Consuelo Naranjo Orovio
Editora

SOMETIDOS A ESCLAVITUD

**LOS AFRICANOS Y SUS DESCENDIENTES
EN EL CARIBE HISPANO**

Editorial
• UNIMAGDALENA •

connected worlds
THE CARIBBEAN. ORIGIN OF THE MODERN WORLD

Sometidos a esclavitud

Sometidos a esclavitud: los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano

Consuelo Naranjo Orovio
Editora

Colección Humanidades y Artes
Serie: Historia

Editorial
•UNIMAGDALENA•

connected worlds
THE CARIBBEAN. ORIGIN OF THE MODERN WORLD

Catalogación en la publicación – Biblioteca Nacional de Colombia

Sometidos a esclavitud : los africanos y sus descendientes en el Caribe Hispano / editora, Consuelo Naranjo Orovio. -- 1a ed. -- Santa Marta : Editorial Unimagdalena, 2021.
568 p. -- (Colección Humanidades y Artes. Historia)

Incluye datos curriculares de la editora. -- Incluye referencias bibliográficas al final de cada capítulo.

ISBN 978-958-746-395-8 (impreso) -- 978-958-746-397-2 (pdf) -- 978-958-746-396-5 (e-pub)

1. Esclavitud - Caribe (Región) 2. Negros - Caribe (Región) 3. Razas humanas - Caribe (Región) I. Naranjo Orovio, Consuelo, editora ed. II. Serie

CDD: 972.9 ed. 23

CO-BoBN- a1077817

Primera edición, julio de 2021

2021 © Universidad del Magdalena. Derechos Reservados.

Editorial Unimagdalena

Carrera 32 n.º 22-08

Edificio de Innovación y Emprendimiento

(57 - 605) 4381000 Ext. 1888

Santa Marta D.T.C.H. - Colombia

editorial@unimagdalena.edu.co

<https://editorial.unimagdalena.edu.co/>

Colección Humanidades y Artes, serie: Historia

Rector: Pablo Vera Salazar

Vicerrector de Investigación: Jorge Enrique Elías-Caro

Coordinador de Publicaciones y Fomento Editorial: Jorge Mario Ortega Iglesias

Diseño editorial: Luis Felipe Márquez Lora

Diagramación: Eduard Hernández Rodríguez

Ilustración portada: Ulises González Silva

Diseño de portada: Andrés Felipe Moreno Toro

Corrección de estilo: Ricardo Adrian Tete Mieleles

Santa Marta, Colombia, 2021

ISBN: 978-958-746-395-8 (impreso)

ISBN: 978-958-746-397-2 (pdf)

ISBN: 978-958-746-396-5 (epub)

DOI: 10.21676/9789587463958

Impreso y hecho en Colombia - Printed and made in Colombia

Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A.S. - Xpress Kimpres (Bogotá)

Este libro se inserta en el proyecto europeo *Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World*. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846. This project is directed by professor Consuelo Naranjo Orovio, Institute of History-CSIC.

El contenido de esta obra está protegido por las leyes y tratados internacionales en materia de Derecho de Autor. Queda prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio impreso o digital conocido o por conocer. Queda prohibida la comunicación pública por cualquier medio, inclusive a través de redes digitales, sin contar con la previa y expresa autorización de la Universidad del Magdalena.

Las opiniones expresadas en esta obra son responsabilidad de los autores y no compromete al pensamiento institucional de la Universidad del Magdalena, ni genera responsabilidad frente a terceros.

Contenido

Introducción	13
El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1518-1540	21
<i>Rafael M. Pérez García</i>	
Los tráficos esclavistas en el Atlántico y el Caribe durante la década de 1520: la construcción de un mercado de seres humanos	21
Costes, precios y beneficios en la trata negrera atlántica, ca. 1520-1540	26
El precio del esclavo negro: componentes y formación	26
Costes y beneficios de la trata negrera hacia el Caribe	30
La extensión del mercado negrero hacia América y la modificación de las rutas atlánticas	36
Apéndice metodológico. Cálculo del precio medio del esclavo “negro” en la ciudad de Sevilla entre 1530 y 1535.....	38
Anexo documental.....	42
Referencias bibliográficas.....	44
Manuel Caldeira y la trata de esclavos en el Caribe, 1556-1562	47
<i>Manuel F. Fernández Chaves</i>	
Introducción. La licencia de 2.000 esclavos de Manuel Caldeira y sus socios	47
Los envíos de esclavos de Manuel Caldeira y sus socios.....	50
Los beneficios obtenidos por la sociedad de Manuel Caldeira	59

Rutas y redes portuguesas de distribución comercial en el Caribe	69
Los esclavos enviados por Manuel Caldeira. Origen, características y precios	75
Conclusiones	82
Referencias bibliográficas	83
Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negreros en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII	89
<i>David Wheat</i>	
Marineros, grumetes y criados	92
Degredados	96
Pasajeros	100
Rescates y retornos	106
Referencias bibliográficas	111
<i>Emaranhado: Puerto Rico y el comercio trasatlántico de esclavos, 1580-1630.....</i>	117
<i>Jennifer Wolff</i>	
Puerto Rico, 1580-1630	120
Las arribadas forzosas de armazones de esclavos a Puerto Rico....	125
Un nódulo en los circuitos esclavistas atlánticos	131
Traficantes portugueses de esclavos en San Juan de Puerto Rico....	134
Los circuitos esclavistas trasatlánticos e intracaribeños.....	143
Conclusiones.....	147
Apéndice.....	148
Referencias bibliográficas	156
El barco de esclavos: situando las provisiones en el comercio ilegal del Atlántico negro español	161
<i>Leida Fernández Prieto</i>	
Sitios de domesticación y cosmovisión africana: legados y prácticas agrícolas en Cuba.....	164

Vida cotidiana y el uso de las provisiones en los barcos de esclavos	169
Conclusiones.....	184
Referencias bibliográficas.....	185

Azúcar y esclavitud: una relación tardía en la región centro-oriental de Puerto Rico.....	191
<i>Javier Alemán Iglesias</i>	

Introducción	191
Azúcar y esclavitud: apuntes generales de su génesis y desarrollo histórico en Puerto Rico.....	195
Síntesis del binomio azúcar y esclavitud en la región centro-oriental de Puerto Rico	201
Hacienda La Solitaria de Juncos: un caso de azúcar y esclavitud en la región centro-oriental	207
El fin de la esclavitud: la abolición en el municipio de Juncos.....	212
Consideraciones finales.....	220
Referencias bibliográficas.....	221

Campesinos monteros en Santo Domingo colonial: dispersión rural en la sociedad esclavista	225
<i>Raymundo González</i>	

Decadencia económica y expansión de las monterías.....	225
Carácter de los modos de vida de los monteros: su aprovechamiento económico y social en la colonia.....	229
Pobreza, despoblación y dispersión rural: contexto y relaciones sociales de los campesinos monteros.....	234
Cambio económico-demográfico y fin de la tolerancia: los monteros como gente “vaga” y “sospechosa”	237
Afianzamiento del modelo de asentamiento disperso de los campesinos monteros	242
Conclusión	248
Referencias bibliográficas.....	248

Cartas y esclavos: el reflejo del papel de la esclavitud en Cartagena de Indias a través de la comunicación postal en el siglo XVIII 251

Rocío Moreno Cabanillas

Introducción	251
El entramado socioeconómico de Cartagena de Indias en el siglo XVIII.....	253
La esclavitud en Cartagena de Indias en el contexto atlántico.....	255
El rol de los esclavos en el ámbito rural y urbano de Cartagena....	260
El miedo a las rebeliones de esclavos	264
Consideraciones finales.....	266
Referencias bibliográficas.....	267

Condiciones, maneras y peculiaridades del comercio de esclavos en Cuba, 1835-1845..... 271

María del Carmen Barcia Zequeira

Hacia otra confrontación política: continúan los tratados	281
Conclusión	294
Referencias bibliográficas.....	295

El desamparo legal de “perseguir en tierra”. Expediciones de esclavos: Cuba, 1820-1860..... 299

Miriam Herrera Jerez

Forzar los límites de la legalidad	301
El nuevo orden.....	308
La disciplina de la esclavitud	314
El sagrado derecho de propiedad.....	322
Conclusión	331
Referencias bibliográficas	331

La conspiración del silencio: tráfico, complicidad e impunidad entre Yaguaramas y Colón..... 333

Oilda Hevia Lanier

La noticia	334
¿El artífice?	338
“Todo está arreglado y hablado con las autoridades”	344
El desembarco.....	353
“Cuidado cómo te meneas porque en ello te va la vida”	359
La conspiración del silencio.....	362
Referencias bibliográficas	370

Dos Hipócrates negreros en Cuba y Brasil: Bernard de Chateausalins y Jean-Baptiste Imbert..... 373
Miguel Ángel Puig-Samper

La salud en el barracón de esclavos	374
Al servicio de los hacendados cubanos: Chateausalins.....	375
Una guía médica para los hacendados brasileños.....	387
Referencias bibliográficas	395

Medicina legal y antropología ante la esclavitud en la Academia de Ciencias de La Habana, 1861-1880..... 399
Armando García González

La Academia habanera: criminalidad y epidemias entre los esclavos	405
¿Mulata o canaria? Historia de un plagio.....	411
El dictamen antropológico de Názario	415
Libertad o servidumbre, ¿mulato, mestizo o blanco?	420
Conclusiones	426
Referencias bibliográficas.....	430

Huellas de horror: esclavitud, alimentación y enfermedades en los ingenios habaneros del siglo XVIII 437
Mercedes García Rodríguez

La alimentación de los esclavos.....	438
Las enfermedades de los esclavos.....	454
Referencias bibliográficas	465

Humboldt y la “segunda esclavitud” 467
Michael Zeuske

La “segunda esclavitud” en el Amerikanische Reise 1799-1804.....	467
Orden en el caos creativo. Las dimensiones de la obra de Humboldt	471
Humboldt en Venezuela, la esclavitud moderna y la “república blanca”	473
Humboldt en Cuba, la casa del negrero y los saberes sobre la trata	482
Conclusión	493
Referencias bibliográficas	493

Segunda esclavitud y dinámicas laborales en el puerto de La Habana (1790-1860) 503
David Domínguez Cabrera

Comercio atlántico y mercado laboral portuario	505
Segunda esclavitud y <i>warehouse revolution</i>	515
Conclusiones.....	529
Referencias bibliográficas.....	531

La violentación demográfica: segunda esclavitud en Matanzas y sus enterramientos, 1850-1870..... 533
Reinier Borrego Moreno

Metodología	535
Cautividad y depredación en el crecimiento demográfico de Matanzas	537
Matrimonio y viudez	543
Gestación en cautiverio y muerte prematura	551
Etnia y longevidad.....	559
Referencias bibliográficas.....	564

Introducción

Sometidos a esclavitud: los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano reúne 17 textos que abordan la esclavitud atlántica desde distintos ángulos. Los enfoques y diferentes temas que desarrollan los autores se suman a los estudios que desde distintos países, proyectos y grupos de investigación se están realizando sobre un tema tan rico, diverso y complejo como es la esclavitud atlántica. El espacio temporal que recorren los textos se prolonga en el tiempo como lo hizo la trata y el sistema esclavista. Lo mismo ocurre con los territorios afectados por este fenómeno. Su cartografía es una larga sombra que se expande por el Mundo Atlántico desde el siglo XVI hasta las últimas décadas del siglo XIX. Distintos actores y puntos de África, Europa y América emergen como protagonistas del sometimiento, el comercio y la esclavización de más de doce millones y medio de africanos.

La obra incluye, como no podía ser de otra manera, estudios de casos solo con el afán de ir sumando conocimiento sobre la trata y el sistema esclavista en la región del Caribe. A este libro le preceden otros y le seguirán otros muchos que, desde perspectivas diferentes, periodos y países distintos, irán enriqueciendo el saber. Abre el libro Rafael M. Pérez García con el texto “El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1518-1540”. En él se explica la génesis del comercio de esclavos entre África y América, que se sitúa entre 1519 y 1521. Con este texto comenzamos a navegar en los barcos esclavistas que iniciaron este comercio en una ruta directa desde Arguim —una factoría portuguesa situada en la costa septentrional de Mauritania— al Caribe. Es interesante el análisis

de los factores que determinaban el establecimiento del precio de los esclavizados y su variación en los mercados situados en las costas atlánticas de África, Europa y el Caribe. Su trabajo demuestra el beneficio económico que suponía que el tráfico fuera directo desde África hacia América, en lugar de la primera ruta, que partía de Sevilla al Caribe. Así mismo, observa cómo la reducción de los costes no influyó en una disminución del precio del esclavo, cuyo valor continuó incrementándose sobre todo en las Grandes Antillas. Ello fue un factor decisivo para modificar las rutas esclavistas atlánticas, si bien se mantuvo un comercio de esclavos de África a la península ibérica, especialmente a Lisboa y Sevilla, que durante mucho tiempo fueron importantes mercados esclavistas y poblaciones con un elevado porcentaje de población africana esclavizada.

A este primer periodo de la trata también corresponde el texto de Manuel F. Fernández Chaves, titulado “Manuel Caldeira y la trata de esclavos en el Caribe, 1556-1562”. El autor analiza el sistema de licencias concedidas por la Corona a mercaderes a partir de la concesión de 2.000 licencias que recibió el portugués Manuel Caldeira, que se renovaba anualmente y que operaba en sociedad con dos individuos. A través del examen de los navíos y cargamentos enviados por Caldeira, el autor demuestra no solo la importancia que este comercio fue adquiriendo en cuanto a volumen y ganancias, sino también que sus negocios marcaron el camino impulsando otros proyectos y posibilitaron la penetración portuguesa tanto en el Caribe como en España. Los negocios de Caldeira reflejan las grandes ganancias que reportaban la compra y venta de esclavizados de forma legal e ilegal, así como el contrabando de distintas mercancías que fue parejo a la trata. Fernández Chaves concluye diciendo que la licencia a Manuel Caldeira inauguró una nueva etapa en la historia de la trata atlántica en la que, además del peso que tenían los portugueses en la logística y marinería, el capital y las mercancías portuguesas fueron cobrando protagonismo en la trata “que escapaba cada vez con más claridad del control de la Casa de la Contratación y de los mercaderes sevillanos, cambiando lentamente la dinámica existente en el Caribe hasta entonces”.

El tráfico transatlántico de esclavizados también es abordado por David Wheat en “Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negreros en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII”.

Es un trabajo enmarcado en las nuevas investigaciones que enfatizan en la naturaleza transimperial de las redes mercantiles del comercio esclavista. Este enfoque amplía la visión de la trata en el Atlántico ibérico a finales del siglo XVI y principios del XVII, a la vez que demuestra su dinamismo al integrar itinerarios marítimos múltiples en los que participaron africanos y afrodescendientes libres y esclavos, además de otros individuos, llamados *degradados* (exiliados condenados) que, tras haber sido desterrados en África, se embarcaban desde allí rumbo a las Indias. Los viajes de todos ellos en ocasiones tuvieron varias etapas. El estudio de casos invita a pensar en el navío esclavista como un medio no solo de transportar esclavizados, sino también a personas con estatus diferente, aparte de ser utilizado por africanos y afrodescendientes libres radicados en América para volver a África. Junto a los esclavos africanos viajaron sus culturas, tradiciones, formas de cocinar, animales y plantas, algunas de las cuales se encuentran hoy día en el continente americano.

Respecto a este legado trasladado y trasplantado en América, Leida Fernández Prieto presenta “El barco de esclavos: situando las provisiones en el comercio ilegal del Atlántico negro español”. Las provisiones de los barcos le sirven a la autora para indagar sobre los víveres y mercancías transportadas durante la travesía en la trata ilegal en Cuba, así como legados etnobotánicos y prácticas agrícolas africanas en ese territorio y los tratados sobre esclavitud en los que se encuentra información variada: antropológica, naturalista y puramente comercial. Los barcos de esclavos también tuvieron la función de almacén y tienda para la tripulación, desde donde se realizaron intercambios con los africanos. El estudio lo hace a partir de la documentación de barcos de esclavistas aprehendidos por los ingleses.

El texto de Jennifer Wolff abre un apartado que nos sitúa en el Caribe, concretamente en Puerto Rico, que aparece como un punto importante en el comercio esclavista atlántico entre 1580 y 1630. En “*Emaranhado: Puerto Rico y el comercio trasatlántico de esclavos, 1580-1630*”, la autora demuestra que la isla, además de ser un mercado de compra-venta de esclavizados africanos, sirvió de punto de operaciones de tratantes portugueses y luso-africanos en el comercio trasatlántico e intercaribeño. El texto contribuye a ahondar en el estudio de las conexiones intracaribeñas y atlánticas que se fueron construyendo desde el siglo XVI. El análisis de

estas relaciones ofrece una nueva óptica de las dinámicas de las economías locales y regionales del área y abren un espacio a interpretaciones en las que las colonias tienen voz propia.

Fue el siglo XIX, especialmente a partir de 1815, cuando la esclavitud en Puerto Rico adquirió mayor importancia. De ello se ocupa Javier Alemán Iglesias en “Azúcar y esclavitud: una relación tardía en la región centro-oriental de Puerto Rico”. A partir de fuentes documentales nuevas, su investigación sobre la región centro-oriental (municipios de Caguas, Gurabo, Juncos, Las Piedras, Humacao, Naguabo, Yabucoa, Fajardo y Vieques), una zona poco tratada, ofrece una visión distinta de la esclavitud a la más conocida, localizada en el litoral azucarero sur y sureste de la isla. Alejada de la costa, los hacendados de la región centro-oriental, quienes no eran propietarios de grandes extensiones de tierras, tuvieron que utilizar otras estrategias para mantener sus negocios de azúcar y acceder a la compra de esclavos. Para ello, recurrieron a “las sociedades mercantiles” y a la comercialización de frutos menores. Los testamentos son algunos de los documentos que utiliza el autor para demostrar que los hacendados tuvieron que diversificar sus operaciones para mantener la rentabilidad de sus negocios, y acudir a los préstamos para financiar algunas actividades, entre ellas la zafra. Así mismo, la valoración de algunos contratos de jornales ayuda a evaluar el paso del trabajo forzado al libre.

Una visión amplia sobre la esclavitud y la formación del campesinado en Santo Domingo la ofrece Raymundo González en “Campesinos monteros en Santo Domingo colonial: dispersión rural en la sociedad esclavista”. En su estudio sobre la población rural en la isla, el autor se detiene en los esclavos y los manumisos, de quienes comenta que desde el siglo XVI recurrieron a convertirse en campesinos monteros para acceder a una vida independiente, en lugar de pasar a trabajar en las explotaciones agrícolas o ganaderas. La escasa población y la devastación de algunas zonas favorecieron que se produjera una dispersión rural de negros y mulatos libres. El crecimiento de la población de negros manumisos y de descendientes de libertos estuvo acompañado de su expansión por el país junto con sus costumbres y modos de vida.

Uno de los centros articuladores del comercio a gran escala durante siglos fue Cartagena de Indias. Rocío Moreno Cabanillas, en “Cartas y esclavos: el reflejo del papel de la esclavitud en Cartagena de Indias a través

de la comunicación postal en el siglo XVIII”, indaga el papel que tuvieron los esclavos en la sociedad cartagenera del siglo XVIII a través del correo postal. La ciudad fue un lugar importante en la compra y venta de esclavizados y su distribución a otras partes del Gran Caribe. El correo postal es una de las fuentes que pone en valor la autora para conocer la esclavitud en la ciudad portuaria.

Los siguientes artículos del volumen se centran en Cuba en el periodo en el que los ingleses presionaron para abolir definitivamente la trata, especialmente entre 1835 y 1845. En “Condiciones, maneras y peculiaridades del comercio de esclavos en Cuba, 1835-1845”, María del Carmen Barcia Zequeira demuestra cómo se mantuvo un comercio ilegal de personas intenso a pesar de la prohibición, lo cual está reflejado en el incremento de las dotaciones de esclavos. La geografía insular propició que los capitanes de los barcos pudieran esquivar la vigilancia y proceder al desembarco de los cargamentos. La autora analiza las capturas de los barcos esclavistas y las acciones desarrolladas en estos años por el Gobierno británico en Cuba, en el Caribe y el África, que formaron parte del juego político, sin lograr terminar con el comercio ilegal de africanos, que continuó hasta 1866. Sobre la persecución de los esclavizados en tierra se ocupa Miriam Herrera Jerez en “El desamparo legal de ‘perseguir en tierra’. Expediciones de esclavos, Cuba, 1820-1860”. Su persecución y captura generó nuevas disposiciones legales, problemas de procedimiento y debates que la autora analiza en distintas instancias de poder. El establecimiento de un sistema de cédulas y la autorización de entrar a las fincas para comprobar si existían esclavos bozales fueron algunas de las medidas. También destaca que su emancipación fue más lenta que la de los liberados en altamar. Una mayor concreción de las disposiciones sobre las capturas en tierra apareció en la Ley Penal, sobre todo a partir de 1853. La declaración que se tomaba a cada esclavo aprehendido contiene interesantes datos para conocer los mecanismos del comercio ilegal, el funcionamiento del sistema esclavista y, en ocasiones, la relación esclavo-amor. Termina este apartado de comercio ilegal en Cuba con el artículo de Oilda Hevia Lanier, “La conspiración del silencio: tráfico, complicidad e impunidad entre Yaguaramas y Colón”. A partir de este caso, la autora muestra la permisividad e impunidad del comercio ilícito y de los desembarcos de esclavizados. Una prueba es el desembarco de 1.200

bozales que se realizó en noviembre de 1863 por la ensenada de Cochinos. Conocido el hecho, si bien las autoridades locales fueron castigadas, no lo fueron los propietarios de los ingenios que los iban a acoger ni otras autoridades que siguieron tolerando este comercio.

Los temas sobre salud, enfermedad y tratados médicos son abordados por Miguel Ángel Puig-Samper, Armando García González y Mercedes García Rodríguez. Miguel Ángel Puig-Samper, en “Dos Hipócrates negreros en Cuba y Brasil: Honoré Bernard de Chateausalins y Jean-Baptiste Imbert”, analiza las obras de estos dos médicos franceses, destinadas al uso por parte de los hacendados de Cuba, Puerto Rico y Brasil. El examen de estos manuales demuestra el mantenimiento de las ideas de Hipócrates y Galeno, que establecían una estrecha relación entre las enfermedades con el tipo de alimentación, el temperamento de los individuos y la acción climática y atmosférica. En algunos de ellos existía un capítulo dedicado a las llamadas “enfermedades de la raza negra”, ya que algunos médicos pensaban que esta población era más propensa a contraer determinadas enfermedades. Los dos artículos siguientes se centran en Cuba. Armando García González, en “Medicina legal y antropología ante la esclavitud en la Academia de Ciencias de La Habana, 1861-1880”, analiza, a partir de algunos casos, el papel que tuvo la Academia en litigios relacionados con la muerte de esclavos relacionada con enfermedades o para discernir la causa del fallecimiento cuando las circunstancias de este no eran claras o concluyentes, a petición de las autoridades del Gobierno insular, la Audiencia Pretorial de La Habana, los juzgados y los ayuntamientos. Los miembros de la Academia de Ciencias de La Habana también fueron las voces autorizadas para establecer clasificaciones raciales. Por último, Mercedes García Rodríguez ofrece una visión puntual de la alimentación y de algunas enfermedades padecidas por la población esclava a partir del estudio de varios ingenios de la provincia La Habana del siglo XVIII en “Huellas de horror: esclavitud, alimentación y enfermedades en los ingenios habaneros del siglo XVIII”. En su estudio demuestra la relación que existió entre el trabajo realizado por los cautivos africanos, la alimentación y las enfermedades que padecieron. Así mismo, destaca el papel que tuvo el cultivo del conuco en el autoconsumo dentro de los ingenios preplantacionistas al contribuir a la diversificación agraria dentro de los ingenios, y da algunas claves de las razones

que movieron a los hacendados azucareros durante el siglo XVIII para incentivar que los esclavos cultivasen en sus conucos, en los que también criaron cerdos y aves de corral.

Michael Zeuske en “Humboldt y la ‘segunda esclavitud’” estudia el viaje de Humboldt a Cuba y Venezuela, en donde pudo observar los comienzos de la llamada “segunda esclavitud”. Este término, acuñado por Dale Tomich, hace referencia a la transformación de la esclavitud atlántica y el nuevo funcionamiento del sistema esclavista, que se produjo tras la abolición del sistema en las colonias británicas, francesas y danesas, y que coincidió con una nueva revolución en el mundo del azúcar y con el desarrollo de la plantación azucarera en Cuba y Puerto Rico. Los diarios de Humboldt recogen esta esclavitud moderna en desarrollo y las nuevas formas de la *trata de negros* atlánticos.

El libro cierra con dos textos que abordan la “segunda esclavitud” en Cuba. David Domínguez Cabrera valora el impacto de la entrada masiva de africanos esclavizados y la expansión azucarera en la configuración de las dinámicas laborales del puerto de La Habana durante la primera mitad del siglo XIX. Su texto “Segunda esclavitud y dinámicas laborales en el puerto de La Habana (1790-1860)” prueba que durante este periodo se aceleraron los procesos de racialización laboral que se venían desarrollando en los espacios urbanos. Además, vincula la aplicación de la tecnología en la producción de azúcar y la expansión de las vías férreas con la gran transformación que se produjo en la infraestructura portuaria habanera. Ejemplos de estas innovaciones fueron el cambio en la gestión del tráfico marítimo, en el transporte y la comercialización del azúcar y la ampliación del sistema laboral, en el que convivió el trabajo libre y el servil. Reinier Borrego Moreno en “La violentación demográfica: segunda esclavitud en Matanzas y sus enterramientos, 1850-1870” analiza las restricciones demográficas asociadas a la “segunda esclavitud” en Matanzas a partir de los registros parroquiales de bautismos, matrimonios y entierros. Para ello, se vale de los patrones de supervivencia de una población en las últimas décadas de la esclavitud en Matanzas, cuya estructura sociodemográfica estuvo determinada por la dinámica de la “segunda esclavitud”.

Sometidos a esclavitud: los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano contribuye al estudio de la historia atlántica en la que el Gran

Caribe, de manera particular las Antillas, fue un motor importante en la formación del Mundo Atlántico. La esclavización de millones de africanos es uno de principales factores que lo generaron e impulsaron su desarrollo. La formación de redes comerciales, compañías mercantiles y negocios particulares contribuyeron a conectar mundos y, en cierta manera, a hacerlos interdependientes. Junto a las mercancías, individuos y productos, viajaron ideas y tradiciones que fueron tejiendo una historia conectada, mestiza y globalizada. En ella, los esclavizados y los afrodescendientes fueron y son partes destacadas. Su legado permanece vivo en las sociedades y culturas americanas.

Consuelo Naranjo Orovio
Profesora de Investigación
Instituto de Historia - Consejo Superior de Investigaciones
Científicas (CSIC)

El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1518-1540¹

Rafael M. Pérez García
Universidad de Sevilla

Los tráficos esclavistas en el Atlántico y el Caribe durante la década de 1520: la construcción de un mercado de seres humanos

Aunque los primeros traslados de esclavos negros africanos a las Indias son muy tempranos, no es hasta el trienio 1519-1521 cuando podemos situar el nacimiento de lo que ya puede calificarse, sin duda, de trata negrera atlántica hacia América: la llegada al Caribe de verdaderos barcos negreros cargados con decenas de esclavos africanos que recorrían una ruta directa desde la factoría portuguesa de Arguim, en África (Fernández Chaves y Pérez García, 2016, pp. 387-390; Pérez García, 2021). Desde 1522 se abrió también la trata negrera directa desde la isla de Santo Tomé al Caribe²,

1. Este trabajo forma parte del proyecto “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement núm. 823846. La profesora Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia-CSIC, dirige este proyecto, así como del Proyecto de I+D *El tráfico de esclavos y la economía atlántica del siglo XVI* (PID2019-107156RB-I00), financiado por el Gobierno de España.

2. Tenemos constancia del traslado de 139 piezas de esclavos negros en 1522 desde la isla de Santo Tomé a San Juan de Puerto Rico. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Indiferente General, leg. 1382A. *Quenta de las liçencias que pertenesçen a Juan Fernández de Castro*. Sevilla, 29 de agosto de 1527.

seguramente como reacción a la crisis de los envíos desde Arguim, marcando así un nuevo hito en la historia de la trata desde las factorías portuguesas en África. Sin embargo, la organización del tráfico esclavista hacia las Indias de Castilla mediante un sistema de licencias en régimen de cuasimonopolio durante la mayor parte de la década de 1520³ dificultó el tráfico negrero atlántico hacia el Caribe al encarecer de manera desorbitada los precios de los esclavos africanos en destino (Fernández Chaves y Pérez García, 2016, pp. 387-398; Ramos, 1976).

Así, para cubrir sus acuciantes necesidades de mano de obra, los colonos españoles del Caribe tuvieron que seguir recurriendo a la esclavización de los indígenas americanos, solo que ahora, ante el hundimiento demográfico de las poblaciones insulares, hubieron de ser buscados en el continente. Durante la década de 1520, la penetración conquistadora en Centroamérica y en las costas de las actuales Colombia y Venezuela permitió la salida de miles de indios esclavizados con destino a las grandes islas del Caribe. Este tráfico, estudiado todavía de manera insuficiente⁴, superó en número, por mucho, a la incipiente trata negrera de aquellos años.

El caso de la esclavitud de los indios de Pánuco es sumamente ilustrativo. Desde su llegada a la gobernación de esta provincia en mayo de 1527, y aproximadamente hasta septiembre de 1529, el gobernador Nuño de Guzmán permitió la exportación por mar de unos 9.000 o 10.000 indios esclavizados desde Santisteban del Puerto hacia las islas del Caribe. La cifra la ofrece el obispo y protector de los indios fray Juan de Zumárraga en una carta de agosto de 1529 (había llegado a México en diciembre

3. Primero, con la famosa concesión en 1518 de 4.000 licencias a Laurent de Gorrevod en régimen de exclusividad hasta 1526, que fue explotada por un grupo de grandes hombres de negocios genoveses y burgaleses, y después con la firma de un asiento en febrero de 1528 por parte de Carlos V con los alemanes Enrique Ehinger y Gerónimo Sayler, agentes de los Welser, que les permitía introducir otros 4.000 esclavos negros durante cuatro años de nuevo con una casi total exclusividad.

