la firma Manzanedo y Abrisqueta, una empresa que compartió los riesgos y beneficios de algunas expediciones a las costas africanas con Francisco Riera. Los testimonios de la dedicación a la trata en La Habana por su parte son numerosos, en especial durante la década de 1830. Manejó junto a sus socios una verdadera flota de buques negreros entre los que cabe señalar las goletas *Manuelita*, *Florida* y *Constancia* y los bergantines *Galgo* (o *Ligeiro*) y *Gabriel* (o *Dos Amigos*). Este último velero llegó a desembarcar en Cuba, en solo una de sus múltiples expediciones, 476 cautivos, después de que otros 124 africanos hubiesen muerto durante la travesía. Sobre dicho bergantín *Gabriel* hubo, por cierto, una serie de iniciativas y de pleitos cruzados que implicaron, en 1841, a fun-

⁴⁵ HCPP, ST, Class B, From April 1, 1851, to March 31, 1852, Bertrán de Lis to Howden, 27 de marzo de 1851.

⁴⁶ AHPB, Luis Gonzaga Soler Pla, manual de 1883 (2), 13 de abril de 1883.

cionarios, a tribunales y a jurisdicciones de cuatro países diferentes (España, Gran Bretaña, Portugal y los Estados Unidos)⁴⁷.

Cuatro años después, en 1845, Juan Manuel de Manzanedo se instaló en Madrid, donde desarrolló una intensa actividad pública, tanto empresarial como social y política. Pudo servirse, así, de unos capitales que había acumulado en Cuba (en buena medida gracias a la trata) para labrarse una exitosa carrera como hombre de negocios. Y doce años después de haberse instalado en la capital española, en 1857, Manzanedo casó en París a su única hija, Josefa, con Francisco Mitjans Colinó. Hijo del banquero asentado en la capital francesa Baltasar Mitjans Ricart, un indiano catalán enriquecido también en La Habana, el novio aportó al matrimonio toda su fortuna, o sea, 631.604 francos. Mayor fue, sin embargo, la dote de la hija de Manzanedo: 1.500.000 francos⁴⁸. Sabemos, por otro lado, que cuatro años después de la boda la fortuna de Juan Manuel de Manzanedo se cifraba en 22.570.516 pesetas⁴⁹. Y que, según han afirmado Ángel Bahamonde y José Cayuela, «a la altura de 1870 la fortuna del marqués de Manzanedo era la más elevada del Madrid de aquella época y posiblemente de toda España, superior al patrimonio del duque de Alba y solo igualada por la casa de Medinacelli»⁵⁰.

Conclusiones

El comercio transatlántico de africanos esclavizados fue una actividad económica altamente rentable en la que participaron muchos españoles, especialmente durante los dos primeros tercios del siglo XIX. Una actividad que ofreció altas tasas de rentabilidad en los últimos años de su fase legal (del 81,9 por 100) y algo más altas aun en los primeros años tras su ilegalización (del

⁴⁷ AHN, Estado, leg. 8018, exp. 10, y leg. 8051, exps. 1-30.

⁴⁸ AHPNM, Consulado de España en París, protocolo 32017, fols. 110-114, 25 de agosto de 1857.

⁴⁹ AHPNM, José Gonzalo de las Casas, protocolo 37041, fols. 3197-3443, 6 de septiembre de 1891.

⁵⁰ Ángel BAHAMONDE y José CAYUELA: «Trasvase de capitales antillanos y estrategias inversoras. La fortuna del marqués de Manzanedo», *Revista Internacional de Sociología*, 1 (1987), pp. 125-148, esp. p. 139.

123,7 por 100). Los indicios recogidos apuntan a que la ilegalización de la trata provocó un aumento tendencial de las ganancias de las expediciones, básicamente por que el precio de los cautivos en África se mantuvo bajo mientras subía notablemente el precio de los esclavos en Cuba.

Dichos beneficios económicos se repartieron entre todos aquellos que participaron en la trata: armadores, inversores, capitanes, oficiales, marineros, consignatarios, vendedores, funcionarios... Su implicación en el comercio de esclavos permitió a muchos individuos conseguir sus primeros caudales, con los que pudieron luego emprender su carrera empresarial en otros negocios. Como revelan los ejemplos analizados, en la España peninsular este fenómeno afectó, sobre todo, a las principales ciudades, las cuales se beneficiaron de la inversión de unos capitales acumulados previamente en la trata africana. Es más, dicho comercio ilegal de africanos esclavizados estuvo detrás de algunas de las principales fortunas de la España del siglo XIX.