4. La esclavitud indígena en el Caribe ha sido estudiada con mucho detalle para el reinado de Isabel la Católica y para los años de gobierno de Fernando el Católico y el conjunto de la década de 1510 (Zavala, 1938; Rumeu de Armas, 1969; Otte, 1977, pp. 98-193). Las obras de Deive (1995) y Mira Caballos (1997) constituyen un excelente punto de partida para una todavía necesaria investigación acerca de las décadas de 1520 y 1530 y hasta la promulgación de las Leyes Nuevas de 1542.

del año anterior) en la que denunciaba la destrucción propiciada por el gobernador y pedía al rey que se prohibiera tal saca y se castigase el delito, informando que Nuño de Guzmán había dado

licencia en general a todos los vecinos de aquella provincia para que pudieran sacar della para las islas a veinte y treinta esclavos, lo cual se hizo; y como esta contratación viniese a noticia de los mercaderes y tratantes que por estas islas andan y vieses que era buena granjería, ocurrieron a la provincia de Pánuco, así por su propio interese como a llamamiento del dicho Nuño de Guzmán que envió a fletar navíos al puerto desta Nueva España para ello; y desta manera está tan rota la cosa, que aquella provincia está disipada, destruida y asolada, a causa de haber sacado della nueve o diez mill ánimas herradas por esclavos, y enviándolos a las islas; y de verdad, aun yo creo ser más, porque han salido de allí veinte e un navíos y más cargados (Zavala, 1967, p. 13).

En otra carta de 1533, Zumárraga elevaba el número de esclavos sacados por el Pánuco a las islas hasta más de 15.000 individuos. Aunque algunos eran esclavos de guerra, la inmensa mayoría lo eran de rescate, y dado que parece que los esclavistas recorrían los pueblos de la tierra de México para completar los lotes permitidos por las licencias concedidas por Nuño de Guzmán, es posible que aquel enorme contingente humano no estuviese compuesto únicamente por huastecas del Pánuco, sino también por indios de otras partes de la Nueva España que eran enviados a Santiesteban del Puerto para su exportación vía marítima (Zavala, 1967, pp. 11-25; Zavala, 1952). Como el mismo Nuño de Guzmán alegara en su defensa, y Chipman (1966) ha estudiado, ya entre 1523 y 1527 existió un tráfico de huastecas esclavizados hacia el valle de México, vendidos allí al precio de un peso de oro de tepuzque⁵ y que afectó, al menos, a varios centenares de personas. Eso quiere decir que lo que Nuño de Guzmán hizo fue redirigir hacia el Caribe un tráfico esclavista

5. No deben confundirse estos pesos de oro de tepuzque, que corrían en México a un valor de 272 mrs (aunque en aquellos años su valor pudo variar hacia arriba o abajo), con los pesos de oro de 450 mrs a que nos referiremos constantemente en este trabajo (Luengo Muñoz, 1950, pp. 22-24). Sobre el problema de las primeras fundiciones y acuñaciones en México, véase también a Beltrán Martínez (1952).

preexistente, donde los superiores precios que se pagaban permitieron redimensionarlo de manera muy considerable. En efecto, los esclavos fueron vendidos para las islas al precio de 4 pesos de oro de tepuzque; los cálculos de Chipman (1966), según una lista de quince barcos que salieron de Santiesteban del Puerto entre el 20 de agosto de 1527 y el 6 de septiembre de 1529 (con un hueco en la documentación para el periodo de 26 de septiembre de 1528 a 15 de mayo de 1529) cargados con 3.441 esclavos (con una media de casi 230 esclavos por barco), y otros documentos que permiten elevar la cifra de viajes esclavistas a no menos de 27, invitan a pensar que la cifra de 9.000 o 10.000 esclavos aportada por Zumárraga resulta bastante plausible. Una reciente revisión de estos cálculos los eleva incluso hasta los 12.000 esclavos, una buena parte de ellos parece haber sido remitida a Cuba (Stone, 2019, pp. 50-54), una isla que también recibiría más adelante indios esclavizados procedentes del Yucatán (Fuente, 2009, pp. 131-132).

Según el obispo franciscano, aunque la mortalidad entre los que llegaban a las islas era muy alta a causa del hambre y la sed padecidas durante el viaje (Zavala, 1967, p. 13), no cabe duda de que, al menos durante aquellos tres años, los indios del Pánuco representaron un aporte significativo de mano de obra esclava al sistema económico caribeño; sus precios, muy inferiores al de los negros traídos de África, los convirtieron en una mano de obra interesante para los colonos españoles.

Como se sabe, este tipo de prácticas se repitieron a lo largo de las costas del continente en las que se estaban asentando los españoles en esos años finales de la década de 1520, violando si era necesario las disposiciones legales en contra. Así sucedía en la costa norte del continente suramericano, desde el cabo de la Vela y golfo de Venezuela⁶ hasta Cumaná y Cariaco⁷ al este, cercanas a la isla de Cubagua, potente centro mercantil

6. Una cédula de 1528 ordenaba a la Audiencia de Santo Domingo que averiguase cuáles eran los indios que se habían llevado al territorio de su jurisdicción desde la provincia del cabo del Vela y golfo de Venezuela durante el gobierno de Rodrigo de Bastidas en Santa Marta, ordenando la presentación de los mismos y la determinación de la justicia o no de los títulos con que habían sido esclavizados, a fin de devolverlos a sus tierras en caso de que esas esclavizaciones se hubiesen realizado de manera ilegal. AGI, Panamá, 234, leg. 3, fols. 218v-219v. Madrid, 12 de septiembre de 1528.

7. AGI, Panamá, 234, leg. 3, fols. 78r-79r. Madrid, 13 de marzo de 1528. Real cédula solicitando información sobre las vejaciones hechas a los indios cercanos a la fortaleza de Cumaná en la

y esclavista en toda la región caribeña (Otte, 1977). Tráficos con indígenas esclavizados también se han estudiado en la costa pacífica de Centroamérica, con envíos a Panamá desde Guatemala (Fernández Rodríguez, 1994, p. 243) y al menos desde 1526 también desde Nicaragua, en cuya ciudad de León, el precio máximo del indio esclavizado ascendía a los cinco pesos en 1529, si bien los precios medios oscilaron entre 2,94 y 3,72 pesos durante el bienio 1529-1530 (Aram, 2008, pp. 222-223; Aram y Obando Andrade, 2017, p. 142). Panamá era otro activo foco de demanda de esclavos en la década de 1520, y sus colonos, además de comprar esclavos indígenas de otras regiones, trabajaron en la corte hasta conseguir, en marzo de 1527, una licencia para introducir 1.000 esclavos negros en su territorio, una cantidad muy importante para esas fechas⁸. Esta acuciante demanda de mano de obra explica también que el tráfico con miles de indios esclavizados embarcados en el puerto del Realejo, en Nicaragua, por la costa pacífica, con destino a Panamá y el Perú, cobrase gran importancia durante la década de 1530 (Newson, 1982, pp. 272-275).

Esta fase de la esclavitud indígena comienza su ocaso con la promulgación de las cédulas reales de 1530 y 1531 que prohibían la esclavitud de los indios americanos (cf. Anexo documental, documentos 1 y 2). A pesar de que su cumplimiento no dejase de ser parcial y ciertamente limitado, como se constata en la gobernación de Nicaragua (Aram, 2008, p. 204; Newson, 1982), en Cubagua o en Venezuela (Stone, 2019, pp. 55-60), y otra cédula de 1534 revocara las anteriores y volviera a autorizar la esclavización de los indios (Deive, 1995, pp. 313-334), lo cierto es que a partir de esos años es posible empezar a reconocer una nueva etapa en la historia de la esclavitud en torno al Caribe, en la que el esclavo negro africano cobraría un creciente protagonismo en el seno de los tráfico esclavistas que recorrían este mar, desplazando paulatinamente al indio americano. A ello contribuyó también la liberalización en la concesión de licencias para pasar esclavos negros a América por parte de la Corona, que se comprueba especialmente a partir de comienzos de la década de 1530, al terminar la vigencia del asiento de Ehinger y Sayler. Dado que los

compra de esclavos y sobre la petición de Jácome de Castellón, alcaide de dicha fortaleza, para que se le dé licencia en exclusiva para contratar y rescatar esclavos en la región del golfo de Cariaco.

8. AGL, Panamá, 233, leg. 2, fols. 233v-234r. Valladolid, 1 de marzo de 1527.

tráficos de esclavos africanos o indígenas americanos no eran extraños entre sí, puesto que abastecían los mismos mercados de mano de obra, hemos de considerar a los tráfico esclavistas tejidos entre el Atlántico y el Caribe como elementos de un mismo y gran mercado de esclavos que vinculaba diferentes esclavitudes regionales. El estudio del precio del esclavo en los distintos mercados africanos, europeos y americanos nos permitirá comprobar cómo aquel gigantesco mercado atlántico de esclavos era ya una realidad.

Costes, precios y beneficios en la trata negrera atlántica, ca. 1520-1540

El precio del esclavo negro: componentes y formación

Hacia 1530 la península Ibérica seguía constituyendo el mercado preferente de la trata portuguesa de esclavos de África, a pesar de que desde 1520 la demanda caribeña se había hecho sentir al comenzar a detraer una parte sustancial de la oferta de esclavos disponible en el mercado atlántico (Pérez García, 2021), contribuyendo así a que el sistema esclavista atlántico comenzase a experimentar una profunda transformación y a que las relaciones entre las zonas de aprovisionamiento de esclavos y los mercados que los demandaban se modificasen de manera acelerada durante la década siguiente. El motor de aquel cambio se encontraba en el Caribe y en las nuevas tierras continentales americanas donde los españoles se estaban asentando, y tenía que ver con la enorme capacidad adquisitiva que les proporcionaron tanto las conquistas como la nueva economía colonial. Por ello, si queremos comprender los sucesivos cambios que experimentaron los flujos de esclavos negros entre los distintos mercados africanos, europeos y caribeños que los demandaban, hemos de estudiar cómo se calculaba el precio de estos y cómo se comportaba en los diferentes mercados ubicados en las orillas atlánticas de los tres continentes.

Hemos de tener en cuenta que en la formación del precio del esclavo negro concurrían diferentes elementos. La parte principal, obviamente, la constituían las cantidades que se debían abonar a los factores del rey de Portugal en las factorías de Arguim, Santiago de Cabo Verde o Santo Tomé, o a los arrendadores de los contratos de estas regiones, según el

momento concreto que estudiemos; desde estas factorías africanas, los esclavos eran puestos en circulación a lo largo del espacio atlántico. A esta primera partida había que sumar fundamentalmente otros tres conceptos: primero, los derechos fiscales a abonar a las coronas portuguesa o castellana, según los puntos de salida y de destino; segundo, los gastos en concepto de flete y mantenimiento de los esclavos durante el transporte en barco, y, en tercer lugar, los seguros de vida de los esclavos, que frecuentemente la documentación castellana incluye dentro de la partida anterior. Veamos un ejemplo concreto.

Una compañía⁹ establecida en Sevilla en 1535, para enviar la nao San Nicolás a cargar esclavos negros a Cabo Verde con destino a las Indias (primero a Santo Domingo, para continuar después hasta Tierra Firme)¹⁰, indicaba las diferentes partidas que hemos enumerado con la siguiente expresión: “Después de salidas las costas de licencias e pasaje e vestido e comida e derechos del Rey e otras costas que se ovieren fecho se han de sacar las dichas quinientas [piezas de esclavos] a 11.533 mrs [cada esclavo]”.

Esta última cifra debe entenderse como el precio máximo a pagar, puesto que el documento insiste en que el responsable de comprar los esclavos en Cabo Verde, el trianero Tomé de la Isla, debería negociar allí para conseguirlos a los mejores precios posibles (“por los mejores precios que pudiere a que yo los hallare”); asimismo, el documento deja claro que el cargamento estaría compuesto por esclavos “negros” y “negras”, sin dar a entender que existiese una diferencia significativa de precio por razón del sexo, como de hecho sabemos que sucedía en esta época temprana. En esta compleja operación mercantil, que no explicaremos aquí, el precio del “flete e comida” que Tomé de la Isla cobraría era de “cuatro ducados e tres cuartos de ducado de oro e de peso de 375 maravedís cada uno”, es decir, 1.781,25 mrs (4,75 ducados) por esclavo. Se trata de un flete que se movía dentro de los márgenes habituales durante esos años para la navegación hacia Santo Domingo, en la isla de La Española, habida cuen-

9.El documento de la compañía se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Sevilla (AHPSe), Protocolos Notariales de Sevilla (PNS), leg. 3309, fols. ¿1124v-1128r? Sevilla, 3 de abril de 1535. Compañía.

10. Una obligación firmada por Tomé de la Isla en Sevilla el día 2 de abril de 1535 nos informa de que se dirigía primero a Santo Domingo y después a Tierra Firme. AHPSe, PNS, leg. 3309, sin foliar.

ta de que otros valores conocidos son similares (por ejemplo, 5 ducados = 1.875 mrs)¹¹, y los precios de los fletes para la isla de San Juan eran prácticamente idénticos (1.875 mrs)¹², resultando sustancialmente más altos los fletes pagados para San Juan de Ulúa, en Nueva España (3.000 mrs)¹³, o Nombre de Dios, en Tierra Firme, donde los valores oscilaban entre 2.250¹⁴ y 3.375 maravedís¹⁵.

Hay, no obstante, algunos conceptos cuyo precio no quedan recogidos en este documento. Este contrato de compañía para la San Nicolás se refiere a las licencias del rey que se emplearían para introducirlos legalmente en las Indias, pero no indica su valor, dado que, aunque su precio oficial había sido establecido en julio de 1513 por Fernando el Católico en dos ducados (750 mrs)¹⁶, el valor de estas se había movido en valores muy superiores en el mercado sevillano de reventa de licencias, debido a que, desde el primer momento, las licencias para pasar esclavos a Indias se convirtieron en un activo financiero con el que se podía especular fácilmente. Así, pocos meses después de aquella decisión regia, don Enrique de Guzmán, vecino de Córdoba y gentilhombre del rey, vendió las seis licencias que había obtenido del monarca como merced para pasar esclavos a las Indias a siete ducados cada una (2.450 mrs); los compradores de las licencias fueron Francisco Ruiz, vecino de

11. Así en la cargazón de negros que debía hacer la nao Santa María de Begoña en Cabo Verde en el mismo año de 1535. AHPSe, PNS, leg. 49, reg. 53. Sevilla, 19 de mayo de 1535.

12. AHPSe, PNS, leg. 39, fol. 465v. Sevilla, 13 de febrero de 1531.

13. La nao Santiago, que haría el viaje desde el puerto de las Muelas de Sevilla hasta San Juan de Ulúa en la Nueva España, debería cargar diez esclavos (que saldrían de Sevilla), pagándose por “el pasaje e comida de cada un esclavo tres mill maravedís” (AHPSe, PNS, leg. 3309. Sevilla, 2 de abril de 1535).

14. En 1535, en el viaje de la nao Santa Lucía, que partiría de Sanlúcar de Barrameda para Nombre de Dios pasando por las islas de Cabo Verde para cargar esclavos, se pagarían seis ducados (2.250 mrs) por cada esclavo, que se harían efectivos en Nombre de Dios (AHPSe, PNS, leg. 3312, fol. 132r-v. Sevilla, 9 de septiembre de 1535).

15. En 1530, por ejemplo, el galeón San Sebastián debería partir de Sevilla rumbo a Santiago de Cabo Verde para cargar esclavos, y desde allí dirigirse a Nombre de Dios, haciendo escalas en la isla de Cubagua y en Santa Marta. En Nombre de Dios se debería abonar el flete y mantenimiento de cada esclavo a razón de nueve ducados (3.375 mrs) por cada uno (AHPSe, PNS, leg. 38, fols. 154r-155r. Sevilla, 14 de septiembre de 1530. Fletamento).

16. La real cédula dada en Valladolid a 16 de julio de 1513 especifica “que de cada pieça se paguen dos ducados de derechos” en la Casa de la Contratación de Sevilla (AGI, Contratación, leg. 5760, s. f.).

la isla de San Juan, y Antón Cansino, vecino de Palos y maestre de nao en la Carrera de Indias¹⁷. Este precio, aunque triplicaba el oficial, no era ni mucho menos el más alto que se pagaba por entonces en la ciudad de Sevilla. Unas semanas antes, Jácome de Grimaldo, uno de los mercaderes genoveses más poderosos de la Sevilla del momento¹⁸, vendió a Juan Aguado, escribano mayor de la justicia de la ciudad, una licencia “para sacar e llevar un esclavo a la isla de san Juan o a la isla Española o a otras partes de las Yndias” por 15 ducados de oro (5.625 mrs); el hecho de que Aguado dispusiese de un plazo de ocho meses para el pago nos alerta de lo elevado de la cantidad¹⁹. La gran merced de 4.000 licencias otorgadas gratuitamente por Carlos I al cortesano Laurent de Gorrevod en agosto de 1518 tampoco permitió reducir el valor de la licencia en el mercado. Dado que Gorrevod traspasó enseguida ese gran paquete de 4.000 licencias por valor de 25.000 ducados a un grupo de hombres de negocios genoveses, el precio de partida de estas se situó de forma automática en más de seis ducados (6,25 ducados= 2.343,75 mrs). Esto desató un fenómeno especulativo en Sevilla, donde se llegaron a vender licencias en los años siguientes “a casi trece ducados” (Ramos, 1976, pp. 9-10); testimonios recogidos en Sevilla en la primavera de 1519 afirman que los hombres de negocios que compraron la merced de Gorrevod “no quieren menos de doce ducados e medio por cada uno o pasarlos ellos” (Cortés López, 2004, pp. 32-33), lo que implicaba un beneficio del 100%

17. AHPSe, PNS, leg. 10, fol. 963r. Sevilla, 1 de diciembre de 1513. El dato de Cansino como maestre en: Chaunu y Chaunu (1955, t. II, p. 56).

18. Jácome o Jacopo Grimaldo conectaba la economía sevillana y andaluza con la de la Europa del momento. Compraba aceite y lo almacenaba, de cara a la reexportación al mercado internacional; compraba trigo y cueros de Carmona, Écija, Palma y Marchena, lana que luego exportaba vía marítima, así como jabón; encargaba a los artesanos de la ciudad la producción de terciopelos, rasos y damascos; importaba seda a Sevilla, también textiles de Rouen, camelotes venidos de Oriente y terciopelos, y compraba azúcar de Canarias que remitía a Cádiz, desde donde podía ser revendido a muy diferentes partes de Europa (desde Quíos, Nápoles, Venecia, Roma o Génova, a Aigues Mortes o Flandes). En 1508 importaba el alumbre de Tolfa por Civitavecchia a Andalucía. Para todos sus negocios fletaba naves habitualmente (Otte, 2008, pp. 35, 38, 151, 48, 73, 106, 71, 81, 78, 159, 160, 161, 124, 156, 154, 106, 122, 124). Opera en Sevilla en 1506-1515, y también en Granada. Desde Sevilla también prestaba servicios financieros y de correo a la corte, y vendía productos para las Indias, como los tejidos que formarían parte de los ornamentos de las iglesias de la isla de San Juan de Puerto Rico (1511); también financiaba viajes y pasajes allá (Ladero Quedada, 2008, pp. 301, 313, 327, 330, 365, 339, 352).

19. AHPSe, PNS, leg. 9117, s.f. Sevilla, 12 de octubre de 1513.

en la reventa de cada licencia. La documentación notarial sevillana confirma cada uno de estos extremos. Así, un tal Juan López, que compró en Sevilla en 1520 una esclava mandinga de 19 años por 12.000 mrs para enviarla a la ciudad de Puerto Rico, hubo de gastar otros 12 ducados y medio (4.687,5 mrs) en la licencia²⁰. El fin del cuasimonopolio de este paquete de licencias hacia 1526 permitió un descenso, nunca acusado, del precio de la licencia en el mercado secundario, de forma que en Sevilla en el año 1530 se adquirirían a nueve ducados²¹ (3.375 mrs), pero también a doce (4.500 mrs)²².

Por último, para fijar el precio de partida de estos esclavos en los mercados de destino, como la ciudad de Santo Domingo, en la isla La Española, o la isla de San Juan, habría que añadir a los conceptos anteriores los derechos a pagar en concepto de almojarifazgo, en concreto el 7,5% del precio en que era valorado cada esclavo al ser descargado del barco que lo había transportado (Pérez García, 2021).

Costes y beneficios de la trata negrera hacia el Caribe

A la luz de los datos anteriores, ¿qué se puede concluir sobre el coste de enviar un esclavo negro a las Indias en estos momentos iniciales de la trata negrera hacia América y los beneficios que se podían obtener en ello? El caso de aquel Juan López que compró a la mandinga María de 19 años en Sevilla en 1520 para enviarla a la ciudad de Puerto Rico en la isla de San Juan nos arroja la siguiente cifra: 12.000 mrs del precio de la esclava en Sevilla, otros 4.687,5 mrs de la licencia²³, a los que habría que sumar la cantidad de 2.250 mrs, valor a que ascendía en estas fechas el precio

20. *Catálogo*, 2002, vol. IV, doc. 745. Sevilla, 6 de noviembre de 1520.

21. Así se obliga al cómitre Francisco Pavón a pagar al mercader Alonso Román la cantidad de 270 ducados por 30 licencias para pasar esclavos a las Indias que este le había entregado; el pago se realizaría en diez meses o antes si Pavón regresase de las Indias en menos tiempo, indicio de que el pago se realizaría precisamente tras la venta de los esclavos en América (AHPSe, PNS, leg. 3284, fol. 210. Sevilla, 8 de agosto de 1530).

22. Ese mismo año, se obligaba a Álvaro Rodríguez de Bolaños, cómitre de Su Majestad y vecino de Sevilla en la collación de Santa María, en la Cestería, a pagar al mercader Juan Martínez, también vecino de Sevilla en Santa María, 4.500 mrs por una licencia que le entregó para pasar una esclava negra a las Indias (*Catálogo*, 1986, vol. VI, doc. 1149. Sevilla, 24 de marzo de 1530).

23. *Catálogo*, 2002, vol. IV, doc. 745. Sevilla, 6 de noviembre de 1520. *Vid. supra*.

del flete, mantenimientos y seguro para esa travesía²⁴. Es decir, en 1520, el precio de enviar una esclava negra sana y en su edad más productiva por la ruta de Sevilla a Puerto Rico ascendía a 18.937,5 mrs, a los que habría que sumar todavía el pago del almojarifazgo en el puerto de llegada. En ese año, la documentación del almojarifazgo pagado en San Juan de Puerto Rico nos informa de que los esclavos negros que se desembarcaban en la isla eran valorados en media a 51,8 pesos de oro (sin que el sexo implicase una valoración diferencial), es decir, 23.310 mrs, aunque lo más probable es que esta esclava fuera valorada en Puerto Rico en 55 o 60 pesos de oro (24.750-27.000 mrs) (Pérez García, 2021), lo que significa que seguramente se abonaron por ella entre 1.856,25 y 2.025 mrs por este concepto fiscal, lo que eleva finalmente el coste de poner una esclava negra de esas características disponible para su venta en Puerto Rico y llevada por la ruta de Sevilla hasta una cifra que oscilaría entre los 20.793,75 y los 20.962,5 mrs aproximadamente. Si consideramos el precio de venta en la isla en 1520 que hemos señalado (entre 24.750 y 27.000 mrs), esto significaría que el beneficio que se podría obtener en una operación de esta naturaleza oscilaría hacia 1520-1521 entre los 3.956,25 y los 6.037,5 mrs, es decir, ascendería a entre el 19% y el 28,8% respecto al total de la inversión realizada.

Si retomamos el caso de la nao San Nicolás, que iría desde Cabo Verde a Santo Domingo en 1535, podemos afirmar que el coste de poner el esclavo en esta última ciudad no bajaría, con seguridad, de los 16.689 mrs (11.533 mrs de precio en Cabo Verde; 1.781,25 mrs de flete y mantenimientos; 3.375 mrs por licencia a 9 ducados cada una), superando esta cifra para casos de licencias más caras. El pago del 7,5% de almojarifazgo del precio a que era valorado en el puerto (en este caso, otros 1.251,675 mrs) empujaría en esta fecha el coste final de poner el esclavo africano en Santo Domingo hasta los 17.940,9 mrs. El hecho de que se trate de un precio sensiblemente inferior al observado para 1520 (hay hasta unos 3.000 mrs de diferencia), que se produce además en un contexto general de alza de precios del esclavo negro africano en el mercado atlántico entre

24. Así, por ejemplo, el mercader lebrijano Miguel Romero pagó esa misma cantidad por cada uno de los ocho esclavos negros que enviaba al puerto de Santo Domingo (*Catálogo*, VIII, doc. 1033. Sevilla, 12 de septiembre de 1521). El mismo precio aparece en otro fletamento del mismo año, que especifica que se pagan “por razón de los dichos fletes e mantenimientos de los dichos esclavos e seguros dellos” (AHPSe, PNS, leg. 10551, fols. 503r-507r. Sevilla, 7 de junio de 1521).

1530 y 1535 (*vid. infra*), nos obliga a detenernos. Es verdad que hemos de considerar que, en el caso estudiado de 1520, el valor de la licencia ascendió a los 12,5 ducados, mientras que en 1535 se había reducido hasta los 9 ducados, lo que implica una diferencia de 1.312,5 mrs por este concepto. Aun así, si prescindiésemos de este factor, el coste de poner un esclavo negro en el Caribe en 1535 respecto a 1520 todavía sería inferior en una cantidad que se movería entre los 1.709 y los 1.540 mrs (8,1% y 7,4%, respectivamente), y esto a pesar de que durante el mismo periodo el esclavo de factoría portuguesa en África se había encarecido no menos de un 53%²⁵.

Estos datos, que pueden observarse de forma más clara en la tabla 1, muestran a la perfección la evidente rebaja de los costes que para la trata atlántica suponían tanto el tráfico negrero directo desde África hacia el Nuevo Mundo como la organización de grandes cargazones para el envío de piezas sueltas o en pequeños grupos dentro de barcos mercantes repletos de mercancías diversas que partían de Sevilla o de algún otro punto de Andalucía. Esto no supuso, sin embargo, una reducción de los precios de venta del esclavo negro en América. Antes, al contrario, se produjo un encarecimiento general del precio del esclavo negro en el mundo atlántico. En efecto, mientras que los precios en las factorías portuguesas de África subieron hasta un 53%, y en Sevilla se disparaban entre 1530 y 1535 en un 40% (*vid. infra*), los datos de los precios de venta conocidos para Puerto Rico o Santo Domingo hacia 1535-1536 (*vid. infra*) muestran que estos habían subido desde 1520 entre un 21% y un 50% aproximadamente, a pesar del abaratamiento de los fletes y de las licencias. El incremento de los beneficios de la trata negrera entre África y el Caribe superó ampliamente al movimiento de los precios, llegando a situarse para 1535 entre el 67% y el 150% respecto a la inversión realizada. Es decir, desde sus mismos orígenes, el mercado negrero atlántico comenzó a funcionar de manera claramente especulativa animado por la enorme liquidez de la que disponía la nueva demanda americana, de modo que la rentabilidad de la trata negrera atlántica creció a un

25. Puesto que el precio en la factoría africana era en 1520 de 7.500 *reais* (equivalente en ese momento a 7.500 mrs) (Fernández Chaves y Pérez García, 2016, p. 388), es decir, 4.033 mrs menos que en esta armazón de 1535.

ritmo tan vertiginoso que atrajo poderosamente el interés de los grandes *lobbies* de hombres de negocios de Sevilla por invertir en ella, lo que a su vez contribuyó no poco a su expansión durante las décadas siguientes (Fernández Chaves y Pérez García, 2016).

Tabla 1. Costes y beneficios de la trata negrera hacia el Caribe en 1520 y 1535 (en maravedís)

Concepto	Ejemplo de 1520	Ejemplo de 1535
Precio esclavo negro	12.000 (en Sevilla)	11.533 (en Cabo Verde)
Flete y mantenimiento	2.250	1.781,25
Licencia para transporte a América	4.687,5	3.375
<i>Precio de poner el esclavo en Puerto Rico o Santo Domingo</i>	<i>18.937,5</i>	<i>16.689,25</i>
Almojarifazgo en destino (7,5%)	1.856-2.025	1.251,675
TOTAL COSTES	20.793-20.962	17.940,925
<i>Precio de venta en Puerto Rico o Santo Domingo</i>	<i>24.750-27.000</i>	<i>30.000-45.000</i>
<i>Beneficio calculado respecto a la inversión realizada</i>	<i>19%-28,8%</i>	<i>67%-150% aproximadamente</i>

Solo un análisis comparado de los precios de los esclavos en los diferentes mercados atlánticos, atendiendo a las distintas partidas que contribuían a su formación, nos permite llegar a estas precisas conclusiones acerca de la evolución de la trata negrera hacia el Caribe en su fase inicial. Lo que nos interesa ahora es llamar la atención sobre el hecho de que esta transformación del mercado negrero atlántico, que implicaba el desdoblamiento de la ruta tradicional África-Europa y una alteración de la relación entre costes y precios con beneficios cada vez más altos, fue causada fundamentalmente por la demanda generada por la economía de explotación puesta en marcha en el Caribe. Para comprenderlo es importante observar la evolución del precio del esclavo negro en la región.

Sabemos que, en 1527, cuatro esclavos negros enviados por mercaderes de Sevilla valieron en Santo Domingo un total de 180 pesos de oro²⁶, lo que significa que cada esclavo se vendió en media a 20.250 mrs.²⁷. En los años siguientes, los precios subieron de forma acelerada. En 1533, en la ciudad de Puerto Rico los negros se vendían a 60 o 70 pesos de oro la pieza si se pagaban al contado (entre 27.000 y 31.500 mrs), pudiendo alcanzar los 200 pesos de oro si se compraban a fiado (Mira Caballos, 1997, p. 287). Para esas fechas en Cuba los precios eran similares, oscilando entre los 65 y 70 pesos (Wright, 1916, p. 197). Otro documento de 1534 carga más las tintas y explica que los negros traídos por los mercaderes a Puerto Rico costaban de 30.000 a 40.000 mrs y “con que se muera uno pierde el vecino lo que granjea todo el año” (Fernández Méndez, 1966, p. 57). Para evitar dicha escalada de precios, la audiencia de Santo Domingo intentó limitar los precios máximos. En 12 de julio de 1536 este órgano se quejaba a la emperatriz Isabel de la siguiente manera:

Todo lo de estas partes ya se sostiene con negros, y los mercaderes viendo la necesidad suben los precios, que los venden a ochenta y aun cien [pesos] [=36.000 a 45.000 mrs]. Pídenos los vecinos que pongamos tasa. Lo mejor sería que se tragesen por V. M. a cargo de los oficiales de Sevilla, o por la forma que estuvo asentada con fray Luis de Figueroa, prior de La Mejorada que V. M. tenía mandado viniese por presidente a esta Audiencia, que V. M. tomase asiento con el rey de Portugal (Saco, 1938, vol. 1, pp. 273-274).

La situación, por otra parte, no era exclusiva de las islas. También en 1530 los oficiales reales de Coro, en la provincia de Venezuela, se quejaban al Consejo de Indias de que el gobierno de los alemanes extorsionaba a los vecinos con precios abusivos, entre los que se contaba el de cien pesos por un esclavo (el mismo precio desorbitado indicado por la audiencia de Santo Domingo en 1536), por lo que solicitaban el establecimiento de precios de venta fijos (Friede, 1961, pp. 419-420). La petición

26. *Catálogo*, 2004, vol. IX, docs. 272 y 248.

27. A razón de 450 mrs cada peso de oro, el valor que la documentación notarial sevillana nos informa que valían dichos pesos de oro de Santo Domingo durante todo este periodo. Sobre el peso, véanse Hamilton (2000, pp. 44-45, nota 107) y Luengo Muñoz (1950, pp. 22-24).

de precios tasados parece que fue, pues, bastante general por parte de los colonos. Según Saco,

lo mismo pidieron a la Emperatriz los oficiales reales de aquella isla en 12 de septiembre del referido año, fundándose en que los negros que antes se compraban en Cabo Verde en veinte ducados [7.500 mrs], ya valían allí cuarenta y cincuenta [15.000-18.750 mrs], vendiéndose en La Española a setenta y ochenta pesos [31.500-36.000 mrs]. Era, pues, todo el provecho para los mercaderes que los llevaban, quedando los vecinos pobres y adeudados (Saco, 1938, vol. 1, p. 274).

El testimonio es sumamente valioso, pues aparte de que el dato del precio del esclavo en Cabo Verde confirma la validez de los ofrecidos anteriormente, nos informa de que el precio en Santo Domingo podía llegar a doblar el pagado en África.

Frente a estas pretensiones procedentes de La Española, los mercaderes sevillanos consiguieron en 1539 que el rey ordenase a la audiencia que no se fijase el precio máximo en 65 pesos por pieza (29.250 mrs) (Mira Caballos, 1997, p. 287, nota 137), si bien todavía en 1541 los vecinos de La Española pedían al monarca que no se vendiesen los negros a más de los 65 pesos porque, dado que los necesitaban para sustentarse, “de necesidad les han de dar el precio que los mercaderes quieren” (Mira Caballos, 1997, p. 287, nota 137). Las quejas estaban fundadas, pues sabemos que, por ejemplo, en 1536, dos esclavos negros se vendieron en la isla de San Juan a 152 pesos de oro, es decir, a razón de 34.200 mrs cada uno²⁸.

Como hemos visto, estos datos nos permiten conocer que los márgenes de beneficios de la trata negrera entre Cabo Verde y las islas de Santo Domingo y San Juan hacia 1535 eran al menos tres veces más altos que los que se podían obtener en 1520 en la primigenia ruta Sevilla-Caribe, y que la reducción de los costes por el abaratamiento de los fletes y licencias no implicó en la década de 1530 la ansiada reducción de precios querida por los colonos españoles. Por ello, y ante la imparable carestía de los esclavos negros, desde San Juan y Santo Domingo se hubieron de desplegar otras

28. *Catálogo*, 2006, vol. X, doc. 1444. Sevilla, 13 de septiembre de 1536.

estrategias para obtener la mano de obra esclavizada que precisaban: la insistencia en la esclavización de los indios, mucho más baratos que los africanos (en 1535, sus precios medios se movían en las Antillas entre los 5,3 y los 8,5 pesos en función de edad y sexo) (Mira Caballos, 1997, pp. 288-289), y el contrabando de negros, que eran introducidos en las islas mediante partidas ilegales (Eagle, 2018), lo que hacía posible prescindir tanto de una parte de los beneficios que se llevaban los intermediarios como de los onerosos costes de licencias y derechos reales que suponían una parte sustancial del precio del esclavo; no olvidemos que, en el caso estudiado de la nao San Nicolás de 1535, el coste de la licencia suponía el 20% de los costes de pasar cada esclavo a Santo Domingo, aparte del otro 7,5% de derechos de almojarifazgo pagados en el puerto.

La extensión del mercado negrero hacia América y la modificación de las rutas atlánticas

Los datos anteriores nos permiten detectar cómo el desarrollo de un verdadero mercado de esclavos negros en el Caribe contribuyó de manera decisiva a la modificación de las rutas negreras atlánticas, debido a los elevados precios pagados en las Grandes Antillas. Estos fueron incluso superados por los que se llegaron a abonar en la gran ciudad de México-Tenochtitlán. En efecto, en 1528, el precio medio de los escasísimos y demandados esclavos negros que allí se vendían ascendía en la capital de la Nueva España a más de 174 pesos de oro (78.300 mrs)²⁹, mientras que era posible adquirir grupos de 50 o 100 esclavos indios por solo tres pesos de oro la unidad o incluso menos (Millares Carló y Mantecón, 1945, vol. 1, núms. 1189, 1212, 1381, 1652). Es verdad que esos precios responden a un mercado de esclavos que atravesaba una coyuntura muy especial, caracterizado tanto por una liquidez excepcional como por una escasez y necesidad de esclavos negros muy acusada. Por ello, esos precios tendieron a moderarse, de modo que el precio medio

29. El dato lo calculamos a partir de una muestra de nueve esclavos negros (siete varones y dos mujeres) vendidos en la ciudad de México en 1528 (Millares Carló y Mantecón 1945, vol. 1, núms. 907, 994, 1139, 1214, 1254, 1314, 1387, 1498, 1556). En todos estos *registros* se habla de pesos de oro, y en dos de ellos (núms. 1254 y 1498) se especifica que se trata de pesos de oro de minas, es decir, de 450 mrs cada uno. Cf. Luengo Muñoz (1950, p. 22).

del esclavo negro en la ciudad de México se había reducido a algo más de 102 pesos de oro³⁰ (45.900 mrs) en 1536. A pesar de todo, es posible que en ese momento ese precio continuase siendo el más alto de todo el mercado negrero atlántico, superior incluso al máximo de los cien pesos que podían llegar a alcanzar los negros en la isla de Santo Domingo o en la provincia de Venezuela. Mientras tanto, aunque todavía era posible adquirir esclavos indios a precios bajos, la cualificación de algunos grupos en el trabajo de las minas había hecho ascender su precio de manera muy sensible, como aquel grupo de 30 indios “diestros” en el trabajo de las minas de Taxco que fue vendido en noviembre de aquel año por 1.500 pesos de oro de minas (Millares Carló y Mantecón, 1946, vol. 2, núm. 2028), es decir, a 50 pesos la pieza; aun así, era solo la mitad del precio alcanzado por un esclavo negro en aquella fecha.

Los precios que alcanzaban los esclavos negros en el Caribe y en la Nueva España hacia 1530-1535 eran tan elevados que acabaron afectando de manera decisiva a las rutas esclavistas que partían de África, tanto a las que se dirigían a Europa como a las de carácter estrictamente intraafricano. Así se ha constatado, por ejemplo, para el flujo de esclavos africanos que, procedente del reino de Benín, se había venido transportando desde principios del siglo XVI desde la isla de Santo Tomé hasta la factoría de San Jorge de la Mina, en la costa del golfo de Guinea, donde eran cambiados por oro. Aunque sabemos que ya en 1522 se llevaron esclavos desde Santo Tomé hasta Puerto Rico, parece que fue especialmente desde comienzos de la década de 1530 cuando la demanda española desde las Antillas recondujo hacia el Caribe una buena parte de los cargamentos tradicionalmente destinados a la Mina (Ballong-Wen-Mewuda, 1993, pp. 323-364; Vogt, 1973).

Asimismo, los tradicionales mercados de la Península Ibérica compitieron cada vez con mayor dificultad con la demanda caribeña. Sabemos que la apertura del mercado negrero de Puerto Rico en 1519-1521 afectó directamente al mercado esclavista de Sevilla al absorber en torno al 9% de los esclavos traficados por los portugueses en esos años en el

30. El cálculo se basa en una muestra compuesta de las ventas de 13 esclavos negros (8 varones y 5 mujeres) que tuvieron lugar en la ciudad de México en 1536 (Millares Carló y Mantecón, 1946, vol. 2, núms. 1796, 1878, 1883, 1893, 1954, 1962, 1967, 1970, 2058, 2098, 2100, 2134). Como se especifica en el núm. 1893, se trata de nueve de pesos de oro de minas.

Atlántico, modificando incluso la relación numérica entre sexos de los negros vendidos en la ciudad andaluza (Pérez García, 2021). Con el paso de los años, este efecto no dejó de crecer. Hacia 1530, la populosa y rica ciudad de Sevilla, cabecera del comercio americano, todavía era junto con Lisboa uno de los principales mercados de esclavos negros africanos del espacio atlántico; en ese año el precio medio de estos esclavos se situaba en Sevilla en 12.829 mrs³¹, una cifra que incluía los impuestos que gravaban su venta en la ciudad (Pérez García y Fernández Chaves, 2016). Aunque el precio medio del esclavo negro en la ciudad de Sevilla creció de manera acelerada durante el quinquenio siguiente hasta alcanzar los 17.902 mrs en 1535, lo que suponía un incremento del 40%, esto era claramente insuficiente para competir con los precios pagados en Santo Domingo o Puerto Rico, que en esas fechas eran entre un 40% y un 60% superiores, y en la ciudad de México se pagaba aún más.

Así pues, la conexión del Caribe con el mercado negrero atlántico, que se produjo a partir de 1520 y se consolidó claramente a partir de los primeros años de la década de 1530, modificó de manera significativa y definitiva su funcionamiento, atrayendo además y progresivamente una parte cada vez mayor de la trata negrera atlántica hacia las Indias de Castilla. A pesar de todo, esta afectación de los ejes de la trata atlántica no fue todavía suficiente para desplazar de manera radical las rutas esclavistas que por vía marítima siguieron dirigiéndose desde África hasta la península Ibérica, donde Lisboa y Sevilla continuaron siendo durante mucho tiempo importantes mercados esclavistas y polos de concentración de población africana esclavizada (Fonseca, 2010; Pérez García y Fernández Chaves, 2010 y 2019).

Apéndice metodológico. Cálculo del precio medio del esclavo “negro” en la ciudad de Sevilla entre 1530 y 1535

Para el cálculo del precio de los esclavos en Sevilla se han tenido en cuenta los siguientes criterios. En primer lugar, se han considerado únicamente esclavos calificados en la documentación como sanos y que no presentan tachas de ningún tipo (borracho, ladrón, huidor, que coma

31. En el apéndice que cierra este trabajo incluimos la explicación metodológica del procedimiento de cálculo de este precio medio.

tierra, que tenga gota coral, etc., y en el caso de las mujeres, la calificación de “puta”), a fin de evitar en la muestra su efecto sobre los precios de mercado. En segundo lugar, se ha seleccionado el grupo mayoritario de esclavos que componía el mercado de la ciudad, es decir, el de jóvenes en mejores condiciones físicas y laborales. Las franjas de edad seleccionadas han sido la de 17 a 26 años en varones y de 16 a 26 en mujeres; los individuos menores de 15 años presentan precios significativamente inferiores, mientras que a partir de 28-30 años experimentan una notable variabilidad, directamente relacionada con el estado físico y la capacidad productiva del esclavo. Los precios de los esclavos que se encuentran en las franjas de edad elegidas muestran una considerable coherencia entre ellos, lo que nos asegura que estamos observando un mismo producto de mercado, tal y como lo entendían y valoraron los contemporáneos. Se atiende, lógicamente, a la variable sexo, factor que indudablemente afectaba al precio, si bien de manera cambiante a lo largo del siglo; las causas de esto siguen pendientes de explicación para la investigación en el futuro. Por último, las expresiones descriptivas utilizadas para referirse a los esclavos, las indicaciones o no de origen geográfico y el grado de conocimiento lingüístico (bozal, ladino, “entre bozal y ladino”) han sido también consideradas a fin de intentar percibir si afectaban de alguna manera al precio del esclavo en el mercado de la ciudad de Sevilla.

Hay un último factor que influía en el precio: las características estrictamente personales y físicas de cada esclavo, que podían hacer variar de forma enorme su precio; por ejemplo, esclavos negros de Guinea de 25 años fueron valorados en la ciudad de Sevilla a lo largo del mismo año de 1535 en 14.250, 16.500, 22.000 o 33.750 maravedís respectivamente, lo que arroja diferencias de precio que podían superar el 230% para individuos, en principio, con un mismo perfil. Por ello el cálculo de precios medios dentro de cada grupo trata de minimizar el impacto de esta variable a fin de poder percibir las tendencias generales en la valoración de los esclavos. Este último factor de variación del precio afecta a nuestra capacidad para extraer conclusiones acerca de los precios en aquellos taxones escasamente representados en nuestra muestra; en cualquier caso, se apuntan tendencias que avalan la necesidad de atender a todas estas variables para el estudio de los precios en los mercados de esclavos.

Tabla 2. Precio medio de los esclavos negros vendidos en la ciudad de Sevilla en 1530 (precios en maravedís)

Hombres Muestra: 60 casos. Edades: 17 a 26 años		Mujeres Muestra: 44 casos. Edades: 16 a 26 años.	
<i>Descripción del esclavo</i>	<i>Precio medio</i>	<i>Descripción de la esclava</i>	<i>Precio medio</i>
“esclavo negro” / “esclavo de color negro” [34 casos]	12.780	“esclava negra” / “esclava de color negra” [11 casos]	12.895
“esclavo de color negro [...] natural de Guinea” [21 casos]	14.668	“esclava de color negra [...] natural de Guinea” [25 casos]	11.824
“esclavo de color negro [...] natural de Guinea”, bozal [1 caso]	13.000	“esclava de color negra [...] natural de Guinea”, bozal [1 caso]	7.500
“esclavo de color negro [...] natural de nación de negros” [1 caso]	15.000	“esclava de color negra [...] natural de Guinea”, “algo ladina” [1 caso]	10.000
		“esclava de color negra [...] natural de Guinea”, ladina [2 casos]	12.250
“esclavo de color negro”, ladino [2 casos]	10.000	“esclava de color negra”, ladina [1 caso]	17.625
		“esclava de color negra [...] natural de mandinga” [1 caso]	11.625
“esclavo de color negro [...] natural de Tavira” [1 caso]	12.000	“esclava de color negra”, natural de Portugal [1 caso]	12.000
		“esclava de color negra”, bozal [1 caso]	11.000
<i>Precio medio esclavo negro</i>	13.376	<i>Precio medio esclava negra</i>	12.084
Valor total de estos 104 esclavos: 1.334.267 mrs. <i>Precio medio por esclavo negro sin distinción de sexo: 12.829 mrs.</i>			

Fuente: AHPSe, PNS, legs. 37, 38, 1530, 1531, 2260, 2261, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3391, 4908, 4976, 9138, 9782, 9783, 10554, 10555, 11514.

Tabla 3. Precio medio de los esclavos negros vendidos en la ciudad de Sevilla en 1535 (precios en maravedís)

Hombres Muestra: 30 casos. Edades: 17 a 26 años.		Mujeres Muestra: 23 casos. Edades: 16 a 26 años.	
<i>Descripción del esclavo</i>	<i>Precio medio</i>	<i>Descripción de la esclava</i>	<i>Precio medio</i>
“esclavo negro” / “esclavo de color negro” [10 casos]	17.262	“esclava negra” / “esclava de color negra” [5 casos]	20.775
“esclavo de color negro [...] natural de Guinea” [11 casos]	19.027	“esclava de color negra [...] natural de Guinea” [10 casos]	17.968
“esclavo de color negro [...] natural de Guinea”, bozal [5 casos]	18.825	“esclava de color negra [...] natural de Guinea”, bozal [3 casos]	15.041
“esclavo de color negro [...] natural de Guinea”, ladino [1 caso]	18.281	“esclava negra [...] natural de Guinea [...] entre bozal y ladina” [1 caso]	15.000
“esclavo negro natural de Çape” [1 caso]	16.500	“esclava de color negra”, ladina [1 caso]	9.750
“esclavo negro natural de Terranova ques en la Guinea” [1 caso]	15.000	“esclava negra de la isla de Santo Tomé”, bozal [1 caso]	15.750
esclavo negro “natural de Cabo Verde” [1 caso]	22.500	“esclava negra”, bozal [1 caso]	12.562
		“esclava de color negra [...] nacida en Granada” [1 caso]	18.750
<i>Precio medio esclavo negro</i>	18.277	<i>Precio medio esclava negra</i>	17.412
<p>Valor total de estos 53 esclavos/as: 948.823 mrs. <i>Precio medio por esclavo negro sin distinción de sexo: 17.902 mrs.</i></p>			

Fuente: AHPSe, PNS, legs. 48, 49, 50, 3308, 3309, 3312, 5856, 9142, 9143, 10557.

Anexo documental

- Documento 1. Real cédula confirmando la prohibición de la esclavitud de los indios decretada por cédula real dada en Madrid a 2 de agosto de 1530. AGI, Indiferente, 422, libro 15, fols. 8r-9r. Ocaña, 25 de enero de 1531.

[en el margen izquierdo:] “sobrecarta de otra para que no se hagan los yndios esclavos”.

“Don Carlos etc. A vos el nuestro governador y oficiales de la provincia de Nicaragua o a otras qualesquier nuestras justicias della o otras qualesquier personas a quien lo de yuso en esta nuestra carta contenido toca e atañe y a cada uno de vos salud e gracia. Sepades que Nos mandamos dar e dimos una nuestra carta firmada de nuestro nombre y sellada con nuestro sello su thenor de la qual es este que se sygue:

aqui entra la provision general para que ningunos yndios se puedan hazer esclavos que esta asentada en el libro de la Nueva España fecha en Madrid a doss de agosto de 1530 años.

Y porque nuestra voluntad es que lo contenido en la dicha nuestra provision que de suso va encorporada se guarde y cumpla como en ella se contiene, Nos vos mandamos que la veays y guardeys e cumplays y executeys e hagays guardar e cunplir y executar en todo e por todo segund e como en ella se contiene e contra el thenor e forma della ni de lo en ella contenido no vayades ni pasedes ni consyntades ya traspasar en tiempo alguno ni por alguna manera so las penas en ella contenidos e demas so pena de la nuestra merced e de cient mill maravedis para la nuestra camara. Dada en Ocaña a veynte e çinco dias del mess de henero año del señor de mill e quinientos e treynta y un años. Yo la Reyna. Refrendada de Samano, firmada del doctor Beltran y licenciado Suarez.

— Id. para la provinçia de Yucatan e Coçumel.

— Id. para las tierras e provinçias de Galizia de la Nueva España.

— Id. para Tierra Firme llamada Castilla del Oro.

— Id. para la provincia de Guatemala.

- Id. para la provincia y cabo de Honduras.
 - Id. para las provinias y golfo de Veneçuela y Cabo de la Vela.
 - Id. a vos el nuestro governador de la provincia de Santa Marta / y no habla esta con mas.
 - Id. para la ysla de Cuba.
 - Id. para la ysla de Sant Juan”.
- Documento 2. Cédula real ordenando pregonar la prohibición de esclavizar indios. AGI, Indiferente, 422, libro 15, fol. 9r-v. Ocaña, 25 de enero de 1531.

[en el margen izquierdo:] “al governador y oficiales de la provincia de Santa Marta / como se les enbia capitulacion de los esclavos”.

“La Reyna. Nuestro governador y ofiçiales de la provincia de Santa Marta sabed que nos havemos mandado dar una nuestra carta e provision real firmada de nuestro nonbre y sellada con nuestro sello para que en las nuestras Yndias, yslas e Tierra Firme del mar oçeano no se pueden hazer ni tomar ningunos yndios por esclavos y he mandado dar nuestra sobrecarta della para que en esa tierra se guarde y execute como por ella vereys, la qual con la presente vos mando enbiar, por ende yo vos mando que luego que la reçibays la hagays pregonar publicamente en esa tierra y que se guarde y cunpla y execute como en ella se contiene syn falta alguna y vos los nuestros ofiçiales terneys espeçial cuydado dello y de me avisar de como se cunple y de las diligencias que con ella se an fecho. Fecha en Ocaña a 25 de henero de quinientos e treynta y un años. Yo la Reyna, refrendada de Samano, señalada del doctor Beltran y Xuarez.

- Id. al governador y oficiales de la provincia de las Higueras y cabo de Honduras.
- Id. al governador y oficiales de Tierra Firme llamada Castilla del Oro.
- Id. al governador y oficiales de la provincia de Veneçuela y Cabo de la Vela.
- Id. al governador y oficiales de la provincia de Nicaragua.
- Id. al governador y oficiales de la provincia de Guatimala.
- Id. al governador y oficiales de Galizia de la Nueva España.
- Id. al governador y oficiales de la provincia de Yucatan e Coçumel.

- Id. al gobernador y oficiales de la ysla Fernandina antes llamada Cuba.
- Id. al gobernador y oficiales de la ysla de Sant Juan.
- Id. al gobernador y oficiales de la ysla de Cubagua”.

Referencias bibliográficas

- Aram, B. (2008). *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América. Pedrarias y Balboa*. Fundación Jorge Juan & Marcial Pons.
- y Obando Andrade, R. (2017). Violencia, esclavitud y encomienda en la conquista de América, 1513-1542. *Historia Social*, (87), 129-148.
- Ballong-Wen-Mewuda, J. B. (1993). *São Jorge da Mina 1482-1637. La vie d'un comptoir portugais en Afrique occidentale* (vol. 1). Fondation Calouste Gulbenkian.
- Beltrán Martínez, R. (1952). Primeras casas de fundición. *Historia Mexicana*, 1(3), 372-394.
- Chaunu, H. y Chaunu, P. (1955). *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Partie Statistique* (t. 2). Librairie Armand Colin.
- Chipman, D. E. (1966). The Traffic in Indian Slaves in the Province of Pánuco, New Spain, 1523-1533. *The Americas*, 23(2), 142-155.
- Cortés López, J. L. (2004). *Esclavo y colono. Introducción y sociología de los negroafricanos en la América española del siglo XVI*. Ediciones Universidad de Salamanca.
- Deive, C. E. (1995). *La Española y la esclavitud del indio*. Fundación García Arévalo.
- Eagle, M. (2018). Tiempos contrarios: arribadas de barcos negreros en la isla Española, siglo XVI. En R. M. Pérez García, M. F. Fernández Chaves y J. L. Belmonte Postigo (Coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico* (pp. 121-133). Editorial Universidad de Sevilla.
- Fernández Chaves, M. F. y Pérez García, R. M. (2016). La élite mercantil judeo-conversa andaluza y la articulación de la trata negrera hacia las Indias de Castilla, ca. 1518-1560. *Hispania*, 76(253), 385-414.
- Fernández Méndez, E. (1966). Las encomiendas y esclavitud de los indios de Puerto Rico, 1508-1550. *Anuario de Estudios Americanos*, 23, 377-433.
- Fernández Rodríguez, Pedro (1994). *Los dominicos en la primera evangelización de México*. Editorial San Esteban.

- Fonseca, J. (2010). *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*. Edições Colibri.
- Friede, J. (1961). *Los Welser en la conquista de Venezuela*. Ediciones Edime.
- Fuente, A. de la (2009). Esclavitud, 1510-1886. En C. Naranjo Orovio (Coord.), *Historia de Cuba*. (vol. 1, pp. 129-152). En C. Naranjo Orovio (Dir.), *Historia de las Antillas*, 5 vols., CSIC-Doce Calles.
- Hamilton, E. J. (2000). *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1600*. Crítica.
- Instituto Hispano-Cubano de Historia de América (1930-2017). *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla* (14 vols.). Instituto Hispano-Cubano de Historia de América.
- Ladero Quedada, M. A. (2008). *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*. Dykinson.
- Luengo Muñoz, M. (1950). Sumaria noción de las monedas de Castilla e Indias en el siglo XVI. *Anuario de Estudios Americanos*, 7, 325-366.
- Millares Carló, A. y Mantecón, J. I. (1945-1946). *Índice y extractos de los Protocolos del Archivo de Notarías de México, D. F.* (vols. 1 y 2). El Colegio de México.
- Mira Caballos, E. (1997). *El indio antillano: repartimiento, encomienda y esclavitud (1492-1542)*. Muñoz Moya editor.
- Newson, L. (1982). The Depopulation of Nicaragua in the Sixteenth Century. *Journal of Latin American Studies*, 14(2), 253-286.
- Otte, E. (1977). *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*. Fundación John Boulton.
- (2008). *Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*. Centro de Estudios Andaluces.
- Pérez García, R. M. (2021). El mercado de esclavos de Puerto Rico y los comienzos del tráfico negrero transatlántico, 1509-1523. En M. F. Fernández Chaves y R. M. Pérez García (Coords.), *Tratas atlánticas y esclavitudes en América. Siglos XVI-XIX* (pp. 143-183). Editorial Universidad de Sevilla.
- y Fernández Chaves, M. F. (2010) Las redes de la trata negrera: mercaderes portugueses y tráfico de esclavos en Sevilla (c. 1560-1580). En A. Martín Casares y García Barranco, M. (Comps.), *La esclavitud negroafricana en la historia de España. Siglos XVI y XVII* (pp. 5-34). Comares.
- y Fernández Chaves, M. F. (2016). L'alcabala des esclaves de Séville. Notes et données pour une étude dans la seconde moitié du XVI^e siècle. *Rives Méditerranéennes*, (53), 83-102.

- y Fernández Chaves, M. F. (2019). Movilidad de los esclavos en el espacio atlántico ibérico del siglo XVI. En M. F. Fernández Chaves y R. M. Pérez García (Coords.), *Movilidad, interacciones y espacios de oportunidad entre Castilla y Portugal en la Edad Moderna* (pp. 141-166). Editorial Universidad de Sevilla.
- Ramos, D. (1976). El negocio negrero de los Welser y sus habilidades monopolistas. *Revista de Historia de América*, (81), 7-81.
- Rumeu de Armas, A. (1969). *La política indigenista de Isabel la Católica*. Instituto “Isabel la Católica” de Historia Eclesiástica.
- Saco, J. A. (1938). *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países américo-hispanos* (vol. 1). Cultural S. A.
- Stone, E. (2019). War and Rescate. The Sixteenth-Century Circum-Caribbean Indigenous Slave Trade. En I. Altman y D. Wheat, D. (Eds.), *The Spanish Caribbean & the Atlantic World in the Long Sixteenth Century* (pp. 47-68). University of Nebraska Press.
- Vogt, J. L. (1973). The Early Sao Tome-Principe Slave Trade with Mina, 1500-1540. *International Journal of African Historical Studies*, 6(3), 453-467.
- Wright, I. A. (1916). *The Early History of Cuba, 1492-1586*. The MacMillan Company.
- Zavala, S. (1938). Los trabajadores antillanos en el siglo XVI. *Revista de Historia de América*, (2), 31-67.
- (1952). Nuño de Guzmán y la esclavitud de los indios. *Historia Mexicana*, 1(3), 411-428.
- (1967). *Los esclavos indios en Nueva España*. El Colegio Nacional.

Manuel Caldeira y la trata de esclavos en el Caribe, 1556-1562³²

Manuel F. Fernández Chaves
Universidad de Sevilla

*He cousa que sempre val
e tresdobra ho cabedal
em Castella e nas Antilhas³³*

Introducción. La licencia de 2.000 esclavos de Manuel Caldeira y sus socios

En la historia de la trata de esclavos es conocido el sistema de licencias que se organizó durante casi todo el siglo XVI para fiscalizar el paso de esclavos a la América española. Este sistema ha sido estudiado en líneas generales en obras ya clásicas (Mellafe, 1979; Saco, 1879; Scelle, 1906) , así como en trabajos que han tratado

32. This paper was carried out within the framework of the project “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union Horizon 2020 research and innovation programme through the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846, and is directed by professor Consuelo Naranjo Orovio, of the Institute of History-CSIC.

Este trabajo también ha sido realizado en el marco del proyecto de I+D “El tráfico de esclavos y la economía atlántica del siglo XVI”, PID2019-107156RB-I00, financiado por el Gobierno de España.

33. García de Resende en su *Miscelânea*, ca. 1534, hablando de los beneficios de la trata de esclavos hacia Castilla y las Indias, citado por Godinho (1969, p. 478).

de establecer tendencias generales (Donoso Anes, 2001; García Fuentes, 1982; Lorenzo Sanz, 1979, t. 1, pp. 541-542; Mira Caballos, 1994; Mendes, 2008). Sin embargo, también se ha profundizado en la navegación de los esclavos por parte de los mercaderes y marineros portugueses (Torrão, 1999, t. 2, pp. 525-542, *passim* y 2002; Ventura, 1999, pp. 53-72), que últimamente ha dado paso a estudios recientes en los que se realiza una profunda revisión historiográfica y se analiza la gestión, reventa y especulación de forma pormenorizada de estas licencias, enlazando las concesiones con los ritmos efectivos de envíos de esclavos (Ortiz Arza, 2019 y 2020; Pérez García, 2015). Entre las licencias son conocidas algunas grandes concesiones o paquetes otorgados por la Corona de forma graciosa o a cambio de un servicio económico, cuyo fin era el de dinamizar la trata negrera, como los 4.000 esclavos concedidos al cortesano Laurent de Gorrevod en 1518 o los otros 4.000 esclavos cedidos en forma de asiento a los mercaderes Enrique Ehinger y Jerónimo Sayler en 1528 por cuatro años, en cuya gestión mercantil tuvieron un destacado papel los conversos sevillanos (Fernández Chaves y Pérez García, 2016).

Con el paso del tiempo se continuaron cerrando acuerdos o asientos con varios mercaderes para que, a cambio de paquetes de licencias de diverso número, enviasen esclavos a las Indias. A mediados de la década de 1550, destaca la licencia concedida el 2 de marzo de 1556 a Manuel Caldeira, para pasar 2.000 esclavos a las Indias a cambio de 18.000 ducados, estudiada por varios autores (Scelle, 1906, t. 1, pp. 227, 297-299; Torrão, 2011; Ventura, 1999, pp. 42-50, 141-143), después de que Caldeira hubiese prestado la importante suma de 62.220 escudos a Felipe II para la dote de su casamiento con María de Inglaterra (Ventura, 1999, p. 47). Esta apertura hacia los portugueses tras las abdicaciones de Bruselas era fruto del entendimiento entre los Avís y los Habsburgo, unidos por lazos matrimoniales, así como de la influencia de los mercaderes portugueses en los círculos mercantiles amberinos (Frade, 2006; Freire, 1920; Goris, 1925, pp. 215-230, 371-372; Vázquez de Prada, 1950).

Ya en 1552 el cuñado y más tarde también suegro de Manuel Caldeira, Bento Rodrigues (Torrão, 2011, p. 49-50, 63), había enviado a aquel y a otros agentes a Holanda a construir una nave para la *Carreira da Índia* con la intercesión de João III, figurando Caldeira entre los acreedores de la monarquía en 1556 (Ventura, 1999, pp. 77-80). Desde esa buena

posición Caldeira negoció en Flandes las 2.000 licencias, que obtuvo el 2 de marzo de 1556, y en noviembre de ese mismo año el monarca dio permiso a Bento Rodrigues para que enviase a Flandes un agente con el fin de enviar trigo desde allí para “se proverem os tratos de Cabo Verde e São Tomé” (Torrão, 2011, p. 47). Las influencias de los comerciantes, además de las buenas relaciones diplomáticas de Felipe II con su tío político, João III, también llevaron a que Felipe II concediese de manera graciosa, unos días después de la de Caldeira, otra licencia para pasar 200 esclavos a las Indias al secretario de João III, Pedro Alcáçova Carneiro³⁴, no siendo esta la primera que recibía, ya que había obtenido otra de 300 esclavos en 1546 (Ventura, 1999, p. 83).

La gestión anual de esta licencia no ha sido tan estudiada y con este trabajo no nos proponemos agotar el tema, pero sí establecer un marco general sobre el mismo. Este negocio reportó grandes beneficios a Manuel Caldeira o, más bien, a un consorcio del que era la cabeza visible, pues este había formado una sociedad con su cuñado y después también con su suegro Bento Rodrigues y el mercader Diogo de Castro, que en 1559 era factor del rey de Portugal en Castilla. Los tres aparecen en la documentación como arrendadores de los “tratos de Santo Tomé y Cabo Verde”, cuyo monto y beneficios o pérdidas se repartía en tres partes iguales (Ventura, 1999, p. 86; Torrão, 2011, p. 48). Los tres habrían planeado potenciar su posición como contratadores con la obtención de las 2.000 licencias ya indicadas en un negocio meditado y calculado que tendría un hondo impacto en la trata negrera del siglo XVI (Torrão, 2011, pp. 46-47).

En los pleitos que se originaron en la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias por acusaciones de mala gestión de este asiento, algunos testigos portugueses indicaban cómo “Diego de Castro hacía los negocios del dicho Manuel Caldera como su compañero e consorte”, añadiendo que “los tres tenían arrendado el trato de Cabo Verde de los esclavos y en lo tocante a esto eran todos tres compañeros... ha visto todos los

34. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Justicia (J), leg. 35, fols. 133v-134v. *El fiscal con el factor Benito Rodríguez, Manuel Caldera y la Compañía de Tratadores de Guinea sobre que diesen por perdidos los negros y mercaderías que venían en el galeón San Pedro que arribó al Puerto del río Ocoa sin licencia de Su Majestad*. Real cédula. Bruselas, 14 de marzo de 1556.

susodichos nombraban las personas de oficiales y factores que habían de ir con los dichos esclavos”³⁵.

Los envíos de esclavos de Manuel Caldeira y sus socios

Gracias a los pleitos que ocasionaron tanto las entradas ilegales de esclavos financiadas por esta sociedad mercantil (estudiados parcialmente en Ventura, 1999, pp. 87-104) como las confiscaciones de algunos de los retornos que luego estudiaremos, conocemos el ritmo de envíos de esclavos a las Indias de Manuel Caldeira. Si se le concedió la licencia el 2 de marzo de 1556, todo estaba ya preparado antes de junio de aquel año para enviar un lote de 710 esclavos en cuatro barcos, según el poder dado por Manuel Caldeira en Lisboa en marzo o abril³⁶. Se enviaron otros 310 esclavos en dos barcos, más 170 en otros dos navíos, alcanzándose aquel año más de la mitad de los envíos previstos, con 1.110 esclavos registrados en la Casa de la Contratación de Sevilla. No obstante, el navío San Antonio se hundiría frente las costas de Nueva España, por lo que llegaron a venderse solo 38 de los 210 esclavos registrados³⁷. La nao La Concepción fue interceptada por corsarios franceses en su viaje desde Santo Tomé, quienes se llevaron 77 esclavos, y de los 90 esclavos de la nao La Trinidad murieron 8 en la travesía (Ventura, 1999, p. 95), con lo que el volumen total de envíos pasó de un teórico 1.110 esclavos registrados a 853. En 1557 se enviaron “solo” 490 esclavos en 6 barcos, y a partir de aquel momento el ritmo decayó con 340 piezas en 1558, de las cuales llegaron 230 al morir 50 de las embarcadas en la nao Ntra. Sra. de la Concepción³⁸ y no poderse cargar las 60 piezas del Santi Spiritus al haber sido tomado el navío por franceses en Madeira, antes de llegar a Cabo Verde³⁹; en 1559, únicamente se registraron 15 piezas.

35. AGI, J, leg. 853, núm. 3. *Testificaciones de Pedro Fernandes, vecino de Tavira y Manuel Rodrigues de Freixo, vecino de Lisboa, ambos estantes en Sevilla*. 20 de agosto de 1560.

36. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Poder dado el 29 de abril de 1556 en Lisboa a Melchor de Vega, factor en Sevilla, para registrar los esclavos en Sevilla*.

37. AGI, J, leg. 848, núm. 2.

38. AGI, J, leg. 888, núm. 5.

39. AGI, J, leg. 853, núm. 5. *Manuel Caldera con el fiscal de su Magestad sobre que pide licencia para pasar a las Indias sesenta esclavos*, 21 de octubre de 1560. Scelle (1906) ya se hace eco de este pleito (t. 1, pp. 297-298).

Esto arrojaba un total de 1.955 esclavos registrados y enviados a las Indias en solo tres años (aunque solo habían llegado, por los distintos accidentes reseñados, 1.588 esclavos), a una media anual para 1556-1559 de algo más de 488 esclavos registrados (397 de forma efectiva), todo un alarde de capacidad logística y técnica que dejaba muy atrás el ritmo más fragmentado de envíos organizados por mercaderes castellanos — como los hermanos Torres, que actuaban desde Lisboa y Sevilla—, que en algunas ocasiones habían sido también intensos (Torrão, 2002; Ventura, 1999, pp. Fernández Chaves y Pérez García, 2016). Esta cifra puede verse incrementada, pues, según otras fuentes, el navío N. S. de Olivera habría cargado 70 piezas y no 30⁴⁰, pero, en cualquier caso, en un trienio se habían registrado para las Indias la práctica totalidad de las licencias concedidas tras las abdicaciones de Bruselas. Estos 50 esclavos de más del Ntra. Sra. de Oliveira no se tuvieron en cuenta, pues Caldeira ganó en 1559 un pleito contra la Casa de la Contratación consiguiendo una real provisión de Felipe II para poder cargar las 172 piezas que se habían ahogado en el San Antonio, pagando a 2 ducados la licencia⁴¹. En 1560 se registraron para las Indias 150 esclavos de estos 172, los cuales debían ser cargados en Santo Tomé, y los últimos 30 esclavos se enviaban a las Indias consignados a quien tuviera poder de Manuel Caldeira o de Rodrigo Bazo, converso sevillano e importante mercader transatlántico de esclavos, el segundo mercader en envíos de esclavos en estos años, que parece haber colaborado con Caldeira en esta última fase (Lapeyre, 1981, pp. 156, 257)⁴².

El envío irregular del galeón San Pedro y una zabra junto a él en 1559 impidió a Diego de Frías poder registrar en noviembre de 1560 las 45 piezas que faltaban, según los registros oficiales, para alcanzar el número máximo de licencias contempladas en la cédula de 1556, aunque finalmente el Consejo de Indias ordenó que se le concediese una cédula para poder enviar estas 45 piezas en 1562⁴³. La historiografía se hace eco de este dato por el volumen del contrabando de esclavos y mercancías

40. AGI, J, leg. 888.

41. AGI, J, 848, núm. 2, s.f. Valladolid, 23 de mayo de 1559.

42. Con 332 esclavos enviados en 1556, 62 esclavos en 1558 y 3 en 1569.

43. AGI, J, leg. 857, núm. 6. Madrid, 9 de mayo de 1562.

implicado (Bataillon, 1970), en lo que debió ser “something of an experiment; it had stopped in both Madeira and Cabo Verde, and carried an astonishing 116 crewmembers —most of them actually merchants— and a wide assortment of merchandise” (Eagle, 2019, p. 148), cuyo registro es confuso en la documentación —67 esclavos de los 110 enviados tenían licencia en regla, que consideramos que habían sido enviados para cubrir las pérdidas de años anteriores—, y del que se produjo la confiscación de muchos esclavos y mercancías.

Ese mismo año de 1562 se concedió el registro duplicado de otras 60 piezas del Santi Spiritus de 1558⁴⁴. Si sumamos estas últimas, obtendríamos en 1562 el registro completo de las 2.000 licencias y la llegada efectiva a las Indias de 1.803 esclavos, por lo que Caldeira y sus factores continuarían pleiteando con la Casa de la Contratación y el Consejo para cubrir las 2.000 piezas solicitando aún en 1567 la renovación de 135 licencias, que no se le concedió (Ventura, 1999, pp. 97-99), entre otros motivos porque la fiscalía de la Casa de la Contratación lo acusaba de haber pasado muchos esclavos sin registrar, como señalaban muchos testimonios que luego veremos.

Tabla 1. Navíos enviados por Manuel Caldeira y compañía bajo registro de la licencia de 2.000 esclavos

Fecha de registro en la CC	Nombre embarcación	Maestre	Vecindad maestre	Embarque esclavos	Esclavos
29/04/1556	San Antonio	Manuel Gómez	Setúbal	CV/ST	210 (38)
29/04/1556	San Juan	Francisco Portugués	Lisboa	CV/ST	180
29/04/1556	San Antonio	Francisco Díaz	Vila do Conde	CV/ST	150
29/04/1556	Ntra. Sra. de Ayuda	Antonio Alvares	Lisboa	CV/ST	170
5/08/1556	La Concepción	Juan Fernandes	Lisboa	ST	180 (103)

Continúa

44. AGI, J, leg. 853, núm. 5. *Sentencia del Consejo de Indias de 11 de mayo de 1562.*

Fecha de registro en la CC	Nombre embarcación	Maestre	Vecindad maestre	Embarque esclavos	Esclavos
5/08/1556	San Pablo	Francisco Días	Lisboa	CV/Ríos*	130
5/11/1556	La Trinidad	Pedro de Amaya	Lisboa	CV/Ríos*	90 (82)
14 mayo 1557	San Juan	Juan Salvador	Vila do Conde	CV	80
30 julio 1557	San Juan	Juan Salvador	Vila do Conde	CV	50
16 octubre 1557	San Felipe	Jácome González	Oporto	CV o ST	60
16 octubre 1557	San Antonio	Domingo Alfonso	Vila do Conde	CV o ST	100
16 octubre 1557	La Ascensión	Juan Váez	Lagos	CV o ST	100 (50)
16 octubre 1557	Nazarem	Nicolás González	Lisboa	CV o ST	100
18/1/1558	Ntra. Sra. de la Concepción	Luis Méndez	Lisboa	CV*	170
18/1/1558	San Sebastián	Juan Núñez Brandón	Lisboa	CV*	30
10/3/1558	Ntra. Sra. de Oliveira	Luis Fernández	Lisboa	Isla de CV	80
4/05/1558	Santi Spiritus	Antonio Martínez	Lisboa	CV	60 (0)
29/07/1559	Santiago	Pedro Gutiérrez	-	CV/Ríos	15
<i>Piezas registradas</i>					1.955
<i>Piezas arribadas a Indias</i>					
<i>(29/07/1559)</i>					1.588

Continúa

Fecha de registro en la CC	Nombre embarcación	Maestre	Vecindad maestre	Embarque esclavos	Esclavos
23/03/1560	San Cristóbal	Juan Díaz	Lagos	ST	120
19/07/1560	Santiago	Gaspar González	Lisboa	ST	30
9/05/1562	Sancti Spiritus	Pedro Váz	Lisboa	-	45
<i>Total piezas registradas a 9/05/1562</i>					2.000
<i>Total piezas navegadas a 9/05/1562</i>					1.803

Fuente: elaboración propia a partir de AGI, J, leg. 848, núm. 2, registro de envíos de esclavos de Manuel Caldeira, fols. 4r-10r. Existe una copia menos completa en AGI, J, leg. 867, núm. 3, fols. 25r-26v. Véase también: AGI, J, leg. 888, núm. 5.

Nota: entre paréntesis aparecen los esclavos que se llevaron de forma efectiva. Los nombres de los maestros aparecen en castellano por la fuente, pero son todos portugueses.

La partida de estos navíos y las licencias registradas solo ha sido parcialmente documentada por la historiografía. Pierre y Huguette Chaunu no los encontraron al ser navíos que partieron en su totalidad de Lisboa (Chaunu y Chaunu, 1959a, pp. 538-583 y 1959b, pp. 540-575), y no aparece casi ninguno de ellos entre 1555 y 1562 en la *Transatlantic Slave Trade Database*⁴⁵.

Para el año 1556, Henri Lapeyre detecta los navíos de Manuel Gomes, Francisco Días y António Alvares, que suman 710 esclavos, pero no los demás de ese año correspondientes a Caldeira, aunque sí refleja los 1.110 de ese año. Para 1557, encuentra el navío de Juan Salvador y el de Jácome González atribuyendo 130 y 360 esclavos a cada uno, aunque los de González fueron solo 60, según los registros de la Contratación, y calcula un

45. En 1557, sí aparece, por ejemplo, el capitán Bento Rodrigues, que sería luego factor del consorcio de Caldeira en Santo Domingo. Cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (consultado el 17 de julio de 2020).

total de 410 esclavos enviados por Caldeira ese año, cuando fueron 490. Pudo documentar los cuatro barcos de 1558 y el total de esclavos de ese año, 340 (Lapeyre, 1981, pp. 226-227, 257). Por su parte, Ventura registró cinco de estos navíos para 1556 y 1558, contando solo 600 esclavos (Ventura, 1999, pp. 90-91). En los cuatro años que median entre 1556 y 1560, se habían registrado en la Casa de la Contratación la práctica totalidad de los esclavos del asiento, a una media de algo más de 391 individuos registrados por año, aunque llegaron menos, 1.588, algo más de 317 esclavos por año, lo que continuaba siendo un ritmo muy potente y que se explica en parte por la posición como contratadores en África de los miembros del consorcio Caldeira-Rodrigues-Castro.

Todos los navíos salieron de Lisboa, contando solo con maestros portugueses y cargando en diferentes espacios africanos, fundamentalmente Cabo Verde, en algunos casos con la opción de ir a Santo Tomé⁴⁶, siendo todavía Cabo Verde uno de los espacios africanos mejor conectados con el Caribe, aunque Santo Tomé también era clave (Eagle y Wheat, 2020). Los esclavos enviados por Caldeira suponían el 36,5% del total de esclavos enviados a las Indias, según el registro del almojarifazgo de esclavos en 1556 (véase tabla 2), siendo un año revolucionario frente al anterior, experimentándose un gran incremento en los envíos. La irrupción de Caldeira en el negocio fue todavía más sentida en 1557, pues aunque registró menos piezas, estas supusieron una parte sustancial de los esclavos que se llevaron a las Indias en aquel año⁴⁷. En 1558, fueron todavía menos importantes en volumen, y se vieron decisivamente sostenidos por la actividad del mercader portugués y sus socios.

Esta fuerte actividad en el transporte de esclavos a la América española marca uno de los hitos más importantes de todo el siglo si se atiende a la serie general del almojarifazgo de esclavos (Pérez García, 2015, p. 836),

46. Los casos marcados con asterisco en la tabla 1 indican que el lugar de carga era opcional, “se han de tomar en Cabo Verde o sus ríos o donde quisiere en los dichos navíos”, AGI, J, leg. 848, núm. 2, registro de esclavos, fol. 5r.

47. Henri Lapeyre daba correctamente las cifras de los envíos de Caldeira de 1556 y 1558, pero para 1557 solo indicaba 410 esclavos (serían algo más del 43% del total según su cifra) y ninguno para 1559 o 1560. Sus datos sobre el almojarifazgo son también incompletos para 1559, habiendo sido extraídos de Escribanía Mayor de Rentas, por lo que aquí se han suplido y cotejado con los más completos de la renta del almojarifazgo de esclavos, ambas en el Archivo General de Simancas. Cf. Lapeyre (1981, pp. 164, 257).

lo que da buena cuenta del impacto de la trata organizada por Caldeira y sus socios, que abrió el camino para otras iniciativas, como la de otros portugueses que aparecieron en la isla Margarita en 1556 con 300 esclavos indios, supuestamente de Brasil, pero en realidad de las costas caribeñas (Rodríguez Morel, 2018a, p. 249, real cédula de Felipe II. Valladolid, 21 de septiembre de 1556). El año 1559 no supuso sino una anécdota en estas cargazones, mientras que las licencias recuperadas y registradas en 1560 significaron algo más del 15% de los envíos de aquel año por lo que, según los registros de envíos, el negocio ya estaba terminando, aunque las pérdidas por muerte en la travesía, robos y otros accidentes dejarían margen a Caldeira y sus socios para pleitear por la renovación de los esclavos perdidos.

Tabla 2. Proporción de los envíos de esclavos de Manuel Caldeira en el cómputo total de envíos según los derechos del almojarifazgo de esclavos

Año	Total de esclavos enviados	Derechos de almojarifazgo	Esclavos enviados por Caldeira (registro de licencias)	Proporción de esclavos de Caldeira
1555	365	192.150	-	-
1556	3.039	1.595.475	1.110	36,5%
1557	946	496.650	490	51,7%
1558	537	287.175	340	63,1%
1559	2.532*	1.329.367	15	0,5%
1560	2.353*	1.235.376	150	15,6%

Fuente: Archivo General de Simancas, Valladolid, Contaduría Mayor de Cuentas, Primera Época, leg. 822, núm. 15; leg. 1315, núm. 16.

Nota: el asterisco corresponde a nuestro cálculo particular, empleando como precio de la licencia 1,4 ducados, tal y como resulta de hacer la división entre los derechos cobrados de almojarifazgo y las piezas cuyo montante se nos indica en los años anteriores (1555-1558).

La entrada de estos navíos en las Indias de Castilla fue muy sentida, pues según algunos testimonios “del año cincuenta y seis a esta parte ha visto y oído decir ir muchos navíos de portugueses a las Indias cargados de esclavos e otras mercaderías... e que los enviaba el dicho Manuel Caldeira”⁴⁸. Todo ello no podía sino generar problemas con la monarquía, pues Caldeira aprovecharía estas navegaciones para ampliar su espectro de negocios e influencias en las Indias de Castilla, introduciendo además esclavos fuera de registro.

Según los testimonios reunidos por el fiscal de la Casa de la Contratación, Diego Venegas, Caldeira aprovechaba para llevar muchos más esclavos de los permitidos, siendo acusado por la fiscalía de la Casa de la Contratación de haber usado la merced del rey, “a cautela e con fraude diciendo que registra cierta cantidad de esclavos llevando mucha más en número de los que públicamente”, y por ello, oponiéndose a que se entregaran de nuevo licencias de los esclavos ahogados del navío San Antonio, de cuyas 210 piezas solo habían sobrevivido 38⁴⁹. Y ello pese a que lo sucedido era cierto, pues lo corroboraba un amplio número de testigos portugueses en Sevilla y Lisboa, algunos de los cuales, como el mercader Luis Pinto, habían recibido la noticia por cartas enviadas por el factor de Caldeira en México, Pedro Tejeira, embarcado en el San Antonio.

Ya avisó Ventura de que se cargaban muchos más esclavos, según las denuncias del fiscal de la Casa de la Contratación, Venegas “três vezes mais escravos que os contidos nas ditas licenças e registos” (Ventura, 1999, p. 98). El número de esclavos no registrados se justificaba como un mal necesario debido a que muchos esclavos morían en el viaje y era necesario llevar más, siendo la solución declararlos sustitutos de aquellos que habían sido capturados o habían muerto correspondientes a otros envíos. Así, Miguel Nunes declaró en Santo Domingo que los 78 esclavos que se hallaron de más en 1558 podían entrar en las 180 piezas que “los franceses tomaron a los armadores en Guadianilla de que era maestre Juan Fernández”⁵⁰; además de este procedimiento, los propios capitanes

48. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaración de Cristóbal de Monte, maestre*. 1559.

49. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Pleito iniciado en 1558*.

50. AGI, J, leg. 104, fol. 5739v. *Petición de registro de mercancías y esclavos ante el contador Álvaro*

señalaban que otros esclavos que se les habían tomado venían como grumetes⁵¹, hecho muy frecuente.

Tabla 3. Muestra de esclavos sin registrar en algunas armazones, Santo Domingo, 1558-1559

Nombre navío	Maestre	Esclavos registrados	Esclavos sin registrar
San Antonio	Domingo Afonso	100	40
La Concepción	Sebastião Alvares	60	13
La Concepción	Luis Mendes	100	25
San Pedro	Juan Rodrigues	67	43
<i>Total</i>		<i>327</i>	<i>121</i>

Fuente: AGI, J, leg. 104, fols. 5738v-5739r y J, leg. 35, fol. 141r.

Otro testigo afirma que en 1557 se tomaron en Santo Domingo “cuarenta y tantos” que iban fuera de registro, además de cofres con “ruanes y lienzo y otras mercadurías” y que era conocido que “un factor que tenía allí Manuel Caldera ha cometido mucha cantidad de esclavos por registrar e enviándolos a tierra antes que llegaren a puerto e los echaban de los navíos”⁵², señalando muchos testigos que era “costumbre entre los que cargan negros llevar treinta o cuarenta esclavos demasiados” por la alta mortalidad en el mar, pues literalmente “los que sobran de los que han muerto los meten por cuenta de las licencias que tienen”, dado que muchos iban por “mal curados, por falta de agua y víveres y enfermedades”⁵³. Esta irregularidad se repitió de nuevo en 1559 con la arribada forzosa del galeón San Pedro y un patache auxiliar en Ocoa⁵⁴, cuya carga

Caballero del capitán Antonio Fernández, piloto que fue del infante don Luis.

51. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaración del capitán Juan Rodríguez.*

52. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificación de Pablos de Carrión.* 1558.

53. AGI, Santo Domingo, leg. 11, núm. 14, fols. 1r-v, 4r. *Petición de 7 de marzo de 1558 de Miguel Nunes en nombre de Manuel Caldeira ante las justicias de Santo Domingo.*

54. AGI, J, leg. 35, fol. 25v, 1559-1562. *El fiscal con el factor Benito Rodríguez, Manuel Caldeira y*

tanto de esclavos de contrabando como de mercancías era tan grande que ha llamado la atención de la historiografía (Bataillon, 1970; Eagle, 2019). Aunque varios de estos esclavos eran de la licencia de 200 piezas concedida a Pedro Alcáçova Carneiro, la gestión era de los factores de Caldeira, pues muy posiblemente Carneiro y Caldeira habrían llegado a un acuerdo en la explotación de estas. No en vano los Carneiro *donatários* de la isla de Príncipe recibieron estas y otras licencias (Eagle y Wheat, 2020, p. 60).

Los esclavos que venían fuera de registro respondían también a la publicación de la pragmática por la que se tasaba el precio de los esclavos según las zonas de las Indias, emitida solo tres meses después de la concesión del asiento, el 6 de junio de 1556 (Saco, 1879, t. 2, p. 42)⁵⁵, la cual se había dado a pedimento del “procurador de la isla Española con consulta de la serenísima princesa”, cumpliendo con lo que el rey había mandado en Bruselas. El Consejo de Indias consultaba al rey en fecha tan temprana de 12 de septiembre de 1556 si ello debía aplicarse al asiento de Caldeira o no, quien se había quejado de ello⁵⁶, pues obviamente se reducían sus márgenes de beneficio, y en 1558 Felipe II daba orden de apresar a todos los navíos que comerciasen con las Indias sin licencia, exceptuando los de Manuel Caldeira que llevasen registros de esclavos de las 2.000 licencias⁵⁷, siendo finalmente retirada la tasa en 1561 (Ventura, 1999, pp. 43-44).

Los beneficios obtenidos por la sociedad de Manuel Caldeira

Podemos aproximarnos a los beneficios obtenidos por Caldeira de manera parcial utilizando los pleitos sostenidos contra él.

la Compañía de Tratadores de Guinea sobre que diesen por perdidos los negros y mercaderías que venían en el galeón San Pedro que arribó al puerto del río Ocoa sin licencia de Su Majestad.

55. El coste máximo del esclavo en Cuba, Santo Domingo y otras islas era de 100 ducados; en las provincias de Cartagena, Tierra Firme, Santa Fe, Santa Marta, Venezuela, Cabo de la Vela, Honduras y Guatemala, 110 ducados; en Nueva España y Nicaragua, 120 ducados; en Nuevo Reino de Granada y Popayán, 140 ducados; en Perú y Río de la Plata, 150 ducados, y en Chile, 180 ducados.

56. AGI, I, leg. 737, núm. 165. *Consulta del licenciado Ágreda*. Valladolid, 12 de septiembre de 1556.

57. AGI, I, leg. 425, lib. 23, fols. 333v-334r. *Real cédula ordenando que todo navío extranjero que vaya a las Indias sin licencia sea apresado y que se respete la licencia de 2.000 esclavos negros al portugués Manuel Caldeira*. Valladolid, 19 de junio de 1558.

Tabla 4. Retornos a Sevilla y Cádiz a nombre de Manuel Caldeira y asociados (1558-1562)

Enviados desde La Española					
Año registro	Navío y maestre	Factor	Consignatario	Valor	Cantidad de mercancía
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Miguel Núñez	Manuel Caldeira	10.703 p.	5.008 @
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Miguel Núñez	Manuel Caldeira	1.078 p. 6 t.	863 cueros
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Bento Rodríguez	Fernando Rodríguez y Antón Caldera	346 p. 4 t.	154 @
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Simón Pinel	Diego de Castro		130 @
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Juan Rodríguez	capitán Juan Rodríguez o Hernando Rodríguez, hijo de Benito Rodríguez	360,5 p.	170 @
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Juan Rodríguez Fabela	Juan Rodríguez		
1558	San Juan Pantaleón Pérez	Juan Rodríguez Fabela	Juan Rodríguez		80 cueros
1558	Ntra. Sra. de la Concepción Sebastián Álvarez	Miguel Núñez	Manuel Caldeira y tratadores	6.750 p. 7 t.	3.003 @ 19 lib.
1558	Ntra. Sra. de la Concepción Sebastián Álvarez	Miguel Núñez	Manuel Caldeira y tratadores	743 p. 4 t.	660 cueros
1558	Ntra. Sra. de la Concepción Sebastián Álvarez	Simón Pinel	Melchor de Vega o Luis Pinto para Manuel Caldeira	281 p. 2 t.	125 @
1558	Ntra. Sra. de la Concepción Sebastián Álvarez	Bento Rodríguez	Melchor de Vega o Antonio Caldera	-	58 @

Continúa

1558	Ntra. Sra. de la Concepción Sebastián Álvarez	Bento Rodríguez	Melchor de Vega o a Fernán Rodríguez hijo de Bento Rodríguez	81 p.	36 @
1560	Santi Spiritus Francisco Hernández de León	Bento Rodríguez y Simón Pinel	Francisco de Vega y Diego de Frías para Benito Rodríguez y Diego de Castro	3.793 p. 6 t.	1.517,5 @
1560	Santi Spiritus Francisco Hernández de León	Bento Rodríguez y Simón Pinel	Francisco de Vega y Diego de Castro	1.787 p. 4 t.	1.100 cueros
1560	Santi Spiritus Francisco Hernández de León	Benito Rodríguez	Francisco de Vega y Diego de Frías para hacer la voluntad de Hernán Rodríguez, hijo de Benito Rodríguez de Lisboa	-	150 cueros
1561	San Cristóbal Juan Díaz	Bento Rodríguez	Bento Rodríguez y Diego de Castro	7.425 p.	1.852 @ 9 lib.
1561	San Cristóbal Juan Díaz	Bento Rodríguez	Bento Rodríguez y Diego de Castro	2.645 p. 7 t.	1.051 cueros
1561	San Cristóbal Juan Díaz	Juan Rodríguez	Bento Rodríguez, Diego de Castro y Manuel Caldeira	1.120 p. 6 g.	428 cueros
1561	Santiago Francisco Hernández (nao robada por corsarios franceses)	Juan Rodríguez factor del San Cristóbal	Manuel Caldeira o Juan Rodríguez	227 marcos 4 ochavas -837 pesos de oro 6 t. 4 g.	150 esclavos
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Manuel Caldeira o Garci López	4.660 p. 6 t.	745,75 @
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Manuel Caldeira o Garci López	1.503 p.	501 cueros
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Manuel Caldeira o Garci López	100 p.	4 quintales de cañafistula

Continúa

1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Garci López	1.717 p.	495 cueros
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Garci López	-	92 @
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Garci López	-	225 cueros
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Garci López para Francisca Díaz de Aguiar ⁵⁸	-	118 cueros
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Pedro Morcillo	Pedro Morcillo	-	17 @
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Jacinto Rodríguez Tirado, piloto	Jacinto Rodríguez Tirado o su madre Leonor Hernández Tirada	-	62 cueros
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Benito Rodríguez	Garci López	-	113 cueros
1562	Ntra. Sra. de la Luz Diego Díaz	Antonio Hernández	Esteban Boano	-	5 cueros
Enviados desde Nueva España					
Año registro	Navío y maestre	Factor	Consignatario	Valor	Cantidad
1559	San Sebastián Antonio Martínez	Álvaro Díaz	Manuel Caldeira, Diego de Castro o Benito Rodríguez o capitán Diego de Espinosa	394 m. 5 o. 7 rsp. plata fina quintada	Esclavos de la nao S. <i>Pablo</i> y zabra S. <i>Sebastián</i> (180 y 130)
1560	La Trinidad	Ruy Gómez de Béjar	La Trinidad	9.000 p. de oro	92 esclavos

Continúa

58. "Haga voluntad de Francisca Díaz de Aguiar, viuda, que son de lo procedido de una caravela que suya vendió en esta ciudad de Santo Domingo... a Antonio García, maestre e piloto de la dicha caravela".

1561	Santa Catalina Vasco Bello	Pedro Tejeira	San Antonio	1.000 p. de oro ⁵⁹	Negros escapados
Enviados desde Honduras					
Año registro	Navío y maestre	Factor	Consignatario	Valor	Cantidad
1561	S. M. de Guadalupe	Felipe de Miranda	San Felipe	3.000 p. de oro	-
Partidas sin registrar tomadas por el rey					
Año registro	Navío y maestre	Factor	Consignatario	Valor	Cantidad
1558	La Magdalena Jordán Román	-	-	200 marcos de plata a 2.240 mrs/marco (448.840 mrs)	-

Fuente: AGI, J, leg. 848, núm. 2.

Abreviaturas: @, arroba; lib., libras; o., onzas; p., pesos; t., tomínes; rsp., reales de plata. Las arrobas corresponden a azúcar. Cuando se indican esclavos, estos se corresponden con el valor expresado de venta. Los nombres de los factores aparecen en castellano por la fuente, pero son todos portugueses.

Si tomamos estas cantidades que llegaron a nombre de Caldeira o sus socios solo entre 1558 y 1562, encontramos un total de 27.065.600 mrs, que son 72.172 ducados. Una cantidad muy por encima de los 18.000 ducados que se desembolsaron para adquirir el paquete de las 2.000 licencias. Aunque hay que añadir costes de fletes, precio de los esclavos en origen, salarios y coste de factoría, queda un margen de ganancia que no podemos precisar exactamente, pero que a buen seguro fue más amplio debido a los beneficios no declarados, los derivados a Portugal y los que fueron fruto de ventas de esclavos y mercancías no detectadas por las autoridades, según Godinho (1969), a partir de la correspondencia de los agentes españoles en Lisboa, fechada precisamente en 1557, “cette traite d’esclaves de Guinée et du Bénin rapportait 200% net” (p. 478).

59. Otras fuentes indican que eran 1.600 pesos de oro, cf. Ventura (1999, p. 103).

Nótese cómo la producción azucarera del Caribe, así como los cueros, fueron un elemento clave en la obtención de estos lucros. Para el azúcar, en los años de los que se ocupa este trabajo, todavía se estaba experimentando un auge en su producción, especialmente en Santo Domingo, que era, de largo, el principal exportador caribeño en estos años (Fuente, 2004, tabla 5.1), a pesar de que el aumento del coste del esclavo estaba generando un complicado equilibrio entre costes y beneficios, al que no era ajena la diversidad de intereses entre la élite azucarera de la isla y los mercaderes sevillanos, prefiriendo los productores pagar los siempre escasos esclavos en azúcar (Del Río Moreno y López y Sebastián, 1991; Moya Pons, 1979; López y Sebastián y Del Río Moreno, 1992; Rodríguez Morel, 1992 y 2004).

De esta forma, los retornos, en la tabla 4, representan un mínimo de lo ganado con la venta de los esclavos por cuatro razones principales. La primera es que parte de los retornos no se declaraba, y pasaba ilegalmente, como los 200 marcos de plata de esta tabla. La segunda es que, como en su día señalase Scelle (1906, t. 1, p. 305), parte de los retornos se enviaron a Portugal para evitar las confiscaciones decretadas por Felipe II tras la bancarrota de 1557 y se falsearon los datos de llegada. Varios testigos de la fiscalía del Consejo indicaban que algunos de los navíos llegados en 1558 a Cartagena de Indias navegaron con los retornos

Hasta la Tercera y desde allí se fueron a Portugal... y lo procedido de los esclavos fue muy gran suma de plata y oro y perlas que dijo a este testigo el dicho capitán que traía registrados 13.000 castellanos para venir a esta ciudad... y oyó decir en la ciudad de Cartagena y en La Habana que tenía [un capitán] fuera de registro más de 190.000 castellanos⁶⁰.

Lo anterior, fruto de la venta de 50 esclavos por Juan Rodríguez y de otros 100 en Nombre de Dios por Felipe de Miranda, añadiendo otros testigos que el lucro de la venta de varios navíos en Cartagena y otros puertos, alcanzó los 200.000 ducados en 1558. En Tercera se descargaban los barcos “en carretas a la posada del capitán”, dirigiéndose los navíos a Lisboa

60. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaraciones de Francisco Díez (Valladolid, 1559) y Francisco del Huerto (Sevilla, 2 de diciembre de 1559)*.

y en otros casos otros a Lagos⁶¹, y, según el capitán Pablos de Carrión, los factores de Caldeira “han comprado mucha cantidad de oro y plata que viene allí [Santo Domingo] por la vía del nuevo reino a excesivos precios y que es público y notorio que lo dejan en las islas de las Azores”⁶².

Algunos navíos se dirigían directamente a Lisboa, como el famoso galeón San Pedro, que había vuelto de Santo Domingo a Lisboa cargado de “azúcares y guayacán y otras mercaderías”, además de cueros y “oro y plata”, vendiéndose los esclavos y vinos “de contado en trueque de cueros y azúcares”⁶³. Nada de esto era nuevo, en tanto que barcos portugueses procedentes del Algarve u otros puertos llevaban desde el segundo cuarto de siglo comerciando ilegalmente en el Caribe para regresar luego por las Azores aportando después a Lisboa, e incluso algunos mercaderes españoles (sevillanos en algunos casos) hacían lo propio para pagar menos derechos por la plata y oro que llevaban, pese a las protestas del embajador en Lisboa, que actuaba contra estos últimos.

Todo ello fue *in crescendo* precisamente en los años cincuenta del siglo, en los que Castilla suministraba en moneda y en barras el metal blanco que precisaba el reino portugués (Godinho, 1969, pp. 472-478)⁶⁴. La falta de numerario propio en las islas limitaba el desarrollo de intercambios más fructíferos basados en esta afluencia de metal precioso americano, que era constante, pues, según un vecino:

Ha cidade de Angra da ylha Terceira vem ter todollos anos muita quantidade douro e prata do Peru e outras partes e os que ho dito ouro e prata trazem ho querem vemder e ñ acham quem ho compre por a quall causa deyxam de comprar escravos e pastell e coyros e açucres e outras mercadorias (Gil, 2017, p. 290)⁶⁵.

61. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaraciones de Hernán Ruiz Caro y de Juan de Carmona, maestre de nao*. 1558.

62. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaración de Pablos de Carrión*. 1558.

63. AGI, J, leg. 1182, núm. 1, ramo 2. *Declaraciones de Alonso Méndez y Polo Italián*. Cádiz, 7 de mayo de 1563.

64. Sin ir más lejos en 1558 los sevillanos Diego Pérez y Alonso Rodríguez llegaron a Lisboa en una carabela portuguesa (¿quizás de Caldeira?) con 7.000 ducados en oro y 6.000 en perlas, proveniente de las Azores, siendo detenidos por el embajador del rey católico (Godinho, 1969, p. 475).

65. Carta del siglo XVI sin fechar, tomada del volumen V de Archivo dos Açores (1833, p. 36) y reproducida parcialmente y analizada por Gil (2017, p. 290).

La tercera razón consiste en que los retornos representan solo una parte de las ganancias, en tanto que casi siempre los factores de Caldeira tuvieron que hacer frente a gastos de gestión y de pleitos, como fue el caso de Francisco de Matos, que en 1558 vendió en Nombre de Dios 100 esclavos, ganando 12.000 pesos, pero no pudo embarcarse en Cartagena por el ataque de corsarios franceses, tomándole el gobernador de la plaza más de 2.000 pesos para poder evitar dicho ataque, por lo que tuvo que gastar, además, parte del dinero en pleitos, con lo que se quedó solo con 5.460 pesos de oro, que entregó al comerciante sevillano Ambrosio de Naveros para que comprase ropa en Sevilla y la enviase a Cartagena para ganar más dinero. Desconfiando de la gestión de Matos, Caldeira y sus socios enviaron al capitán Francisco Gomes de Acosta en su busca para cobrar lo que quedase, de forma que se hizo con las nuevas mercancías y estuvo vendiéndolas en Río de la Hacha, Santa Marta y Cartagena, habiendo pasado a Santa Fe, donde había conseguido reunir 30.000 pesos, según la acusación de los oficiales de la Audiencia⁶⁶.

La cuarta razón, y no menos importante, radica en el hecho por el que los esclavos no fueron la única fuente de lucro, sino que, en ocasiones, los barcos negreros llevaban mercancías de toda suerte que se vendían con facilidad en las Indias, bajo el argumento de que habían sobrado en los tratos en África, aumentando así el lucro obtenido. Como ya avisara Godinho y nos recordara Ventura, “parece que o tráfico era intenso e o contrabando generalizado. Transportavam-se mercadorias não registradas e o retorno fazia-se por Lisboa, fugindo-se assim ao fisco de Sevilha” (Ventura, 1999, p. 103). Por eso, en 1561, Felipe II indicaba a la Casa de la Contratación que había ordenado a los oficiales de Santo Domingo que enviasen el producto de “ciertos esclavos y mercaderías que en aquella isla se tomaron por perdidas por haberse llevado sin licencia y sin registrar” (Rodríguez Morel, 2018b, p. 9, real cédula dada en Toledo, 28 de abril de 1561). Es el caso del navío La Concepción, cuyo capitán, Ruy Gomes de Beja, se vio obligado a declarar en julio de 1558 las mercancías que había llevado a Santo Domingo. La pesquisa de la Audiencia ofrece una lista de productos registrados, cuyo valor no se indica, y luego otra de los que iban de contrabando, cuyo valor de venta en Portugal se

66. AGI, J, leg. 1106, núm. 1, ramo 2. Madrid, 20 de junio de 1571.

ofrece en maravedís (véase gráfico 1). Destacan, por un valor de más de 445 ducados, los textiles, entre los cuales son muy importantes los lienzos franceses y neerlandeses, pero también los lienzos y tejidos de algodón de la India, entre los que podemos encontrar 115 “piezas de ‘chav’ del que son unos lienzos pintados de colorado y de Canecut”⁶⁷, “quin-ce paños de manos de Canecut”, “seis piezas de chantar como sinabafa”, “una pieza de mengalas” de 15 varas, 9 camisas de lienzo “de Canecut”, 8 tocas de mengalas “con sus bandas de seda” o 135 pares de “zarigüelles de Canecut pintados”, encontrándose también “porcelanas de la India de Portugal”⁶⁸. Además, se llevaba especiería, como 8 libras de pimienta, 2 libras de clavo y una libra de canela⁶⁹. Todos estos productos de la India costaron en Portugal 32.700 mrs, a los que si sumamos la especiería obtenemos 34.620 mrs, el 20,7% del valor de las mercancías declaradas.

Otras mercancías procedentes de la India no aparecen valoradas, siendo declaradas por tripulantes como el marinero negro Juan Pinto, quien llevaba 8 piezas de “pañó de Calicud”, 1 “pieza de bengala”, 12 “paños de puntadas de la India” y 10 “pares de zarigüelles de la India”, mientras que el marinero Miguel Franco llevaba 10 “piezas de mingala” y 24 piezas de “chantala de la India”⁷⁰, todas sin valorar. Nada extraño en estos barcos portugueses, pues el galeón San Pedro arribado en Ocoa traía también 20 “paños de la India de Portugal pintados”, 10 “pares de zarigüelles de la India de Portugal”, 30 “paños de la India de Portugal”, 10 “piezas de chartares [sic] blancos con cabo y cola”, una “pieza de mengala fina”, 20 “porcelanas de la India”, “tres portacartas de la India de Portugal”⁷¹ y muchas más mercancías de toda Europa (incluidas Portugal y España) y Asia, que por razones de espacio no podemos analizar aquí, y lo mismo podemos decir de las mercancías fabricadas en el Viejo Continente como espejos, vidrios y lienzos bretones y flamencos del Ntra. Sra. de la Concepción.

67. Es muy posible que se estuviesen refiriendo a chintz.

68. AGI, J, leg. 104, fols. 5743r-5744r.

69. AGI, J, leg. 104, fol. 5745r.

70. AGI, J, leg. 104, fols. 5741r-v.

71. AGI, J, leg. 35, fols. 175r-v, año 1559. *Manifestación del capitán Juan Rodríguez, del galeón San Pedro*.

El argumento dado por los maestros de que eran mercancías sobrantes es dudoso, pues varias de estas prendas eran para vestir a los esclavos, como “una pieza de tocas bastas para negras”, “una docena de zarigüelles de lino para esclavos”, 64 “gorgueras de telar, las cincuenta y cuatro y los diez de red, costaron todas 2.000 mrs y son para esclavos”. Se daba salida a producción portuguesa, no solo por las 16 pipas de vino y 4 de vinagre de Madeira que llevaban o 6 barriles de aceite, sino también por “una docena de tinajas portuguesas”, “dos cajas de jarros portugueses de Lisboa que tienen 600 jarros”, “una hornada de loza portuguesa toda de obra”, 28 varas “de lienzo casero de Portugal”, 26 libras de “hilo portugués blanco y baso y verde” o “una caja de herramientas que lleva de todas suertes”, entre otras mercancías, a las que se añadían entre las no declaradas “una libra de hilo portugués de coser”, 10 arrobas y 14 libras de estaño “de Portugal” y otras 4 arrobas de estaño⁷².

Fuente: AGI, J, leg. 104, fols. 5742v-5745v.

72. AGI, J, leg. 104, fols. 5741v-5742v.

Los productos asiáticos y especialmente los textiles de toda suerte eran muy comunes en el mercado luso (Karl, 2016) y traídos por la vía de Portugal eran también comunes en Sevilla (Gil, 2011) y, por supuesto, los lienzos bretones y franceses que los acompañaban (Fernández Chaves y Pérez García, 2019). Estas pautas de consumo en el Caribe convertían los barcos negreros en vectores de importación de textil de todo el mundo, un proceso que tomaría fuerza en estos años y que continuaría en las décadas siguientes también protagonizado por portugueses (Burset Flores, 2018). En el fondo, la labor de mediadores mercantiles en el África subsahariana con productos textiles europeos, norteafricanos e indios estaba ya bien desarrollada desde comienzos del siglo XVI (Vogt, 1975), por lo que para estos mercaderes el Caribe constituía una extensión lógica de las rutas y mercancías indicadas. Además, con sus ventas daban salida a parte de la producción azucarera y de cueros que los barcos castellanos no llegaban a exportar al existir relaciones directas con Portugal, y documentadas en los años cincuenta, llegando el azúcar vía Lisboa o Galicia. Así, todavía en 1574, se indicaba sobre los oficiales de la isla que no impedirían

Que dejen de venir portugueses con no poca cantidad de maravedís que por ellos está ahogada la tierra de ropa por su puro interés... cuan públicamente tratan y contratan [los portugueses] con sus tiendas puestas en estas cuatro calles como si fuesen naturales (Del Río Moreno y López y Sebastián, 1991, pp. 50, 69-73).

Rutas y redes portuguesas de distribución comercial en el Caribe

Tanto el trato ilegal de esclavos como la venta de mercancías sin registrar y la entrada y asentamiento de portugueses evidenciaban las ya mencionadas tensiones entre la oligarquía azucarera de la isla y los mercaderes monopolistas de Sevilla (Moya Pons, 1976, pp. 98-129 ; Rodríguez Morel, 1992). Los regidores y vecinos de La Española rogaban en 1558 a la Audiencia que se permitiese vender estas y otras mercancías, pues tenían

tanta necesidad de pan e vino lienzos e paños, aceite e todas las cosas más necesarias para la sustentación de la vida humana. Causa que de la ciudad

de Sevilla ha más de dos años que no han venido navíos derechos sino dos o tres cuando por causa de las grandes necesidades de guerras y esterilidad de los años y también por haber vuestra magestad mandado tomarles dinero de mercaderes para sustentación de las muchas guerras... que contra infieles e con otros reinos se le han ofrecido⁷³.

El testimonio del comerciante de esclavos y dueño de ingenios Melchor de Torres, uno de los más solventes de toda la isla (López y Sebastián y del Río Moreno, 1992, p. 68), era muy claro:

En esta ciudad [Santo Domingo] le han venido en este tiempo hartos navíos de negros que siempre ... demás e los esclavos que traían con licencia de su magestad traían los capitanes, maestros e pilotos e marineros muchas menudencias de jarros, esteras, e aceite e vinagre, algunos lienzos de todas suertes y especiería e otras cosas de la India de Portugal que todo ello hacía a la tierra gran beneficio porque traían conservas e mermeladas e otras cosas... que aprovechaban mucho para enfermos... todo era en poca cantidad [...] e demás destos navios ha visto venir otros sin licencia del rey que han descargado de la costa del Brasil e ansi de otra parte e con acuerdo de los señores Presidente y Oidores y oficiales del rey ha visto que le han consentido vender libremente con que paguen sus derechos⁷⁴.

Torres añadía que las confiscaciones serían contraproducentes e impedirían que la isla se abasteciese, y su opinión no podía ser otra, habida cuenta de que parte del azúcar que salía de la isla era de su propia producción (Rodríguez Morel, 1992, pp. 100-102). Así, entregó 37 cajas de azúcar a cambio de esclavos que en 1562 formaban parte de una carga de 41 cajas de azúcar que se llevaron de retorno a Cádiz en el navío Ntra. Sra. de la Luz, para lo que el factor de Caldeira, Bento Rodrigues, se desplazó hasta la villa de Azua⁷⁵. Los productos mencionados en estos testimonios son básicos (vino y aceite), pero también lienzos europeos

73. AGI, J, leg. 104, fol. 5755v, copia de la carta del cabildo de la ciudad de Santo Domingo. 1558.

74. AGI, J, leg. 104, fol. 5669v. *Declaración de Melchor de Torres*. 9 de julio de 1558.

75. AGI, J, leg. 1182, núm. 1, ramo 2. *Declaración del maestro Salvador de Fonseca, natural de la isla de La Palma*. Cádiz, 19 de marzo de 1563.

y productos de la India portuguesa, como lienzos y especiería, como hemos visto. Ventura nos avisa de cómo los factores de Caldeira en Santo Domingo se aprestaban a componerse con los oficiales de la isla para poder vender los esclavos y mercancías sin registrar (Ventura, 1999), que luego podían venderse en otros puertos caribeños, indicando un testigo que en 1558 los barcos de Caldeira “habían pagado los derechos de las mercaderías en Santo Domingo”⁷⁶. Tal caso sucedió en 1558 con una zabra enviada por Caldeira, que, antes de dirigirse a Nueva España desde Cabo Verde, recaló en Puerto de Plata, donde

se concertó con los tenientes de oficiales de su magestad que ellos querían pagar los derechos de las mercaderías que traían de Lisboa y esclavos sin licencias con que les dejasen allí fazer registrar para llevar a la Nueva España, y los oficiales de allí los admitieron y les avaliaron las mercaderías dentro en el dicho navío y para que los esclavos que no llevaban licencias fuesen a Santo Domingo a las procurar... porque ellos no las podían dar y así lo hicieron los dichos portugueses que fueron hasta Santo Domingo por tierra y les dieron las licencias que les falta[ba]n y así las dichas mercaderías y esclavos que sin licencia allí trujeron les hicieron reigstros para la Nueva España⁷⁷.

Todo ello sucedía también en otros lugares como Cartagena de Indias, que constituía ya en estas fechas tempranas uno de los puntos de venta de esclavos y mercancías más importantes para estos negreros (Borrego Pla, 1983; Vidal Ortega, 2002; Vidal Ortega y D’Amato Castillo, 2015), experimentándose en estos años una gradual transformación de sus funciones económicas y defensivas (Vidal Ortega, 2004). En estos pleitos algunos testigos señalaban que en 1558 llegó una nao redonda portuguesa a Cartagena con esclavos “y muchas mercaderías de todo género y mercaderías de Milán de las prohibidas a pasar a las dichas Indias y vidrios de Venecia y loza” además de “lienzos de Francia” y sedas, y junto a la nao llegó una carabela “en la cual venían un Simón Tabales que por otro nombre se dice

76. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaración del portugués Melchor Morera*. 12 de agosto de 1559.

77. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Declaración de Juan de la Isla, carpintero vecino de ciudad de México*. 1559.

Pescociño” y juntas vendieron hasta 250 esclavos, de los cuales el capitán si “vendía algún esclavo no lo quería vender sino con una pipa de vino y no de otra manera” vendiendo los esclavos “a los mayores precios que podían y otros a la tasa”⁷⁸, y otros esclavos se vendían “escondidamente a más precio de la tasa”⁷⁹. Esclavos y mercancías podían adquirirse en una tienda que se montó al efecto, donde se ofrecía todo “por junto y por menudo”. Aquello que no tuvo salida en el mercado de Cartagena se recogió y se llevó a La Habana, especialmente ropa, a “trueque de cueros e a trueque de dineros”⁸⁰.

Los barcos negreros también aportaban a Santa Marta, donde los testigos indicaban que en 1558 llegaron “tres o cuatro navíos” con esclavos “sin licencia y sin registrar” que, sin embargo, las autoridades no tomaban por perdidos. Desde allí una carabela que en Santa Marta había aportado con unos 150-250 esclavos fue a Río de la Hacha, pero tuvo problemas con las autoridades, y fue perseguida por una canoa de nuevo hasta Santa Marta, donde finalmente los portugueses pudieron vender mercancías y esclavos y luego marchar a Cartagena con unos 80 esclavos, de manera que con tantos esclavos “la tierra estaba harta de ellos e se quejaban muchos diciendo que cómo les vendían los dichos portugueses los dichos negros e mercaderías para registrar”⁸¹. Todo esto llevó en 1563 a detener a uno de los factores de Caldeira en Santo Domingo, Bento Rodrigues, y a que se confiscase la hacienda de Caldeira en esta ciudad⁸².

En todos estos tratos, la isla de La Española y la ciudad de Santo Domingo constituían uno de los espacios fundamentales de salida de retornos de Caldeira. Esto obedece a que desde allí se podían enviar productos de la tierra, como azúcar y cueros, además de oro y plata, que son los únicos productos cargados en el resto de los puertos. Pero, además, era un

78. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificaciones de Andrés Martín, vecino de Triana.*

79. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificación de Jerónimo de Nápoles.* 1558.

80. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificación de Andrés Martín.* 12 de agosto de 1559.

81. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *La ruta y el número de esclavos se reconstruye a partir de las testificaciones de Marcos de Nápoles, maestre, ¿? López, testificación de Martín García, vecino de Lepe.* 1558.

82. AGI, J, leg. 1182, núm. 1, ramo 2. *Testificación del mercader portugués Bento Váez, que recaudaba la tercera parte de las ganancias para Diogo de Castro en Sevilla.* Sevilla, 29 de marzo de 1563.

centro logístico en el que los barcos procedentes de África repostaban y donde se desembarcaban esclavos que luego eran vendidos en la isla o bien luego se llevaban donde la demanda era más importante. Así lo manifestaba Ruy Gomes de Beja cuando declaraba que había llevado a Honduras 102 esclavos, 70 que había traído de la nao La Concepción y otras 32 que había tomado en Santo Domingo “de la factoría que tiene allí Manuel Caldeira de otras cargazones de negros que en otros navíos allí habían venido con licencia y registro de Su Magestad” y que llevó a Honduras en una carabela distinta⁸³. De hecho, cuando Beja estaba allí, en julio de 1558, coincidió con el Ntra. Sra. de la Concepción, maestre Luis Mendes y capitán Francisco de Matos, y el San Antonio, maestre Domingo Afonso⁸⁴. La factoría actuaba por tanto como un depósito de esclavos, y ese mismo año los compradores adquirían los esclavos individualmente o por lotes “en la factoría” donde se encontraba el factor de Caldeira, Miguel Nunes⁸⁵. Años antes, en 1556, el navío San Antonio, maestre Manuel Gomes, había realizado la ruta Cabo Verde-Nueva España no sin antes fondear en Santo Domingo, pero naufragó antes de llegar a Nueva España⁸⁶, y en 1557 el San Juan, capitán Antonio Gómez y maestre Francisco Portugués, aportó en Santo Domingo camino de Nombre de Dios⁸⁷.

Desde Santo Domingo, por tanto, se desplegaban estos y otros barcos para cubrir un arco que va desde Nombre de Dios hasta Río de el Hacha, algo ya notado por Eagle (2019, p. 148), utilizando también el puerto de La Habana como un espacio desde el que organizar los retornos o realizar la redistribución de esclavos y mercancías. Así, un testigo de la fiscalía de la Casa de la Contratación indicaba que en

83. AGI, J, leg. 853, núm. 3. *Declaración ante la Audiencia de los Confines*, marzo de 1560. El maestre de la carabela era llamado “Cordovil”.

84. AGI, J, leg. 104, fol. 5738v.

85. AGI, J, leg. 104, fol. 5746r. *Declaración de 7 de julio de 1558*.

86. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *La ruta se describe en cartas de supervivientes enviadas desde Nueva España a sus socios en Portugal, testificación de Luis pinto, mercader de Lisboa, y de su criado, Manuel Tejera, criado del anterior y hermano del encargado de la armazón, y del factor de Caldeira en Nueva España, Francisco Tejera*. Lisboa, 23 de mayo de 1558.

87. AGI, Santo Domingo, leg. 11, núm. 14, fols. 1r-v. *Petición de 7 de marzo de 1558 de Miguel Nunes en nombre de Manuel Caldeira ante las justicias de Santo Domingo*.

enero de 1559 un navío portugués no entró en el puerto, sino que disparando salvas de artillería consiguió que se aproximase el gobernador en un batel y se le propuso la venta del resto de 120 esclavos llegados desde Cabo Verde y diversas mercancías que ya habían sido parcialmente vendidas en Santa Marta. Juan Rodrigues, factor de Caldeira en La Habana, indicó al mismo testigo que desde allí se había dirigido con esclavos de Caldeira para venderlos en Cartagena, donde hizo “más de cuarenta barras de plata que valdrían cada una 250 pesos de minas”⁸⁸ con la venta de 50 esclavos (unos 12.000 ducados, a un media de 240 ducados por esclavo)⁸⁹, mientras que otro factor de Caldeira, Felipe de Miranda, había llevado 100 esclavos a Nombre de Dios, regresando los retornos por La Habana, aunque el metal precioso quedó en la isla Graciosa y en las Azores, intentando alguno de los factores sobornar al testigo Juan de la Isla para que, a cambio de 100 ducados, llevase parte de lo ganado y lo dejase en Tercera⁹⁰.

Estas armazones multiplicaban la presencia portuguesa en el Caribe, destacada desde hace tiempo en la historiografía (Serrano Mangas, 1994), así como en expediciones de conquista y descubrimiento (Ventura, 2000). Además, estaba especializada en el comercio y otras actividades terciarias (Hamm, 2019), pero también se manifestaba en pobladores y agricultores, inmigrantes en general, llegando también tangomangos al rebufo del comercio de esclavos (Wheat, 2016, pp. 108-132), y que no haría sino crecer y especializarse con el paso del tiempo (Chuecas Saldías, 2018; Ponce Vázquez, 2020, pp. 65-68 y *passim*; Ventura, 2005). En lo que a las armazones que aquí estudiamos respecta, en ningún caso se cumplía la prohibición de saltar a tierra, pues los testigos de la fiscalía señalaban que en Santa Marta vieron

mucha gente portuguesa y preguntó que cómo había tanta población de portugueses en la ciudad y los vecinos... le dijeron que habían venido allí sin licencia en los navíos que habían venido del dicho Manuel Caldera...

88. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificación de Juan de la Isla, carpintero vecino de la ciudad de México*, 1559.

89. 1 peso de oro de minas = 450 mrs. 40 barras x 250 x 450 = 4.500.000 mrs = 12.000 ducados.

90. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificación de Francisco Díez, clérigo*. 1559.

tenían sus tiendas de platería e de otros oficios los cuales... pasaban con mercaderías al nuevo reino sin licencia.

Otros añadían que de estos barcos saltaban a tierra portugueses “entre ellos un mulato que dijo que se le había perdido la carta de alhorría y pasó al nuevo reino...”⁹¹, y este testimonio se repite para Panamá, Honduras, Santo Domingo y el resto del Caribe⁹².

Los esclavos enviados por Manuel Caldeira. Origen, características y precios

Trazar la rentabilidad de estas ventas es complejo y, como ya se ha indicado, es preciso poder calcular varios factores (contrabando, número de esclavos en exceso, peso de otras mercancías, entre otros) de los que aquí no podemos ocuparnos ahora. Pero se puede afirmar, como en el caso general de los retornos, que estamos hablando de rentabilidades muy altas. Así, por ejemplo, en Honduras se vendieron 92 esclavos con los que se obtuvieron 11.500 pesos, según la declaración de Ruy Gómez de Béjar, aunque por pleitos que tuvo con varios vecinos tuvo que devolver 770 pesos, a lo que se sumaron otros gastos, reduciéndose lo obtenido a 9.000 pesos⁹³. En principio, se ganaron 125 pesos por esclavo, que equivalían a 56.250 mrs por esclavo, por encima de la tasa que era 41.250 mrs (110 ducados). Siendo el coste de la licencia 3.375 mrs y del almojarifazgo 680 mrs, (en total 4.055 mrs), con estos precios de venta se superaba con creces el coste de la fiscalidad castellana.

Conocemos otros precios y procedencias de las armazones de Manuel Caldeira y compañía que apuntan en el mismo sentido. Es el caso de los esclavos vendidos fuera de registro en La Española de varios navíos de Caldeira, que aparecen en la tabla 5.

91. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificaciones de Mateo de Vides, piloto de Sevilla y Francisco del Huerto*.

92. AGI, J, leg. 848, núm. 2. *Testificación del capitán Pablos de Carrión*. 1559.

93. AGI, J, leg. 853, núm. 3. *Declaración ante la Audiencia de los Confines*. Marzo de 1560. Otros testigos aseguraban que fueron 12.000 pesos. Un resumen de este pleito a través de la sección de Patronato aparece analizado en Ventura (1999, pp. 85-88) y otras fuentes (pp. 102-104).

Tabla 5. Esclavos comprados fuera de registro de los navíos Ntra. Sra. de la Concepción, maestre Luis Mendes, San Antonio, maestre Domingo Afonso, y Ntra. Sra. de la Concepción, maestre Sebastián Álvarez (La Española, 1558)

Comprador	Descripción esclavo	Pesos
Juan de Heredia	“una negra con leche, bozal, con una criatura”	300
Gregorio de Lorenzana	“dos negros”	400
Gregorio de Lorenzana	“una negra bozal”	220
Antón Váez, platero	“una negrilla de cinco años”	80
Fernando Díaz, corredor de lonja	“niño negrito de dos años y medio”	55
García de Barcelos	“diez piezas de esclavos bozales”	8 piezas a 230 pesos c/u 2 piezas a 245 pesos c/u
Juan Ramírez	“negra bozal nombrada Isabel de tierra Bioho”	260
Jerónimo Pedrálvarez	“muchacho negro bozal”	135
Francisco Calderón, mercader	“una negra llamada Isabel, bozal de tierra Biafara”	225

Fuente: AGI, J, leg. 35, fols. 5745v-5746v. *Declaración de esclavos vendidos sin registro ante el contador Álvaro Caballero*, 5 de julio de 1558.

Además de estos esclavos, se compraron otros 47 esclavos cuyos precios no se indican y que no hemos incluido en la tabla⁹⁴. Una lectura

94. El contador Álvaro Caballero compró 8 piezas de esclavos del factor Miguel Nunes, “de los cuales se murió uno”, y compró a Francisco de Matos otros “seis negros por otros seis ladinos” (interesantísimo dato que nos habla de la preferencia por esclavos bozales), mientras que Rodrigo Peláez compró “un negrito de hasta diez años e una negrita de ocho o nueve años”, comprando el tesorero Alonso de Peña “un negrito de hasta nueve años, que tiene otros cinco en su casa para los comprar”. Rodrigo Luzón adquirió de Miguel Nunes “en la factoría de un mes a esta

rápida de la misma nos indica cómo el precio de los esclavos vendidos en Santo Domingo sin registro no obedecía a la tasa de 100 ducados (37.500 mrs), alcanzándose precios desde los 230 pesos (103.500 mrs o 276 ducados) hasta los 260 pesos (117.000 mrs o 312 ducados). Obsérvese cómo se venden niños y bebés además de adultos, algo no previsto en las licencias, pero que se daba y cuya proporción aumentaría con el tiempo y especialmente en el tráfico con Angola (Wheat, 2016, pp. 93-103).

Más riqueza informativa ofrece una tasación hecha en 1570 de 27 esclavos que se vendieron ilegalmente en La Habana por unos corsarios de Canarias que los habían tomado en Guinea de las armazones de Caldeira en el año 1559. El valor total fue de 5.405 ducados (aunque la suma del documento arroja 5.435 ducados) en una media por esclavo de 200,1 ducados, siendo los más valorados los nalu y el único esclavo jalofo, seguidos de cerca por los zape y los biafada, quedando más lejos los bran y los mandinga. Si bien estos datos deben ser tomados con precaución al no conocer ni las edades ni las características físicas de estos esclavos. Los biafada eran los más numerosos, y tendrían en Cuba un papel importante en las comunidades nacientes de esclavos y ahorrados en las décadas siguientes (Wheat, 2019). No podemos establecer diferencias en cuanto a sexo por ser muy pocas las mujeres y de muy diversas procedencias, de forma que solo aparecen cuatro esclavas que fueron valoradas en 710 ducados, alcanzando un precio medio de 177,5 ducados, frente a los 23 esclavos masculinos que con 4.695 ducados como total en la tasación alcanzaron un valor medio de 204,1 ducados. Hemos de volver a recordar que estos precios son solo orientativos al desconocerse las edades de los esclavos.

parte... dieciséis piezas hombres e mujeres e muchachos e más de tres meses a esta parte ha comprado ocho piezas de negros bozales por diferentes precios". AGI, J, leg. 35, fols. 5745v-5746v. *Declaración de esclavos vendidos sin registro ante el contador Álvaro Caballero*. 5 de julio de 1558.

Tabla 6. Tasación del precio de esclavos confiscados para la construcción del fuerte de La Habana (realizada en 1570, con referencia a 1559)

Procedencia de los esclavos	Número de esclavos	% total de esclavos	Valor (ducados)	Valor medio	% sobre el valor total
Biafara	13	48,1	2.680	206,1	49,5
Zape	4	14,8	835	208,7	15,4
Bran	4	14,8	690	172,5	12,7
Mandinga	3	11,1	560	186,6	10,3
Nalu	2	7,4	420	210	7,7
Jalofo	1	3,7	220	220	4
<i>Total</i>	<i>27</i>	<i>100</i>	<i>5.405</i>	<i>200,1</i>	<i>100</i>

En 1570, de estos esclavos quedaban solo 19, pero habían tenido hijos y se entregaron a Bento Rodrigues “una negra que dice llamarse Ana”, una “negra María biafara con una criatura hembra llamada Luisica”, “un negro muchacho llamado Jorge y una negra muchacha llamada Agustina y un negro nombrado Pedro... y un negro llamado Juan Primero”, además de recibir otras “siete piezas de negros y negras chicos y grandes”⁹⁵.

Pese a los costes de licencias, flete, seguros y otros riesgos, el negocio era muy lucrativo, y para ilustrarlo es conveniente la comparación con los mercados ibéricos de esclavos. Si prestamos atención a la evolución del precio de los esclavos en un mercado tan importante como el de Sevilla, se comprueba un alza progresiva de los precios, especialmente a partir de los años cincuenta, pero que nunca alcanza los precios en las Indias. Así, en una muestra de 391 compraventas de esclavas en Sevilla para los años comprendidos entre 1540 y 1559, encontramos que el precio medio de

95. AGI, J, leg. 40, núm. 3. 6 de junio de 1570.

la esclava negra alcanzó los 58 ducados (Fernández Chaves y Pérez García, 2019), pero aquí hay que tener en cuenta que los precios de los años cuarenta eran más bajos que aquellos de la década siguiente. Si afinamos más nuestro análisis, en una muestra de 106 compraventas de esclavos adultos vendidos en Sevilla en 1555⁹⁶, encontramos 51 hombres adultos negros cuyos vendedores obtuvieron 3.854,3 ducados, es decir, una media de 75,5 ducados por esclavo, con una edad media de 31 años. En el caso de las mujeres, tenemos unas 54 ventas que proporcionaron 4.545 ducados a sus vendedores, a un precio medio de venta de 84,1 ducados, siendo la edad media de estas mujeres (tomadas a partir de los 18 años) de 29,2 años. Y algo parecido puede decirse de los precios en Portugal, pues en Lisboa, según la crónica de Brandão, sus precios oscilaban entre los 102 y los 113 ducados, aunque según la documentación recogida por Fonseca (2010), oscilarían entre los 45 y los 75 ducados en estos años, costando según otros autores muy baratos en 1550, 34 ducados (pp. 207-210), aunque hay que considerar que estos trabajos no desagregan los datos por edad ni por sexo. Como se habrá notado, el precio de los esclavos según su sexo es inverso en Sevilla y el Caribe, de forma que las mujeres son más apreciadas que los hombres en Sevilla y a la inversa en estas armazones. Todo ello apunta a una clara complementariedad entre los mercados ibéricos y los americanos; pese a la complejidad logística que presentaban estos últimos, se había consolidado plenamente en los años cincuenta, comenzando en 1519 en el Caribe (Pérez García, en prensa; ver también el capítulo “El Caribe y la génesis del mercado negrero atlántico, ca. 1520-1535” de este libro).

A esta información también podemos añadir que para el año 1559 conocemos varios esclavos que se tomaron en el puerto de Ocoa del ya mencionado galeón San Pedro, aunque en este caso se indica nombre, edad y procedencia, pero no su valor. De todos ellos se indica que venían con el registro del rey.

96. Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales de Sevilla, legs. 88, 89, 1549, 3387, 3388, 3389, 3390, 5902, 5903, 5904, 5905, 5906, 9174, 9175, 9176, 12354, 12355.

Tabla 7. Esclavos tomados del galeón San Pedro con registro del rey
(La Española, 1558)

Nombre	Procedencia en África	Edad
“Negros de la armazón y compañía de Manuel Caldera y demás tratadores de Guinea”		
Damián	Caçinga	30
Francisco	Bañol	30
Juan	Zape	35
Lorenzo	Zape	25
Domingo	Cocoly	35
Francisco	Bran	30
Juan	Nalu	25
Gregorio	Zape	30
Benito	Nalu	30
Diego	Caçinga	25
Antonio	Bran	35
Sin bautizar	Bran	¿0?
“Son de Hernán Rodríguez, capitán del dicho galeón”		
Eva	Biafara	14
Isabel	Bran	16
Isabel “con una hija suya de un año”	Bran	-
Beatriz	-	12
“Son del piloto del galeón, llamado Francisco Portugués”		
Isabel	Biafara	18
Antonio	Criollo	7
“Son de Cristóbal Hernández, maestre del galeón”		
María	Congo	20
Pedro	Biafara	16
“Son de Sebastián Álvarez, lombardero del galeón”		
Antón	Biafara	16
Pedro	Biafara	10

Fuente: AGI, J, leg. 40, fols. 221v-223v. *Inventario de los negros que tome del armazón del galeón San Pedro, que son de Manuel Caldera*. 27 de agosto de 1559.

De los 20 esclavos que conocemos la edad, resulta una media de 22,9 años, siendo la edad media de las adolescentes y mujeres de 16 años y la de los hombres de 25,6 años, más bajas que en la muestra de Sevilla que hemos visto, y si se consideran las 391 compraventas de solo esclavas negras entre 1540 y 1559 de Sevilla, encontramos que la edad media de estas era también más alta que la de las esclavas de estas armazones, concretamente de 22,9 años (Fernández Chaves y Pérez García, 2019, p. 95).

Los registros de las tablas 6 y 7 permiten aproximarnos a la diversidad de origen cultural y geográfico de la Guinea de la década de 1550, de gran importancia en estos años frente a otras procedencias, y que constituyen un precedente claro de la realidad estudiada brillantemente por David Wheat (2011, 2016) para las décadas posteriores. Mientras que en las compraventas en Sevilla relativas a los años cuarenta y cincuenta del siglo XVI no se indica la procedencia de los esclavos negros o se señala tan solo “Guinea” o “nación de negros” con unas pocas excepciones (Fernández Chaves y Pérez García, 2019, p. 92), se deduce de la tabla 5 cómo en este registro los biafara eran los más numerosos (recuérdese su papel articulador en estas sociedades (Wheat, 2019), seguidos muy de lejos por los bran y zape. Sin embargo, los esclavos del galeón *San Pedro* más numerosos (tabla 7) eran los biafara y los bran con 5 individuos cada uno, seguidos de los zape con 3; aparecen otros grupos que no están representados en la tasación de Cuba de la tabla 6 como un congo o un bañol, mencionándose también una “negra de tierra Bioho” (de las islas Bijagós) en las ventas efectuadas en Santo Domingo (tabla 5). Los biafara serían muy numerosos en el Caribe español y en otros territorios como Perú en los años setenta y décadas posteriores, teniendo en Guinea una fuerte relación mercantil con portugueses y castellanos, y siendo ellos mismos protagonistas de intercambios comerciales en la región, esclavizando además a zapes y nalus, así como también a los bran. Estos últimos son los que aparecen con más frecuencia en las fuentes relativas al Caribe español temprano, y desde su espacio político conectaban económicamente los territorios Bañun en el norte con los biafara en el sur. A los zape de estos registros puede añadirse el cocoly (cocolí) del San Pedro, un subgrupo de los zape, así como los nalu (Rodney, 1969; Wheat, 2018, pp. 41-52, y en general, pp. 21-67). Al ser vencidos por los mane, “it is probable that more than a half of the

Upper Guinea Africans entering the New World in the 1550s and the 1560s were Sapi” (Rodney, 1969, p. 331).

Conclusiones

El asiento de 2.000 licencias de esclavos concedido a Manuel Caldeira y gestionado por este y sus socios no fue el más importante en número de licencias del siglo, ni dejó de compartir protagonismo con otros paquetes de licencias importantes concedidos antes y después de este a mercaderes castellanos⁹⁷, pero sí fue uno de los más eficazmente gestionados y el primero de los verdaderamente importantes en número de esclavos concedido a un mercader portugués. Esto posibilitó la entrada general de factores, agentes, marineros, mercancías de toda suerte y esclavos en la América española, reforzando una tendencia que había tomado fuste en la década de los años cuarenta (Torrão, 2002). El éxito de algunos de ellos en el Caribe les posibilitaría luego asentarse allí y en Sevilla, ampliando su espacio geográfico de relaciones y ayudando a otros portugueses a insertarse en el espacio comercial de la monarquía católica vía vecindades y naturalizaciones (Fernández Chaves, 2020). Todo esto ayudaría a explicar el hecho de que el espacio caribeño y especialmente Cartagena de Indias se consolidaran años más tarde como cabeceras de esta penetración comercial portuguesa (Vila Vilar, 1979) que tuvo en la trata negrera uno de los pilares de su asentamiento en dicha región, violando así una de las pocas condiciones que imponía este asiento.

Unos años antes, en 1552, se había concertado con Hernando de Ochoa, cambio de la corte, un asiento para pasar 23.000 esclavos por 184.000 ducados, a 8 ducados la licencia (la que nos ocupa, a 9 ducados), debiendo ser un cuarto de los esclavos mujeres (nada se indica en el asiento de Caldeira sobre esto) por tiempo de siete años (el asiento de Caldeira sin plazo fijo). Se podían enviar los esclavos desde Castilla, Portugal y sus posesiones en África, en lo que ambos asientos coinciden, y Ochoa tenía la facultad para nombrar factores castellanos o extranjeros siempre y cuando fuesen aliados del rey (Fernández Álvarez, 1997,

97. Para el Caribe y Nueva España, *cf.* el libro ya citado de Ventura (1999) y el trabajo clave de Eagle y Wheat (2020).

pp. 463-466). Este último asunto fue muy discutido por el franciscano fray Alfonso de Castro, quien consideraba no solo un problema el monopolio que representaba, sino que iba en contra de las leyes que prohibían contratar a los extranjeros en las Indias (Castro, 1958, p. 313; Guilarte, 1945-1946). Que en 1552 ya se contemplase el tráfico directo desde Lisboa o África para abastecer las Indias era ya un reconocimiento claro de la necesidad imperiosa del concurso portugués en dicho abastecimiento, que sería perfeccionado con el control directo de los mercaderes portugueses de todo el proceso con las 2.000 licencias de Caldeira, y no podemos dejar de considerar que debieron ser más esclavos, pues el contrabando fue generalizado, por lo que hemos de tomar las cifras aquí presentadas siempre como un mínimo (Eagle y Wheat, 2020, pp. 62-63). Fue uno de los últimos asientos firmados antes de la subida del precio de las licencias a 30 ducados en 1561, y con ella se inauguraba una nueva etapa en la historia de la trata negrera atlántica, en la que el peso ya no solo de la logística y marinería lusas eran determinantes, sino que el capital y las mercancías portuguesas también comenzaban a tomar un papel director en la larga evolución del inhumano comercio de esclavos, que escapaba cada vez con más claridad del control de la Casa de la Contratación y de los mercaderes sevillanos, cambiando lentamente la dinámica existente en el Caribe hasta entonces.

Referencias bibliográficas

- Bataillon, M. (1970) Santo Domingo «Era Portugal». En B. García Martínez (Ed.), *Historia y sociedad en el mundo de habla española. Homenaje a José Miranda* (pp. 113-120). El Colegio de México.
- Borrego Pla, C. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Burset Flores, L. R. (2018). Contra el exclusivismo imperial: el contrabando en el Caribe entre los siglos XVI y XVII. *Clío*, 87(196), 27-53.
- Castro, M. (1958). Fr. Alonso de Castro, O. F. M. (1495-1558), consejero de Carlos V y de Felipe II. *Salmanticensis*, 5(2), 281-322.
- Chaunu, P. y Chaunu H. (1956a) *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Partie Statistique. Le trafic de 1504 à 1560* (t. 2). Librairie Armand Colin.

- (1956b) *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Partie Statistique. Le trafic de 1561 à 1595* (t. 3). Librairie Armand Colin.
- Chuecas Saldías, I. (2018). El Caribe portugués: sobre políticas imperiales, redes planetarias y la presencia de portugueses en el Caribe durante el gobierno de Felipe III (1598-1621). *Iberoamérica Social: Revista-red de estudios sociales*, (2), 27-45.
- Fuente, A. de la (2004). Sugar and Slavery in Early Colonial Cuba. En S. B. Schwartz (Ed.), *Tropical Babels: Sugar and the making of the Atlantic World, 1450-1850* (pp. 115-157). The University of North Carolina Press.
- Del Río Moreno, J. L. y López y Sebastián, L. E. (1991). El comercio azucarero de La Española en el siglo XVI. Presión monopolística y alternativas locales. *Revista Complutense de Historia de América*, (17), 39-78.
- Donoso Anes, R. (2001). Algunos aspectos relacionados con el control administrativo y contable de la renta de los esclavos enviados a Hispanoamérica (hasta el final del periodo de las licencias en 1595). *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, 30(110), 1093-1135.
- Eagle, M. (2019). The Early Slave Trade to Spanish America. Caribbean Pathways, 1530-1580. En I. Altman y D. Wheat (Eds.), *The Spanish Caribbean & the Atlantic World in the Long Sixteenth Century* (pp. 139-160). University of Nebraska Press.
- y Wheat, D. (2020). The Early Iberian Slave Trade to the Spanish Caribbean, 1500-1580. En A. Borucki, D. Eltis y D. Wheat (Eds.), *From the Galleons to the Highlands. Slave Trade Routes to the Spanish Americas* (pp. 47-72). University of New Mexico Press.
- Fernández Álvarez, M. (1977). *Corpus documental de Carlos V* (t. 3). Universidad de Salamanca.
- Fernández Chaves, M. F. (2020). Comunidad, individuo y estrategias de representación: los mercaderes portugueses y la negociación de su identidad política y económica en Sevilla. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 7(13), 85-126.
- y Pérez García (2016). La élite mercantil judeoconversa andaluza y la articulación de la trata negrera hacia las Indias de Castilla. *Hispania*, 76(253), 385-414.
- y Pérez García (2019). Textile's market in 16th century Seville: business and mercantile groups. En G. Nigro (Ed.), *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea. Selezione di ricerche* (pp. 317-338). Firenze University Press.

- Fonseca, J. (2010). *Escravos e senhores na Lisboa Quinhentista*. Colibri.
- Frade, F. (2006). *As relações económicas e sociais das comunidades sefarditas portuguesas. O Trato e a Família 1532-1632* [Tesis doctoral inédita]. Universidade de Lisboa.
- Freire, A. (1920). *Notícias da Feitoria portuguesa de Frandes*. Archivo Histórico Portuêez.
- García Fuentes, L. (1982). Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI. *Anuario de Historia de América Latina*, (19), 1-46.
- Gil, J. (2011). *La India y el lejano Oriente en la Sevilla del Siglo de Oro*. Ayuntamiento de Sevilla.
- Gil, M. (2017). O porto de Ponta Delgada e o comércio açoriano no século XVII (elementos para o estudo do seu movimento). En A. Teodoro de Matos, *Os Açores e o Atlântico. Estudos de História Económica (séculos XV-XVII)* (pp. 273-363). Secretaria Regional de Educação e Cultura.
- Godinho, V. M. (1969). *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles*. SEVPEN.
- Goris, A. (1925). *Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers, de 1488 à 1567*. Uytsspruyt éditeur.
- Guilarte, A. M. (1945-1946). Alonso de Castro; consejero del rey. *Revista de Estudios Penales*, (3), 83-86.
- Hamm, B. (2019). Between acceptance and exclusion. Spanish responses to Portuguese immigrants in the Sixteenth-Century Spanish Caribbean. En I. Altman y D. Wheat (Eds.), *The Spanish Caribbean & the Atlantic World in the Long Sixteenth Century* (pp. 113-135). University of Nebraska Press.
- Karl, B. (2016). *Embroidered Histories. Indian textiles for the Portuguese market during the Sixteenth and Seventeenth centuries*. Böhlau Verlag.
- Lapeyre, H. (1981). *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Universidad de Valladolid.
- López y Sebastián L. E. y del Río Moreno, J. L. (1992). Comercio y transporte en la economía del azúcar antillano durante el siglo XVI. *Anuario de Estudios Americanos*, 49(1), 55-87.
- Lorenzo Sanz, E. (1979). *Comercio de España con América en la época de Felipe II* (t. 1). Diputación Provincial de Valladolid.
- Mellafe, R. (1973). *Breve historia de la esclavitud negra en América Latina*. Secretaría de Educación Pública.

- Mendes, A. (2008). The foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. En D. Eltis y D. Richardson (Ed.), *Extending the frontiers. Essays on the new Transatlantic Slave Trade Database* (pp. 63-94). Yale University Press.
- Mira Caballos, E. (1994). Las licencias de esclavos negros a Hispanoamérica. *Revista de Indias*, 54(201), 273-298.
- Moya Pons, F. (1976). *Historia colonial de Santo Domingo*. Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra.
- Ortiz Arza, J. (2019). *La comunidad vasca de Sevilla y la trata de esclavos (s. XVI)* [Tesis doctoral, Universidad del País Vasco]. ADDI.
- (2020). Los libros-registro de esclavos, el sistema de licencias y la trata de esclavos con Hispanoamérica en el siglo XVI: análisis y aspectos metodológicos a través del caso vasco. *Anuario de Estudios Americanos*, 77(2), 579-611.
- Pérez García, R. M. (2015). Metodología para la cuantificación y el análisis de la trata de esclavos hacia la América española en el siglo XVI. En O. Rey Castelao y F. Suárez Golán (Eds.), *Los vestidos de Clío. Métodos y tendencias recientes de la historiografía modernista española (1973-2013)* (pp. 823-840). Universidad de Santiago de Compostela.
- (en prensa). El mercado de esclavos de Puerto Rico y los comienzos del tráfico negrero transatlántico, 1509-1523. En M. F. Fernández Chaves y R. M. Pérez García (Eds.), *Trata y esclavitud en el Atlántico Ibérico. Siglos XVI-XVIII*.
- Ponce Vázquez, J. J. (2020). *Islanders and Empire. Smuggling and Political Defiance in Hispaniola, 1580-1690*. Cambridge University Press.
- Rodney, W. (1969). Upper Guinea and the significance of the origins of Africans enslaved in the New World. *The Journal of Negro History*, LIV (4), 327-345.
- Rodríguez Morel, G. (1992). Esclavitud y vida rural en las plantaciones azucareras de Santo Domingo. Siglo XVI. *Anuario de Estudios Americanos*, 49(1), 89-117.
- (2004). The sugar economy of Española in the Sixteenth Century. En S. B. Schwartz (Ed.), *Tropical Babels: Sugar and the making of the Atlantic World, 1450-1850* (pp. 85-114). The University of North Carolina Press.
- (2018a). *Documentos para el estudio de la historia colonial de Santo Domingo (1511-1560)* (t. 1). Archivo General de la Nación.
- (2018b). *Documentos para el estudio de la historia colonial de Santo Domingo (1561-1680)* (t. 2). Archivo General de la Nación.

- Saco, J. A. (1879). *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-Hispanos* (ts. 1 y 2). Imprenta de Jaime Jepús.
- Scelle, G. (1906). *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traités d'Asiento* (ts. 1 y 2). Librairie de la société du recueil J.-B. Sirey & du Journal du Palais.
- Serrano Mangas, F. (1994). *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de las Indias de Castilla (1600-1668)*. Diputación Provincial de Badajoz.
- Torrão, M. M. Ferraz (1999). *Tráfico de escravos entre a costa da Guiné e a América espanhola. Articulação dos impérios ultramarinos ibéricos num espaço atlântico (1466-1595)* (t. 2) [Tesis doctoral inédita]. Instituto de Investigação Científica Tropical.
- (2002) *Formas de participação dos portugueses no comércio de escravos com as Índias de Castela: abastecimento e transporte*. Instituto de Investigação Científica Tropical.
- (2011) «Quando é importante controlar e conservar a informação». Relações de confiança e casamentos de conveniência: meios de gestão do tráfico negreiro entre as ilhas de Cabo Verde e a América Espanhola na segunda metade do século XVI. En M. Jasmins Rodrigues y M. M. Torrão Ferraz (Coords.), *Pequena nobreza de Aquém e de Além-Mar*. Fundação para a Ciência e Tecnologia.
- Vázquez de Prada, V. (1950). *Lettres marchandes d'Anvers*. SEVPEN.
- Ventura, M. da G. Mateus (1999). *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela: 1541-1556*. Edições Colibri.
- (2000). *Portugueses no descobrimento e conquista da Hispano-América. Viagens e expedições (1492-1557)*. Edições Colibri.
- (2005). *Portugueses no Perú ao tempo da União Ibérica. Mobilidade, cumplicidades e vivências* (3 t.). Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Vidal Ortega, A. (2002). *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- (2004). Cambio de función de puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI. *Historia Caribe*, (9), 120-137.
- y D'Amato Castillo, G. (2015). Cartagena de Indias y los mercaderes portugueses de esclavos en la primera mitad del s. XVII. *Anais de História de Além-Mar*, (16), 431-450.
- Vila Vilar, E. (1979). Extranjeros en Cartagena de Indias, 1593-1630. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, (16), 147-184.

- Vogt, J. (1975). Notes on the Portuguese cloth trade in West Africa, 1480-1540. *The International Journal of African Historical Studies*, 8(4), 623-651.
- Wheat, D. (2011). The first great waves. African provenance zones for the Transatlantic slave trade to Cartagena de Indias, 1570-1640. *Journal of African History*, 52(1), 1-22.
- (2016). *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. University of North Carolina Press.
- (2019). Biafadas in Havana. West african antecedents for Caribbean Social Interactions. En I. Altman y D. Wheat (Eds.), *The Spanish Caribbean & the Atlantic World in the Long Sixteenth Century* (pp. 163-186). University of Nebraska Press.

Otros pasajes. Movilidades africanas y la polifuncionalidad de los navíos negreros en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII⁹⁸

David Wheat
Michigan State University

Entre los procesos que vincularon las sociedades africanas y europeas en el marco de la Edad Moderna, la transportación involuntaria de millones de africanos esclavizados hacia Europa y América se destaca claramente como uno de los más significativos. Sin embargo, no fue el único, y las historias de diversos pueblos africanos y sus conexiones con el resto del mundo no se puede reducir solamente a la trata transatlántica de esclavos. En su discurso presidencial para la organización norteamericana African Studies Association en 2009, Paul Tiyambe Zeleza (2010) sostuvo que ciertos “modelos hegemónicos” —notablemente la trata transatlántica de esclavos y la construcción de identidades raciales en contextos norteamericanos— no sirven para entender a todas las diásporas africanas. Entre otros comentarios, la versión publicada de su discurso remarca la falta de estudios sobre las personas de origen africano que llegaron a América desde Iberia en el siglo XVI (pp. 7-8), y hace hincapié en algunas características de las diásporas africanas en Asia. A diferencia de la trata transatlántica, que hasta

98. El autor agradece las sugerencias de Alex Borucki y Marc Eagle que, sin duda, mejoraron la versión final del texto.

hace poco se solía estudiar dentro de parámetros imperiales o nacionales, Zeleza (pp. 11-13) relaciona las presencias africanas en Asia con la evolución de varios imperios a lo largo de dos milenios, entre los cuales “la era europea” duró relativamente poco. Además de los movimientos forzosos de personas esclavizadas, señala las “modalidades múltiples de las movilidades africanas” en el océano Índico, donde circulaban “mercaderes, misioneros, artistas, marineros y soldados africanos” (p. 12). En fin, toda una complejidad que él no veía reflejada en la historia de la trata transatlántica.

Apenas diez años después, resulta interesante comparar las observaciones de Zeleza con una selección de estudios recientes sobre el mundo ibero-atlántico en los siglos XVI y XVII. Matizando las narrativas tradicionales sobre los papeles de las personas de origen africano en la Latinoamérica colonial, algunos trazan los trayectos de africanos y afrodescendientes libres —marineros, comerciantes, pasajeros, criados, etc.— que iban entre la península Ibérica y puertos hispanoamericanos, estableciéndose como vecinos, reclamando ser “cristianos viejos” y, en un ejemplo aislado, identificándose como la dueña de su propia nao (Garofalo, 2012; Ireton, 2017; Wheat, 2019). Al mismo tiempo, otros trabajos sobre las movilidades de mercaderes luso-africanos y élites autóctonas en las costas africanas, especialmente en el litoral que discurre desde Senegambia hasta Sierra Leona, contradicen la suposición de que las estructuras imperiales europeas fueran las principales bases de la historia atlántica (Green, 2016; Horta, 2014; Newson, 2012). Los nuevos estudios sobre el tráfico transatlántico de esclavos hacia Hispanoamérica tienden a resaltar la naturaleza transimperial de las redes mercantiles que lo sustentaron (Borucki, Eltis y Wheat, 2015; García Montón, 2019; O'Malley y Borucki, 2017; Ribeiro da Silva, 2016). Otros arrojan una nueva luz sobre la presencia de mercaderes hispanos en Cabo Verde, los Ríos de Guinea, São Tomé y Angola (Santana Pérez, 2015 y 2018), o sobre las experiencias de individuos de origen africano en el ámbito circuncaribeño que pasaron de una jurisdicción imperial a otra (Belmonte Postigo, 2016; Sierra Silva, 2020).

Problematizando una interpretación tradicional (y anacrónica) que vea en la temprana trata transatlántica de esclavos una versión en miniatura de lo que vendría en siglos posteriores, varios estudios recientes

analizan el tráfico de los siglos XVI y XVII a la luz de antecedentes o acontecimientos coetáneos en Iberia y en otras partes (Torrão, 2013; Pérez García, 2015; Armenteros Martínez, 2018; Eagle y Wheat, 2020). Otros trabajos señalan que el tráfico negrero fue intensamente entrelazado con otros procesos económicos dentro de varios sistemas comerciales de amplio espectro (Clark, 2016; Rodríguez Yanes, 2005; Schultz, 2017). Particularmente relevante es el esfuerzo de replantear las primeras décadas de la trata transatlántica hacia América dentro de un contexto que abarca los movimientos multidireccionales de esclavos y esclavas de varios orígenes, incluyendo periplos que solapaban o iban en paralelo o al revés de las rutas principales del tráfico negrero de la época (Pérez García y Fernández Chaves, 2019).

Siguiendo una línea de pensamiento complementaria de las anteriormente mencionadas, este ensayo se centra en formas alternativas de desplazamiento y movilidad facilitadas por la trata de esclavos en el Atlántico ibérico a finales del siglo XVI y principios del XVII. Además de llevar oleada tras oleada de africanos y africanas contra su voluntad “a los más recónditos rincones de Hispanoamérica” como bien nos dijo Vila Vilar (1977, p. 228), los navíos negreros solían llevar unos cuantos navegantes esclavizados, marineros africanos o afrodescendientes libres y criados o esclavos de origen africano que servían a los pasajeros y a ciertos miembros de la tripulación. A veces, al salir de la península Ibérica o de las islas Canarias, los navíos negreros también llevaban *degredados* o exiliados condenados al destierro, entre ellos algunos afrodescendientes. En otros casos, además de pasajeros europeos y euroafricanos, llevaban africanos libres u horros desde el continente africano hacia las islas adyacentes o hacia América. Y en raras ocasiones, hay indicios de que unos pocos africanos libres podrían haber vuelto a sus tierras, efectuando al menos parte de su viaje en uno de los navíos que iban al continente para cargar esclavos. En otras palabras, en la misma época en que estos navíos ibéricos desplazaban cientos de miles de personas esclavizadas desde África hacia América y Europa con una brutalidad y letalidad rutinaria, la trata transatlántica de esclavos posibilitó una multiplicidad de itinerarios marítimos para un número menor de africanos y afrodescendientes libres y esclavos. Sin olvidar las condiciones funestas que padecían la mayoría aplastante de los

individuos africanos a bordo de los navíos negreros —y aunque el número de casos tratado aquí es muy escaso en comparación—, las experiencias de estos individuos nos obligan a imaginar una gama más amplia de posibilidades para los africanos y afrodescendientes habitantes del mundo ibero-atlántico.

Marineros, grumetes y criados

Las tripulaciones de los navíos negreros despachados en Sevilla, Cádiz o Canarias en los siglos XVI y XVII solían incluir algunos esclavos afrodescendientes o africanos. En este sentido, quizás se parecían a las embarcaciones que surcaban el Atlántico entre Angola y Brasil dos siglos después (Candido, 2010; Ferreira, 2012, pp. 135-137). Por ejemplo, entre las 205 “piesas desclavos” que sobrevivieron en el viaje desde Angola hasta Cartagena de Indias a bordo del navío Nuestra Señora de la Concepción en 1595 (Vila Vilar, 1977, pp. 244-245), dos “consto venir en plaza de grumete”⁹⁹. A veces los registros creados para tales viajes antes de sus salidas nos proporcionan datos sobre los tripulantes de origen africano. En los años 1590-1593, varios navíos zarparon de la isla de Tenerife para embarcar esclavos en Angola o en los Ríos de Guinea y llevarlos a Cartagena de Indias. A bordo de la nao Las Cinco Llagas, cuyo maestre era Baltasar de Ribero, dos “esclavos de color negro”, Mateo y Juan, iban “para el serviço de la armazón y lengua de los negros”¹⁰⁰. Dos esclavos del maestre Antonio de Madureira servirían en su navío Nuestra Señora de Buen Viaje, pero de forma diferente: “Cristóbal de color negro” serviría de dispensero y “Alegrande negro” iría en servicio de su dueño¹⁰¹. En estos casos, antes de recibir su despacho del juez de registros, los maestres que viajaban hacia América con tripulantes esclavos tuvieron que pagar 50.000 maravedís por cada uno de ellos que no trajesen de vuelta. Esta regla no se hacía cumplir para la seguridad de las personas esclavizadas, sino para controlar la trata y para evitar que los maestres vendiesen esclavos sin pagar los debidos derechos.

99. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Contaduría, 1385, núm. 3, pliego 10; AGI, Escribanía, 1012A, pieza 7, fol. 59v.

100. AGI, Escribanía, 585A, pieza 3, fols. 193r-193v.

101. AGI, Contratación, 2875, núm. 6, r. 7, fols. 306v-307v.

En los navíos negreros de la época, la mayoría de los tripulantes libres solían ser personas de origen europeo, pero algunos eran africanos o afrodescendientes. La nao Nuestra Señora de Nazarén llevaba un total de 25 marineros cuando zarpó de Santa Cruz de Tenerife en 1592. Además de sus esclavos “Antonio y Gaspar de color negro”, el maestre y capitán Matheos Ferrera contaba con el trabajo del marinero “Pedro de Govea de color negro” quien, según el escribano del juzgado de registros, era un hombre “alto de cuerpo” que “pareció ser horro”. Uno de los grumetes era “Antonio de color negro libre y horro natural del Río Grande”¹⁰². Es probable que Antonio viniera de una de las comunidades biafadas que rodeaban el Río Grande de Buba, un estuario ubicado en lo que hoy en día es la República de Guinea-Bisáu (Brooks, 1993, pp. 265-269). La presencia de un “grumete” originario del Río Grande a bordo de este navío representa no solamente una similitud a ciertos aspectos de la historiografía africana, sino un punto de conexión importante. Desde los años 1460 por lo menos, los navegantes biafadas de varios pueblos alrededor de los ríos Grande, Geba y Corubal solían viajar en piraguas enormes hacia el sur para comerciar con los nalu, los landuma (cocolí) y varios grupos zapes, trocando tejidos de algodón, hierro, oro y otras mercancías a cambio de nueces de cola y otros productos como pimientos malagueta (Brooks, 1993, pp. 80-86, 266-274).

En el siglo XVI, los biafada jugaron un papel importante para los tratables de origen caboverdiano u europeo que se integraron en las redes de comercio regionales, trabajando de intérpretes e intermediarios y ayudando a tripular, navegar, construir y reparar sus naos y lanchas. En los Ríos de Guinea y Cabo Verde, la palabra utilizada para designar a este oficio y las personas que lo practicaban era “grumete” (Brooks, 1993, pp. 124, 136, 194-195, 259). Desconocemos si el grumete Antonio, que tenía alrededor de veinte años cuando estuvo en Tenerife en 1592, estaba a bordo de la nao durante su trayecto desde los Ríos de Guinea hasta Cartagena de Indias, que desembarcó al menos 100 cautivos africanos en mayo de 1593 (Borrego Plá, 1983, p. 59; Vila Vilar, 1987, p. 299). Pero en tal caso, no hubiera sido su primer viaje transatlántico: según el

102. AGI, Contratación, 2875, núm. 6, r. 10, fols. 372v-373v.

escribano en Tenerife, Antonio “parese haber passado a Jamayca y haber-sele dado libertad por la justiça como consta de un testimonio y autos de que hiso demostración y lo llebó en su poder”¹⁰³. O sea, hasta poco antes, Antonio habría sido un marinero esclavizado u otro cautivo más.

Hacia finales del siglo XVI y principios del XVII, los navíos negreros ibéricos que pasaban por las islas de Cabo Verde con destino a Hispanoamérica trazaron rutas diferentes de las embarcaciones que circulaban entre el archipiélago y los Ríos de Guinea, o entre Cabo Verde y las islas Canarias (Duncan, 1972; Torres Santana, 1990; Torrão, 1995). Aunque todavía sabemos relativamente poco sobre sus experiencias en el siglo XVI, parece claro que algunos marineros libres de origen africano, entre otras personas africanas y afrodescendientes, participaron en estas últimas rutas. Por ejemplo, en el navío São Miguel, que zarpó del Río de São Domingos y llegó a Santiago de Cabo Verde en 1610, más de 50 individuos traían varias cantidades de mijo, arroz, maíz, aceite de palma y otros mantenimientos. Entre ellos, encontramos a navegantes como “Domingos Pires marinhoiro moço preto” y “Antonio Figeredo grumete preto” (otras personas como “Perpetua mosa forra” eran personas libres de origen africano)¹⁰⁴. Para las Canarias, hay bastantes indicios de viajes entre los archipiélagos de la Macaronesia que llevaron productos canarios (vino, brea, harinas) para Santiago de Cabo Verde, y de vuelta trajeron productos caboverdianos y personas esclavizadas (Álvarez Santos, 2018, pp. 132-133; Lobo Cabrera y Bruquetas de Castro, 1998); algunos navegantes africanos o afrodescendientes participaban en este comercio, igual que en otros oficios marítimos (Lobo Cabrera, 1983, pp. 76-77). En Garachico (Tenerife), un sastre reconoció en 1579 que todavía debía dineros a “Juan Ramos de color negro mareante”, también vecino de Garachico, por haberle entregado 24 cueros vacunos y “una esclavilla negra llamada Marçala” de alrededor de doce años, “que vos el dicho Juan Ramos me truxistey del Cabo Verde este presente año”¹⁰⁵.

103. AGI, Contratación, 2875, núm. 6, r. 10, fol. 373r.

104. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa (AHU), Conselho Ultramarino, Cabo Verde, caja 1, doc. 20, imágenes 15-17.

105. Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna (AHP SCT), PN 2231, fols. 875r-875v.

Entre los muchos navíos negreros que arribaron o llegaron “por caso fortuito” a los puertos caribeños —un hecho muy frecuente y a menudo una estrategia para traer esclavos sin licencia ni registro (Castillo Palma, 2016; Eagle, 2018; Navarrete Peláez, 2007)—, algunos venían del entorno de Cabo Verde y los Ríos de Guinea y, por consiguiente, probablemente llevaron un número más elevado de tripulantes y pasajeros “negros” de lo que se suele encontrar en los registros hechos en Sevilla, Cádiz o Canarias. La arribada de la carabela San Jorge en el puerto de Nizao en la isla La Española hacia finales de enero de 1575 nos proporciona un ejemplo fascinante. En las vísperas de Navidad de 1574, la carabela había salido rumbo a Santiago de Cabo Verde desde Buguendo, un pueblo bañun y factoría portuguesa ubicados justo al norte del río Cacheo. Además de algunos tejidos, porcelanas, marfil, cera y jabón, la carabela llevaba su tripulación, varios pasajeros con sus criados y esclavos domésticos y casi 200 cautivos africanos (Green, 2012, pp. 217, 255; Green, 2016, pp. 100-101; Wheat, 2016, pp. 32-33, 104-105, 118-126). Por lo menos ocho tripulantes eran grumetes libres u horros de origen africano. Según constó Cristóbal Cayado, el capitán de la carabela, uno de ellos fue Antonyo Gómez, “negro de tierra Çape”. Desconocemos los nombres de todos los grumetes libres, pero es muy probable que figurasen entre ellos Hernando “de tierra Çape[,] barbado[,] que dixo hera horro”; Amador López “negro barbado” quien “dixo hera criado en la isla de Santiago y era horro”; Atanacio Cardoso “que dixo hera criollo y era horro” y Antonyo Sorrobero “que dixo que hera algarabio” —es decir, del Algarve— “y era horro”. La tripulación de la carabela además contaba con el trabajo de algunos esclavos cuyos dueños vivían en Santiago de Cabo Verde o en Lisboa. Bastián Botello, esclavo “de Manuel de Acosta vezino de la isla de Santiago”, era un “negro grumete criollo de Cabo Berde”; Martín Váez, que “dixo hera de Gaspar Fernández escrivano público de Santiago”, y Julián Gomez, quien “hera de Françisco de Gobeia que está en Lisboa”, también podrían haber sido grumetes¹⁰⁶.

Desconocemos qué clase de labor contribuían los grumetes africanos y afrodescendientes en este viaje. Además de formar parte de la tripulación, algunos podrían haber servido de guardas de los africanos

106. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fols. 108v, 497v, 500r.

esclavizados, pero a diferencia de los guardas en los navíos ingleses en los siglos XVII y XVIII, o eran libres o tenían dueños, y no parece que hubieran sido vendido con los demás cautivos (Smallwood, 2007). Igualmente, ciertos pasajeros y miembros de la tripulación traían esclavos domésticos y criados como Felipa Martín “negra de tierra Jalofa”, quien “dixo ser horra y criada del capitán” Cristóbal Cayado, y la “negra criolla de Cabo Verde nonbrada Esperança”, quien Cayado también “truxo en su serbição”. Entre ellos, algunos —por ejemplo “Manuel negro”, quien dijo ser criollo, horro y “criado del piloto” Alonso Yanes— también podrían haber sido considerados “grumetes” en el sentido amplio de la palabra (Wheat, 2016, pp. 122-123)¹⁰⁷. Aunque el alto número de grumetes y criados africanos y afrodescendientes en la carabela San Jorge probablemente no fuese muy típico de los navíos negreros que llegaron a puertos caribeños en los siglos XVI y XVII, tampoco quedó fuera de lo normal que un maestre, capitán o piloto trajese un criado o esclavo doméstico. A modo de ilustración, después de haber llevado más de 800 varas de hierro alemán a Cacheo en los Ríos de Guinea (Lobo Cabrera y Torres Santana, 1997, pp. 454, 457), el lisboeta Antonio Fernández Landín llegó a Cartagena de Indias en 1629 como capitán y dueño de la nao Santiago; fue acompañado por su criado “Manuel Lopez mulato natural de Cacheo en Guinea”, que tenía veinte años y decía haber “venido con el dicho su amo que [h]avía traído un navío de negros”. Igual que Ignacio de Figueroa, el piloto del mismo navío “que vino de la ciudad de Cacheo con armaçón de negros”, ambos quedan registrados en la relación de los extranjeros hallados en Cartagena en 1630 (Vila Vilar, 1979, pp. 180-181)¹⁰⁸.

Degredados

De acuerdo con Smallwood (2007), y para complicar aún más la idea simplista de que todas las personas a bordo de un navío negrero se puede dividir conceptualmente en categorías binarias —“africano y europeo, negro y blanco, cautivo y captor” (p. 711)—, cabe señalar que los navíos negreros que zarparon desde la península Ibérica y las islas Canarias

107. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fols. 493v, 499v-500v, 513r.

108. AGI, Santa Fe, 56B, núm. 73, fols. 1v, 22r, 27r-27v.

a veces llevaron degredados: convictos o forzados sentenciados al destierro por haber cometido, presuntamente, algún crimen, o por el hecho de ser conversos o gitanos—. A grandes rasgos, estos exilios correspondían a la necesidad de proveer los fuertes y asentamientos portugueses en ultramar con personal y pobladores. Comparado con el volumen del tráfico negrero, el número de degredados enviados fuera de Portugal habría sido minúsculo —un promedio de quizás cien personas al año en total—, pero aun así significativo, dada la alta correlación entre los “degredados” y los “soldados” que servían en las plazas fuertes fuera de la península (Coates, 2001, pp. 40, 65-67, 93-102; Ferreira, 2012, pp. 188-195).

Para los degredados enviados a los asentamientos portugueses en África a lo largo del XVII, los destinos más comunes eran Angola y São Tomé (Coates, 2001, pp. 76-77). En Lisboa, los administradores de la cárcel de Limoeira solían informarse sobre los navíos que se preparaban para salir del puerto, e intentaron poner a los degredados que iban a cierto destino a bordo de un navío que iba allí mismo. En este asunto, los maestros no tenían muchas opciones; si un maestro se negaba a embarcar a los degredados, el encargado de la cárcel tenía el derecho de confiscar las velas del navío (Coates, 2001, pp. 33-34). Entre los barcos elegidos para transportar a los degredados hacia Angola, algunos fueron navíos negreros que zarparon de Lisboa para ir a las islas Canarias (para registrar su viaje), Angola (para cargar los africanos esclavizados) y Cartagena de Indias (para venderlos o entregarlos al consignatario).

Los navíos negreros probablemente fueron de importancia secundaria, como mucho, en la dispersión global de los degredados en los siglos XVI y XVII; sin embargo, en el mundo ibero-atlántico facilitaban al menos dos migraciones forzadas distintas. Se supone que estas migraciones no iban a escondidas: los degredados tenían que desembarcar cuando el navío llegara al destino africano. La nao Nuestra Señora del Rosario, cuyo maestro fue Gaspar Díaz, fue de Tenerife a Angola y de allí a Cartagena de Indias, donde desembarcó al menos 128 esclavos en marzo de 1593 (Borrego Plá, 1983, p. 59). Habría venido a Canarias desde Lisboa. Según el registro hecho en San Cristóbal de La Laguna entre febrero y abril de 1592, la nao llevaría a “Manuel Silvera que va para quedar en Angola[,] que va degredado por la justícia de Portugal” y que “será de edad de treinta e cinco años[,] alto de cuerpo[,] barbitaheño[,] los ojos sarcos”.

Además, aclaraba, “el maestre no le [h]a de llevar a las Yndias so pena de las fianzas y de yncurrir en las penas de las ordenansas”¹⁰⁹.

Las fianzas que los maestres (o más bien sus fiadores) tendrían que pagar si no dejaban a los degredados en los destinos señalados eran considerables. Por cada uno de los cuatro degredados a bordo de la nao Nuestra Señora del Buen Viaje, que fue registrada en La Laguna en noviembre y diciembre de 1592, el maestre Luis Gómez tuvo que dar una fianza de “dozientos myll m[aravedís] para la cámara del rei nuestro señor”. Incluyendo las fianzas de 100.000 maravedís por dos tripulantes esclavizados, “Pedro de color negro” y “Antón de color negro”, Gómez y sus fiadores —el capitán del navío, Pedro Váez Gallego, y un mercader avecindado en Tenerife, Pedro Afonso Masuelos— podrían haberse visto obligados a pagar hasta 900.000 maravedís (2.400 ducados).

El registro de la nao no detalla los supuestos crímenes de los cuatro “pasajeros que [habí]an de quedar en el reino de Angola” ni las duraciones de sus sentencias, pero sí proporciona sus nombres, edades aproximadas, lugares de origen y algunas marcas de identificación —los mismos datos que los registros de la época habitualmente aportan para los marineros—. Los cuatro degredados, todos hombres, fueron listados en orden de acuerdo a sus edades, de mayor a menor. António Gonçalves, que tenía alrededor de 40 años, era “natural de Evora çiudad[,] de color mulato[,] libre y horro”. Según el escribano, su barba era “entrecano” y le faltaban dos de los dientes de arriba. Baltazar Cutiño, natural de Oporto, tenía 33 años, el rostro “abultado” y la barba roja. Martín de Álamos, de 18 años y natural de Castro Urdiales “en las montañas de Viscaya”, tenía “los ojos encobados” y “la frente grande”; su barba (negra) le había comenzado a crecer. Agustín Veloso, de solo 16 años y originario de Santarém, era “carrilecido” y tenía “los ojos grandes”¹¹⁰.

A pesar de las grandes diferencias entre los dos sistemas de migración involuntaria, resulta llamativo que en estos casos el mismo navío participara en los dos sistemas en un solo viaje, facilitando a la misma vez los movimientos de degredados hacia África y de africanos esclavizados hacia América. Cabe subrayar también que el eborense António Gonçalves,

109. AGI, Contratación, 2875, núm. 6, r. 4, fol. 218r.

110. AGI, Contratación, 2875, núm. 6, r. 6, fols. 270v-271r.

uno de los degredados a bordo de la nao que zarpó de Tenerife a finales de 1592, era “de color mulato” y probablemente afrodescendiente. Además de presagiar la destacada presencia de “mulatos” en Luanda en los siglos XVII y XVIII (Ferreira, 2012, pp. 153-154), el viaje de Gonçalves hacia Angola demuestra otra manera en que los navíos negreros posibilitaban la movilidad o el desplazamiento de personas de origen africano.

Dadas las fianzas obligatorias, imaginamos que los maestros de navíos negreros obedientemente dejaron a los degredados en Angola. Aun así, no había mucho control sobre sus paraderos una vez llegados a Luanda, y sería poco sorprendente si algunos se hubiesen escapado o regresado a la península Ibérica antes de cumplir sus sentencias, como sucedía en otras partes (Coates, 2001, pp. 35-40). Desde luego, independientemente de cómo habían llegado a Luanda, algunos degredados podrían haber conseguido pasar desde Angola a las Indias a bordo de un navío negrero como pasajero o tripulante (Vila Vilar, 1979, pp. 156-157). Otros, como António de Oliveira, fueron expulsados de Angola y enviados a cumplir su destierro en otro sitio. Oliveira era un soldado que se había fugado de Luanda con la intención de establecerse en uno de los *sobados* (reinos autónomos o semiautónomos) del interior. Finalmente apresado, fue sentenciado al destierro por mandato del gobernador de Angola y embarcado en “la fragata de Andres de Pando” que iba para Cartagena (Heintze, 1985, pp. 290-292). Desconocemos si António de Oliveira estaba todavía a bordo cuando la fragata Nuestra Señora de la Muela, del maestro Andrés de Pando, dio fondo en Cartagena de Indias el 22 de enero de 1628. Previsiblemente, la fragata fue un navío negrero que, habiendo zarpado de Luanda, traía un mínimo de 130 cautivos africanos (Vila Vilar 1977, pp. 270-271)¹¹¹.

Que los navíos negreros fueran el medio de transporte que más habitualmente ligaba Luanda con los demás puertos ibero-atlánticos explicaría en gran medida la presencia de los degredados y otros pasajeros que iban o venían de Angola en navíos negreros desde las últimas décadas del siglo XVI. A veces viajar en un navío negrero era simplemente un tramo

111. AGI, Contaduría, 1397, núm. 3, pliegos 28 y 31. En cuanto a este viaje, Vila Vilar (1977) aporta datos diferentes y omite las “treinta pieças que se condenaron por descaminados”, de las cuales 23 “se hallaron vivas al tiempo del remate” (pliego 31).

intermedio en un trayecto de múltiples etapas (Wheat, 2015). En mayo y junio de 1590, antes de partir rumbo a Cartagena de Indias “por la vía de Angola”, el navío negrero Las Cinco Llagas fue inspeccionado en Garachico. En la última visita del navío antes de su despacho, los ayudantes del juez de registros se toparon con dos polizones: una mujer llamada María Fernández y “un hijo suyo pequeño”. Según ella, viajaban en compañía de su marido Rodrigo Fernández; a los tres les habían “echado los oficiales reales del reino de Portugal por desterrados para el Brasil”. No hallando ni a él “ni papeles ni recaudos por donde constase que venían degredados”, el juez de registros en Tenerife mandó “echar en tierra la dicha Maria Fernandez y el dicho su hijo con su hatillo”¹¹². Sin tener en cuenta la verosimilitud o falsedad de la explicación de Fernández, resulta pertinente y factible su intención de trasladarse desde Tenerife hasta Angola a bordo de un barco negrero y de allí, supuestamente —¿a bordo de otro navío?— a Brasil.

Pasajeros

Entre las características de los navíos negreros de los siglos XVI y XVII que no atañían directamente a la transportación masiva de personas esclavizadas, la más conspicua, sin duda, es la presencia esporádica de pasajeros africanos y afrodescendientes. Disponemos de unos cuantos casos de diversa índole. En la mayoría de ellos, desconocemos las identidades de estas personas y sus motivos para viajar; solo se destacaron de las demás “piezas de negros” desembarcadas del navío negrero porque constaron ser libres, y porque este hecho queda reflejado (normalmente de manera muy escueta) en las fuentes disponibles. Algunos eran tratan-tes que volvían a Santiago de Cabo Verde o a otro pueblo ibérico después de haber pasado una larga temporada en los Ríos de Guinea, donde participaron en el tráfico negrero, entre otras actividades, como intermediarios. Otros eran élites africanas que habían sido esclavizados, pero intentaron librarse por medio de sus vínculos sociales con comerciantes y navegantes ibéricos, o con la promesa de recompensar a las personas que les devolviesen a sus tierras. Por último, hay indicios de que algunas

112. AGI, Escribanía, 585A, pieza 3, fols. 196v-197r.

personas libres de origen africano fueron o regresaron al continente africano, quizás después de haber conseguido su alhorría. Cabe señalar que casi todos estos individuos podrían haber sido esclavizados previamente, y que para los africanos y afrodescendientes libres que llegaban a un puerto hispanoamericano, existía un verdadero riesgo de ser esclavizado o reesclavizado. A bordo del navío negrero, sin embargo, probablemente disfrutaban de una condición ambigua o incluso privilegiada, comparado con la gran mayoría de personas africanas que iban en las mismas embarcaciones.

Volvemos a la carabela San Jorge, que había zarpado de Buguendo rumbo a Cabo Verde y arribó en La Española en enero de 1575. Además de los tripulantes, grumetes y casi 200 “negros de trata”, y descontando a los criados y esclavos domésticos ya aludidos, la carabela llevaba al menos 12 pasajeros libres cuando fondeó en Nizao. Varios testigos portugueses que a la sazón estuvieron en Santo Domingo confirmaron que nueve pasajeros eran “tangomãos” o “lançados” (Green, 2012, pp. 217, 275; Wheat, 2016, pp. 118-125), es decir, que eran “personas que van a contratar a los Ríos de Guinea y están allá más de un año” o “muchos años”¹¹³. Según el testigo Jerónimo Serrano de Padilla,

Todas las personas que están en tierra en los ríos de Guinea e con navíos en la mar resgatando negros[,] en pasando y estando allá más del tiempo de que se les da liçençia y les está señalada[,] que [h]a oydo dezir y es notorio ques año y día[,] los llaman honbres lançados e tangomãos e ansys es el común nonbre suyo¹¹⁴.

En su mayoría, los nueve *tangomãos* eran naturales de Portugal o vecinos de Santiago de Cabo Verde; todos habían pasado una larga temporada en los Ríos de Guinea y ahora, queriendo salir, se embarcaron en la carabela que supuestamente iba para la isla de Santiago. La única mujer entre ellos era Luisa Reja, una “muger prieta” o “negra horra” que fue “tangomanga”, “vesina de la ysla de Cabo Berde” y “pasagera del dicho navyo”. Traía consigo “una negrita su hija” llamada Dominga, que tenía

113. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fols. 65r-80v.

114. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fols. 76v-77r.

alrededor de siete años¹¹⁵. También traía algunos esclavos. En sus propias palabras, transcritas por el escribano en Santo Domingo:

Después de [h]aver jurado en forma de derecho dixo ques verdad que ésta que declara cargó por suyos en la dicha caravela estando en el dicho puerto de Boguendo syete pieças de esclavos negros de los quales se le murió el uno e traxo seys pieças e que ansy mesmo cargó en la dicha caravela un quintal de çera e no otra cosa alguna¹¹⁶.

Igual que los otros tangomãos, Luisa Reja insistía en que ya había pagado los derechos reales antes de salir de Buguendo, que fueron considerables: la mitad del valor de todos los esclavos y mercancías que llevaba consigo (cf. Soares, 2000). Aunque Luisa Reja parece haber sido la única persona adulta de origen africano entre el grupo de tangomãos, la carabela también llevaba un “negro llamado Francisco Lopez que viene por pasajero” y “que dixo hera horro” pero sobre él no disponemos de ningún otro dato¹¹⁷ (Green, 2016, pp. 100-101; Wheat, 2016, pp. 118-125).

En la gran mayoría de los casos que refieren a los pasajeros africanos o afrodescendientes, afrontamos una carencia de información parecida. Habiendo zarpado de Cacheo en agosto de 1595, el felibote El Buen Jesús naufragó en la costa de Cartagena de Indias en noviembre (Vila Vilar, 1977, pp. 244-245) y, por haber llegado sin registro, hubo una denuncia¹¹⁸. Entre las 18 “piesas desclavos negros” sobrevivientes que fueron confiscados, solamente 16 fueron vendidas; “los dos que restan pareció ser libres de que presentó recaudos bastantes”¹¹⁹. En esta ocasión, igual que en otras, los oficiales reales de Cartagena agruparon a las personas libres de origen africano con las personas esclavizadas hasta que las primeras pudieron enseñar sus cartas de libertad u otras pruebas, sin dar más detalles. ¿Pero quiénes fueron? ¿Marineros, criados, las parejas o socios de traficantes de esclavos, o simplemente vecinos de

115. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fols. 54v, 116r, 496v, 499v, 520r-520v, 540v, 566v-567r.

116. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fol. 54v.

117. AGI, Escribanía, 2A, pieza 2, fol. 500r. Había otro Francisco López en la región de Buguendo en la década de 1540 (Green, 2012, p. 157).

118. Más información sobre este viaje en AGI, Escribanía, 585B, pieza 7, fols. 13r-37v.

119. AGI, Contaduría, 1385, núm. 3, pliego 9.

Cabo Verde o Luanda? A menudo resulta imposible descartar cualquiera de estas posibilidades. En 1628, otra carabela que navegaba desde Cacheo arribó en Cartagena en lugar de Lisboa; el dueño, Álvaro González Francés, todavía estaba en Cartagena dos años después (Green, 2016, pp. 101-102; Vila Vilar, 1979, p. 180). Después de su llegada a Cartagena, sin contar las “siete negras que después se aprehendieron en la dicha ciudad de Cartagena que avían venido en la dicha carabela”, el 18 de diciembre de 1628, los oficiales de la ciudad encontraron 53 “pieças de esclavos negros varones y henbras” a bordo de la carabela, pero “entre ellos uno nombrado Marçal que dixo ser libre de que mostraría recaudo”. A finales de enero de 1629, “declararon por maliçiossa la dicha arribada”, pero “el dicho negro Marçal dio ynformación de ser libre y por auto proveydo en xxvii del dicho mes de henero se declaró por libre el dicho negro”¹²⁰.

Solo en unas pocas ocasiones hay indicios de que un pasajero o una pasajera africana a bordo de un navío negrero disfrutara de cierto estatus, quizás parecido a la situación de Luisa Reja. Además de los 200 cautivos encontrados a bordo del filibote Nuestra Señora de la Esperanza cuando llegó a Cartagena en diciembre de 1610¹²¹, el maestre Manuel Enríquez Correa fue acusado por los oficiales reales de haber traído “ochenta pieças de esclavos y ochenta panes de sera” de los Ríos de Guinea sin registrar. Sus bienes y esclavos —incluyendo a una “negra nombrada María de tierra Mandinga” y “otra negra nombrada Ynes de tierra Nalu”— fueron incautados. Pero pronto el teniente general de la ciudad “declaró por libre de cautiverio a María Mandinga[,] que se ynventarió y secrestó por esclava del dicho Manuel Henrriquez Correa”. Es más, ordenó que “a la susodicha se le entregase a Ynés negra de tierra Nalu” porque “constó ser la dicha María Mandinga persona libre y ser la dicha Ynés Nalu esclava suya”¹²². El hecho de que María Mandinga fue a Cartagena de Indias en un navío negrero acompañada por su esclava Inés Nalu podría reflejar no solo el alcance de las redes comerciales y sociales forjadas entre Iberia y los Ríos de Guinea, sino también la evolución de relaciones de poder

120. AGI, Contaduría, 1398, núm. 1, pliego 106.

121. Archivo General de la Nación, Bogotá (AGN), Visitas, Bolívar 7, fol. 246v.

122. AGI, Santa Fe, 73, núm. 30d, fols. 2r-4r, 10r-10v.

entre diferentes pueblos de África occidental (Wheat, 2016, pp. 41-42, 155). Sin embargo, desconocemos el motivo de su viaje a Cartagena de Indias. A diferencia de otros navíos negreros ya aludidos, el filibote Nuestra Señora de la Esperanza no iba supuestamente para Santiago de Cabo Verde o Lisboa, sino a Nueva España.

Excepcional fue el caso de Magdalena Angola, una mujer libre que llegó a Cartagena en un navío negrero en 1635, y que tuvo que luchar para que ella y su hija Úrsula, una niña, no fuesen esclavizadas de nuevo. Al contrario de Luisa Reja (quien decía no saber escribir), Magdalena pidió justicia con su propia letra y firma:

Magdalena negra Angola estante en esta ciudad adonde este presente año vine de la de San Pablo de Loanda del dicho Reyno de Angola en el navío nombrado *Nuestra Señora del Rossario* maestre Miguel Suarez que trajo armaçón de esclavos = digo que respecto de [h]aver venido en el dicho navío[,] vuestas mercedes en la vissita que del hiçieron me metieron en la quenta de los esclavos que en él vinieron[,] sin embargo de [h]aver dicho soy libre[.] Y para que conste serlo pressento con el juramento nesesario la escriptura de carta de libertad que en mi favor y Úrsula mulata mi hija otorgó Bartolomé de Sanctiago de quien fui esclava[,] que esta al pressente en esta çiudad¹²³.

La carta de libertad para Magdalena y su hija, que iba anexada, fue autorizada por su antiguo dueño, Bartolomé de Santiago, “natural de Triana”, en Luanda, el 27 de abril de 1635. Los tres estuvieron a bordo del navío Nuestra Señora del Rosario cuando zarpó de Luanda diez días después, llevando más de 175 cautivos africanos (Santiago había embarcado 23). Según el libro de sobordo (cuaderno del maestre), 64 de ellos “enfermaron de mal de Loanda[,] sarampión[,] calenturas[,] cámaras y otras enfermedades[,] de las quales se murieron y echaron a la mar en el discurso del viaje”. La tasa de mortalidad fue tan elevada que levantó sospechas; hubo un pleito para averiguar si en realidad el maestre hubiera ocultado o vendido los africanos en otra parte. Cuando llegaron a Cartagena el 6 de julio de 1635, Magdalena y su hija llevaban

123. AGI, Escribanía, 591A, pieza 72, fol. 138r.

menos de diez semanas libres, habiendo pasado ocho de ellas a bordo del navío negrero¹²⁴.

Respondiendo a la petición de Magdalena en Cartagena, en sus cartas del 8 y 11 de agosto de 1635 el fiscal y un representante de los administradores del tráfico negrero argumentaron que su carta de alhorría era falsificada, y que Magdalena solo reclamaba su libertad “por escusar el maestre de pagar los derechos reales”¹²⁵. La respuesta de “Magdalena negra libre de nação Angola” en 13 de agosto fue contundente. Después de resumir las acusaciones de sus antagonistas, “en que redarguyen de falsa la escriptura de libertad que Bartolomé de Santiago otorgó” en favor de ella y su hija Úrsula, Magdalena señaló que su hija “ya es difunta en esta ciudad”. No precisó ni la fecha ni la causa de su fallecimiento. Había pasado más de un mes desde que llegaron a Cartagena; es de suponer que Magdalena y Úrsula pasaron todo este tiempo en compañía de algunos de los cautivos que iban a bordo del mismo navío, y que, como ellos, seguían expuestas a las mismas enfermedades que se habían llevado tantas vidas durante el viaje, además de nuevos riesgos para la salud (Newson y Minchin, 2007, pp. 154-155, 184).

Formalmente reivindicando “la ligitimação de mi persona y conprobação de la dicha escriptura, y de como es de Martin Correa escribano público de la çidad de San Pablo de Loanda reyno de Angola”, Magdalena presentó dos testigos que comprobaron haberle conocido a ella, su hija y su antiguo amo en Luanda. Manuel Carvalho López, maestre y dueño de otro navío negrero que había llegado a Cartagena el 26 de mayo (Böttcher, 2003, p. 48), afirmó que Magdalena era “libre de toda sugeção y captiverio”, y que después de haber recibido su carta de libertad, “fue [h]abida y tenida la dicha negra y su hija por personas libres” en Luanda. Francisco Gonçalves Galhã, “estante en esta çidad adonde vino del reyno de Angola”, también sabía que Magdalena y Úrsula fueron libres porque Bartolomé de Santiago se lo había dicho a él y “a otras personas que vinieron del dicho reyno de Angola”. Sobre la carta de libertad autorizada por el escribano Martín Correa, “dijo que conoçe muy bien al dicho escrivano con el qual [h]a despachado y hecho muchas escripturas”, y que

124. AGI, Escribanía, 591A, pieza 72, fols. 1r-14r, 75r-117v, 139r-143v, 188r.

125. AGI, Escribanía, 591A, pieza 72, fols. 144r-144v, 172r.

la escritura “que le [h]a sido mostrada es del susodicho sin duda alguna”. El hecho de haber llegado a Cartagena en un navío negrero puso en peligro su nueva libertad y la de su hija, que nunca llegó a disfrutarla. Pero Magdalena usó sus lazos sociales con su antiguo dueño y otras personas de Luanda que también vinieron a Cartagena como pasajeros, armadores o maestros de navíos negreros: lazos que ellos estuvieron dispuestos a reconocer, y que ella supo instrumentalizar. El mismo 13 de agosto, el teniente general y los oficiales reales de Cartagena finalmente confirmaron su libertad¹²⁶.

Rescates y retornos

Otras personas de origen africano siguieron viajando hacia África en trayectorias complicadas en dirección opuesta a la de Magdalena Angola. Algunos intentaron volver a sus tierras en los Ríos de Guinea, donde habían sido grumetes o incluso pertenecían a una “aristocracia africana” (Horta, 2014), antes de ser esclavizados y llevados al Caribe o a otra parte. Análogos a los esfuerzos de Magdalena Angola, sus intentos de regresar al continente africano para recuperar su libertad o su posición social se beneficiaron de las intercesiones de mercaderes y marineros portugueses que habían participado intensivamente en el tráfico de esclavos. Cabe recordar que los mismos traficantes solían tener conocimiento de las realidades políticas en los Ríos de Guinea, y que podrían haber sido sus socios, aliados o incluso padrinos antes de que fuesen capturados, traicionados o vendidos. Si consiguieron regresar a África Occidental, hay una alta probabilidad de que lo hubiesen hecho a bordo de un navío que venía de desembarcar un grupo de africanos esclavizados, o que iba hacia los Ríos de Guinea para embarcar otro.

En junio de 1599, siete años después de haber zarpado de Garachico para comprar esclavos en los ríos de Guinea, Antón de Madureira viajaba como pasajero a bordo de una de las naos de la “flota y armada” que iba desde Cartagena de Indias hasta La Habana. Habiendo estado enfermo antes de salir de Cartagena, donde hizo su testamento, Madureira estaba finalizando un codicilo a bordo del navío de Gaspar de Maya cuando

126. AGI, Escribanía, 591A, pieza 72, fols. 173r-175v.

de repente falleció, y “le echaron a la mar junto al cabo de San Antón”¹²⁷. Madureira no hizo mención, ni en su testamento ni en el codicilo, de los esclavos “Cristóbal de color negro” y “Alegrande negro”, anteriormente aludidos, que le habían servido en el viaje que había emprendido siete años antes. Pero en el codicilo que hizo mientras viajaba para La Habana, sí mencionó otra persona, también esclavo suyo, que iba a bordo del mismo navío. Según constaron el capitán Gaspar de Maya, el escribano del navío y sus albaceas, uno de los últimos deseos de António de Madureira era que su esclavo Antón Jolofo fuera devuelto a su tierra. Textualmente, así fueron las instrucciones que Madureira dio a sus albaceas Gregorio de Quiros y Domingo González:

Yten manda que un esclavo negro nombrado Antón Joloffo que al presente tiene en su poder y servicio que sea llevado a Guinea a su tierra y allí le de y entregue a sus deudo e parientes para que en presçio y por trueque del den lo que paresçiere a los dichos Gregorio de Quiros o Domingo Goncalvez porque anbos o qualquier dellos lo han y puedan llevar a trocar y dejar en su tierra atento a ques negro prinçipal y a que le deseo hazer bien y si el dicho negro llegado a Guinea diere por su rescate lo que sea justo se quede en ella por libre porque ésta es su última voluntad¹²⁸.

Desconocemos cómo Antón Jolofo llegó a estar en poder de António de Madureira, pero merece la pena recalcar que la segunda mitad del siglo XVI fue una época de grandes transformaciones en la estructura política de los estados wólof. El imperio del Gran Jolof controlaba gran parte de la región entre el río Senegal y el río Gambia hasta mediados del siglo, pero a partir de los años 1550, aproximadamente, el mismo espacio fue dividido entre varios reinos distintos (Boulègue, 1987, pp. 170-182). A finales del siglo XVI podría haber sido un momento peligroso para regresar para un “negro principal” o miembro de una familia de élite que había estado ausente de su tierra durante un tiempo. Si Antón pertenecía al linaje de los Njaay, dinastía real del Gran Jolof que recientemente había sido derrocada, el acto de volver y reclamar su condición de

127. AGI, Contratación, 259B, núm. 1, r. 14, bloque 1, fols. 29r-30v.

128. AGI, Contratación, 259B, núm. 1, r. 14, bloque 2, fol. 11v.

privilegio hubiera sido visto como un desafío descarado a los otros regímenes (Horta, 2014, pp. 28-29).

Otro caso ilustrativo es el de Sebastián, un africano de élite que estaba sirviendo de grumete en un navío portugués cuando fue capturado por unos franceses y llevado a La Española. Presentándose en la casa de un oidor de la Audiencia de Santo Domingo en octubre de 1596, Sebastián pidió “su justicia por ser libre”. Dijo ser “cristiano”, “criollo de Bogonda” —Buguendo— “ques en Guinea”, e “hijo del rey de aquel pueblo”. Alrededor de un año antes, “ viniendo este testigo del dicho su pueblo por la mar para Sierra Leon en un navío de Gaspar de Agui”, en el cual “este testigo iba por paje del dicho capitán porque se lo pagava”, el navío fue tomado por otro navío francés. Apoderándose de todas las mercancías que traían (“mucho oro e plata e sera e marfil e tinta”), los marineros franceses “soltaron a los portugueses y demás gente que iba en el navío”, exceptuando a tres personas de origen africano: Sebastián, “otro negro nombrado Domingo Bran horro[,] el qual luego se murió en la mar”, y “otra negra nombrada Leonor que también hera horra” (según Sebastián, “no venían más negros en el navío”). Llegados a la banda norte de La Española por la noche, Sebastián escapó del navío tirándose al agua. Alcanzó la costa a nado, pero de pronto fue capturado de nuevo y esclavizado por un vecino de Bayahá, viéndose obligado a trabajar en “su ható en el campo”. Luego, a pesar de sus protestas, fue vendido a otra persona para servir en otro ható. Cuando al final logró irse a Santo Domingo para reivindicar su libertad delante del oidor, dijo que hacía mucho tiempo que quería venir a la ciudad por haber escuchado que “Antonio Correa de Guzmán[,] vecino desta ciudad[,] que era padrino de bautismo de este testigo[,] estava en esta ciudad y que lo savía bien”¹²⁹.

No disponemos de ningún indicio de que Sebastián haya embarcado alguna vez en un barco negrero. Aun así, cabe imaginarse que el navío en que iba hacia Sierra Leona hubiera regresado a Buguendo u otro puerto con nueces de cola y otras mercancías, y posiblemente con esclavos. Es probable, además, que hubiese participado en otros viajes que podrían

129. AGI, Escribanía, 17B, pieza 21, fols. 1v-3r. Véase también la plataforma digital del Instituto de Estudios Dominicanos de CUNY, *Los primeros negros en las Américas*, manuscrito 40 (<http://www.firstblacks.org/spn/manuscripts/fb-primary-040-manuscript/>).

haber llevado cautivos africanos; según el escribano que anotó su testimonio en Santo Domingo, Sebastián “no supo dezir la edad cierta que tenía más de que le parece sería de veynte e siete años”¹³⁰. Además de ser cristiano y jurar “según derecho”, se identificó como “criollo” de Buguendo (y no “de tierra Bañon” ni “de nación Bañon”). Implícitamente, se situó a él mismo y a su pueblo dentro del mundo ibérico, a pesar de que su padre fuera rey, y de que la factoría portuguesa en Buguendo en realidad solo existía a bordo de un navío (Torrão, 1995, pp. 61-62). Cabe pensar que Sebastián —aún más que los habitantes “ladinos” y “criollos” de otros lugares donde los africanos esclavizados fueron embarcados— formaba parte de un grupo o linaje privilegiado que solía interactuar con mercaderes y marineros europeos (Maya Restrepo, 2005, pp. 376-380, 390-392). Más que ser un simple grumete (o “paje”), Sebastián era hijo del rey de Buguendo y ahijado de un vecino de Santo Domingo que hizo varios viajes entre las islas Canarias, los Ríos de Guinea y el Caribe.

Por su parte, Correa de Guzmán tuvo incentivos claros para relacionarse con la familia del rey de Buguendo, que había sido uno de los principales puertos africanos para la trata transatlántica de esclavos a lo largo del siglo XVI. Siendo maestre de un navío negrero que llegó a Cartagena de Indias en abril de 1590 (Borrego Plá, 1983, p. 59), y armador de otro que lo venía acompañando, Correa de Guzmán fue acusado de haber traído hasta 530 cautivos en los dos navíos¹³¹. En 1593, zarpó desde Tenerife para comprar esclavos y llevarlos a Cartagena, pero arribó en Santo Domingo aparentemente sin haber embarcado ninguno¹³². En 1596, estuvo en Tenerife de nuevo, preparando otro viaje hacia los Ríos de Guinea¹³³. Igual que las instrucciones sobre Antón Jolofo que António de Madureira puso en el codicilo de su testamento, la petición de Sebastián de Buguendo, en que constó ser el ahijado de Correa de Guzmán, demuestra que los mercaderes y los navegantes que se involucraban en el tráfico negrero en los Ríos de Guinea también se insertaron en sus contextos políticos y sociales. Además de personas

130. AGI, Escribanía, 17B, pieza 21, fol. 3r.

131. AGI, Escribanía, 586B, pieza 19.

132. AHP SCT PN 2077, fols. 186v-187v, 213r-216r; AGI, Escribanía, 17B, pieza 29, fol. 14r.

133. AHP SCT PN 1630, fols. 182r-183r. Agradezco sinceramente a José Miguel Rodríguez Yanes que me proporcionase esta referencia.

esclavizadas, los navíos negreros a veces traían ecos e incluso pruebas de estos vínculos.

Para algunos africanos y afrodescendientes libres, el navío negrero fue un medio de transporte que les permitía ir o volver a África. Después de haber navegado desde Lisboa hasta Tenerife, Manuel Fernández Correa, maestro y dueño de la carabela *Espíritu Santo*, zarpó de Santa Cruz en junio de 1594 con registro para embarcar a 120 o 125 cautivos en “San Domyngos” (Buguendo), y de ahí llevarles a Cartagena de Indias. Después de pasar unos seis meses en los Ríos de Guinea, el barco salió hacia Cartagena pero arribó en la costa de Santa Marta “cargado de esclavos” en enero de 1595¹³⁴. Para este viaje existen listas de todas las personas que estuvieron a bordo de la carabela cuando salió de Tenerife (36 personas), y también cuando llegó a Santa Marta siete meses después (33 personas). A pesar de algunos pequeños cambios de plantilla, los nombres de la mayoría de los tripulantes —incluyendo el grumete “Mateo Luis de color mulato libre” y dos esclavos del maestro, Pedro y Juan “de color negro”— aparecieron en las dos listas. Según el escribano del juzgado de Indias en Tenerife, la única pasajera que llevaron fue “Graçia María de color negra libre y [h]orra que va para quedar en los ríos de Guinea para quedarse allá” y que “será de edad de quarenta años”¹³⁵. Como es de esperar, ella no figuraba en la lista hecha en Santa Marta.

Igual que Antón Jolofo y Sebastián de Buguendo, Gracia María podría haber sido una africana que fue llevada a otras partes involuntariamente. Es muy probable que haya sido esclavizada, y cabe imaginarse que, después de haber ganado su libertad, quisiese volver a su tierra. Por otro lado, no hay indicios ni de que Gracia María perteneciese a una aristocracia africana, ni de que fuera la ahijada de un traficante de esclavos. Parece haber viajado por su propia cuenta. Desconocemos si embarcó en la carabela de Fernández Correa en Lisboa o en Tenerife, o si ya llevaba tiempo viviendo en Lisboa o en las Canarias; podría haber hecho un viaje aún más largo con otras etapas. Es posible que Gracia María fuera a los ríos de Guinea por necesidad, como “muchas mujeres cristianas” que abandonaron Santiago de Cabo Verde en época de sequía (supuestamente provocando

134. AGI, Escribanía, 585B, pieza 8, fols. 3r-5r; pieza 12, fols. 1r-25r, 28r.

135. AGI, Escribanía, 585B, pieza 12, fol. 18r.

una disminución de la producción textil)¹³⁶. O quizás ella fuese como Esperança/Hope Booker, que volvió a Senegal desde Inglaterra a finales del siglo XVII por haberse dado cuenta de que ahí tendría mejores oportunidades para asegurar su seguridad y prosperidad (Kriger, 2019). Exceptuando algunos detalles menores, lo único que sabemos sobre la vida de Gracia María es que empleó un navío negrero para ir a los ríos de Guinea.

Aunque hemos recurrido con frecuencia al término “navío negrero”, cabe señalar que, en realidad, los navíos que transportaron africanos esclavizados hacia Latinoamérica y la península Ibérica y los archipiélagos de Macaronesia en los siglos XVI y XVII tenían varias funciones. Además de facilitar el desarraigo y la explotación de personas africanas a gran escala, hicieron posible un abanico de conexiones regionales y transatlánticas para un número menor de individuos, entre los cuales estaban algunos africanos y afrodescendientes. Además de suministrar mano de obra africana para los centros de producción en América y en otras partes, los navíos negreros funcionaban como una especie de plataforma que facilitaba varias formas de movilidad y distintas corrientes migratorias. Importantísimas de por sí, las rutas de los africanos esclavizados también posibilitaron, influyeron y a veces se fundieron con los trayectos de los marineros, criados y esclavos de origen africano, los degredados, los africanos libres y los retornados, entre otros. Es precisamente esta polifuncionalidad la que nos ofrece nuevas fuentes para las historias africanas y nuevas oportunidades para reflexionar sobre los nexos históricos entre África y el mundo ibérico.

Referencias bibliográficas

- Álvarez Santos, J. L. (2018). Las islas Canarias en el tráfico atlántico de esclavos a finales del siglo XVI, a partir de la documentación notarial insular. *Humania de Sur*, 13 (25), 123-138.
- Armenteros Martínez, I. (2018). The Canary Islands as an Area of Interconnectivity between the Mediterranean and the Atlantic (Fourteenth-Sixteenth Centuries). En N. Jaspert y S. Koldigtz (Eds.), *Entre mers-Outremer: Spaces, Modes and Agents of Indo-Mediterranean Connectivity* (pp. 201-216). Heidelberg University Publishing.

136. AHU, Conselho Ultramarino, Guiné, caja 1, doc. 1, imagen 5.

- Belmonte Postigo, J. L. (2016). “No siendo lo mismo echarse al mar, que es lugar de libertad plena”: Cimarronaje marítimo y política transimperial en el caribe español, 1687-1804. En C. Naranjo Orovio (Ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano* (pp. 43-70). Doce Calles.
- Borrego Plá, M. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos; CSIC.
- Borucki, A., Eltis, D. y Wheat, D. (2015). Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America. *American Historical Review*, 120(2), 433-461.
- Böttcher, N. (2003). Negreros portugueses y la Inquisición: Cartagena de Indias, siglo XVII. *Memoria*, (9), 38-55.
- Boulègue, J. (1987). *Le Grand Jolof (XIIIe-XVIe siècle)*. Éditions Façades.
- Brooks, G. (1993). *Landlords and Strangers: Ecology, Society, and Trade in Western Africa, 1000-1630*. Westview Press.
- Candido, M. (2010). Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c.1760-1820s. *Slavery and Abolition*, 31(3), 395-409.
- Castillo Palma, N. A. (2016). Las estrategias del contrabando de esclavos en Nueva España: arribadas maliciosas y demasía con bambos y muleques: el caso del navío Monserrat y San Antonio, 1636. *Relaciones*, 37(145), 153-217.
- Clark, J. M. H. (2016). *Veracruz and the Caribbean in the Seventeenth Century*. [Tesis doctoral, Johns Hopkins University]. Johns Hopkins Sheridan Libraries.
- Coates, T. (2001). *Convicts and Orphans: Forced and State-Sponsored Colonizers in the Portuguese Empire, 1550-1755*. Stanford University Press.
- Duncan, T. B. (1972). *Atlantic Islands: Madeira, the Azores, and the Cape Verdes in Seventeenth-Century Commerce and Navigation*. University of Chicago Press.
- Eagle, M. (2018). Tiempos contrarios: arribadas de barcos negreros en la Isla Española, siglo XVI. En R. M. Pérez García, M. F. Fernández Chaves y J. L. Belmonte Postigo (Coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII* (pp. 121-133). Editorial Universidad de Sevilla.
- y Wheat, D. (2020). The Early Iberian Slave Trade to the Spanish Caribbean, 1500-1580. En A. Borucki, D. Eltis. y D. Wheat (Eds.), *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas* (pp. 47-72). University of New Mexico Press.
- Ferreira, R. (2012). *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge University Press.

- García Montón, A. (2019). The Rise of Portobelo and the Transformation of the Spanish American Slave Trade, 1640s-1730s: Transimperial Connections and Intra-American Shipping. *Hispanic American Historical Review*, 99(3), 399-429.
- Garofalo, L. (2012). The Shape of a Diaspora: The Movement of Afro-Iberians to Colonial Spanish America. En S. K. Bryant, R. S. O'Toole y B. Vinson III (Eds.), *Africans to Spanish America: Expanding the Diaspora* (pp. 27-49). University of Illinois Press.
- Green, T. (2012). *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*. Cambridge University Press.
- (2016). Beyond an Imperial Atlantic: Trajectories of Africans from Upper Guinea and West-Central Africa in the Early Atlantic World. *Past and Present*, 230(1), 91-122.
- Heintze, B. (1985). *Fontes para a história de Angola do século XVII, I. Memórias, relações e outros manuscritos da colectânea documental de Fernão de Sousa (1622-1635)*. Steiner-Verlag-Wiesbaden-GMBH.
- Horta, J. da Silva (2014). Trânsito de africanos: circulação de pessoas, de saberes e experiências religiosas entre os rios de Guiné e o arquipélago de Cabo Verde (séculos XV-XVII). *Anos 90*, 21(40), 23-49.
- Ireton, C. (2017). “They Are Blacks of the Caste of Black Christians”: Old Christian Black Blood in the Sixteenth- and Early Seventeenth-Century Iberian Atlantic. *Hispanic American Historical Review*, 97(4), 579-612.
- Kruger, C. (2019). From Child Slave to Madam Esperance: One Woman's Career in the Anglo-African World, c. 1675-1707. En M. Candido y A. Jones (Eds.), *African Women in the Atlantic World: Property, Vulnerability & Mobility, 1660-1880* (pp. 171-190). J. Currey.
- Lobo Cabera, M. (1983). *Los libertos en la sociedad canaria del siglo XVI*. Instituto de Estudios Canarios; CSIC.
- y Bruquetas de Castro, F. (1998). Viajes y negocios de La Palma a Cabo Verde (1600-1650). En F. Morales Padrón (Coord.), *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)* (vol. 2, pp. 57-75). Cabildo Insular.
- y Torres Santana E. (1997). La Palma y los mercados del África negra 1600-1640. *Anuario de Estudios Atlánticos*, (43), 420-465.
- Maya Restrepo, L. A. (2005). *Brujería y reconstrucción de identidades entre los africanos y sus descendientes en la Nueva Granada. Siglo XVII*. Ministerio de Cultura.

- Navarrete Peláez, M. C. (2007). De las “malas entradas” y las estrategias del “buen pasaje”: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690. *Historia Crítica*, (34), 160-183.
- Newson, L. (2012). Africans and Luso-Africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea Coast in the Early Seventeenth Century. *Journal of African History*, 53(1), 1-24.
- y S. Minchin (2007). *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Brill.
- O'Malley, G. y Borucki, A. (2017). Patterns in the Intercolonial Slave Trade across the Americas before the Nineteenth Century. *Revista Tempo*, 23(2), 314-338.
- Pérez García, R. (2015). Metodología para el análisis y cuantificación de la trata de esclavos hacia la América española en el siglo XVI. En O. Rey Castelao y F. Suárez Golán (Eds.), *Los vestidos de Clío: Métodos y tendencias recientes de la historiografía modernista española (1973-2013)* (pp. 823-840). Universidade de Santiago de Compostela.
- y Fernández Chaves, M. (2019). Movilidad de los esclavos en el espacio atlántico ibérico del siglo XVI. En M. F. Fernández Chaves y R. M. Pérez García (Coords.), *Movilidad, interacciones y espacios de oportunidad entre Castilla y Portugal en la Edad Moderna* (pp. 141-166). Editorial Universidad de Sevilla.
- Ribeiro da Silva, F. (2016). Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580s-1800s. En C. Antunes y A. Polónia (Eds.), *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800* (pp. 41-68). Brill.
- Rodríguez Yanes, J. M. (2005). El cabildo tinerfeño y las relaciones comerciales de Canarias con Brasil en los siglos XVI y XVII. *Revista de Historia Canaria*, (20), 205-224.
- Santana Pérez, G. (2015). El comercio hispano con Angola durante el periodo de unidad de la corona española. En J. J. Iglesias Rodríguez, R. M. Pérez García y M. F. Fernández Chaves (Eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna* (pp. 897-912). Editorial Universidad de Sevilla.
- (2018). Mercaderes hispanos en África subsahariana antes de la Unión Ibérica, 1503-1580. En R. M. Pérez García, M. F. Fernández Chaves y J. L. Belmonte Postigo (Coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII* (pp. 71-92). Editorial Universidad de Sevilla.

- Schultz, K. (2017). Interwoven: Slaving in the Southern Atlantic under the Union of the Iberian Crowns, 1580-1640. *Journal of Global Slavery*, 2(3), 248-272.
- Sierra Silva, P. (2020). Afro-Mexican Women in Saint-Domingue: Piracy, Captivity, and Community in the 1680s and 1690s. *Hispanic American Historical Review*, 100(1), 3-34.
- Smallwood, S. (2007). African Guardians, European Slave Ships, and the Changing Dynamics of Power in the Early Modern Atlantic. *William and Mary Quarterly*, 64(4), 679-716.
- Soares, M. J. (2000). Para uma compreensão dos lançados nos Rios de Guiné. Século XVI-meados do século XVII. *Revista Studia*, 56(57), 147-221.
- Torrão, M. M. (1995). Rotas comerciais, agentes económicos, meios de pagamento. En M. A. Madeira Santos (Coord.), *História Geral de Cabo Verde*, (vol. 2, pp. 17-123). Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical; Instituto Nacional da Cultura de Cabo Verde.
- (2013). Os portugueses e o trato de escravos de Cabo Verde com a América espanhola no final do século XVI: Os contratadores do trato de Cabo Verde e a Coroa: Uma relação de conveniência numa época de oportunidades (1583-1600). En P. Cardim, L. Freire Costa y M. Soares da Cunha (Eds.), *Portugal na monarquia hispânica: Dinâmicas de integração e de conflito* (pp. 93-106). Universidade Nova de Lisboa; Centro de História de Além-Mar.
- Torres Santana, E. (1990). El comercio grancanario con Cabo Verde a principios del siglo XVI. En Comissão Nacional Para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (Ed.), *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira, Funchal, setembro de 1989* (pp. 761-778). Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Vila Vilar, E. (1977). *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- (1979). Extranjeros en Cartagena (1593-1630). *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft. Lateinamerikas*, (16), 147-184.
- (1987). Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses. En F. Morales Padrón (Coord.), *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977) (vol. 1, pp. 285-300). Cabildo de Gran Canaria.
- Wheat, D. (2015). Global Transit Points and Travel in the Iberian Maritime World, 1580-1640. En P. Mancall. Mancall y C. Shammas (Eds.), *Governing the Sea in the Early Modern Era* (pp. 253-274). Huntington Library.

- (2016). *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. University of North Carolina Press.
 - (2019). Catalina de los Santos et son navire, femme libre de couleur dans la Caraïbe hispanophone (Santo Domingo, 1593). *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, (50), 139-153.
- Zezeza, P. T. (2010). African Diasporas: Toward a Global History. *African Studies Review*, 53(1), 1-19.

Emaranhado: Puerto Rico y el comercio trasatlántico de esclavos, 1580-1630

Jennifer Wolff

Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras

El 16 de diciembre de 1624, los oficiales reales de la isla de San Juan de Puerto Rico supervisaron desde el fortín del Cañuelo, al otro lado de la bahía de la ciudad de San Juan, el desembarco de 124 africanos esclavizados —enfermos, maltrechos y flacos— que habían sobrevivido la larga travesía trasatlántica desde San Pablo de Luanda en Angola¹³⁷. “[P]asaron muchas [piezas] muy enfermas de viruelas y muriéndose”, observó uno de los oficiales que estuvo a cargo del proceso¹³⁸. Habían llegado en el navío San Antonio, a cargo del aventador, cargador y maestre portugués Marcos Perera, quien había comprado 299 hombres y “mujeres”, “viejos” y “viejas”, “crías” y “niños” en la factoría portuguesa de Luanda con el compromiso de llevarlos, según su registro, a Cartagena o a San Juan de Ullúa, puerto de Veracruz¹³⁹. Sin embargo, Perera

137. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Escribanía (EC), leg. 122A, núm. 4, fols. 456-457v. *Residencia sobre arribada de esclavos negros que por comisión de Su Majestad tomó el capitán Juan de Haro gobernador y capitán general de Puerto Rico a don Juan de Vargas, su antecesor*. San Juan, 15 de diciembre de 1625-Madrid, 30 de octubre de 1629.

138. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 456-456v.

139. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 400, 464v. Los 299 esclavos pagaron derechos en Luanda por 240 “piezas” y los testigos del caso hablan a lo largo del expediente de haber cargado en África desde 200 hasta 260 “piezas”. Hay que recordar que, para efectos del pago de las licencias y los derechos reales, una “pieza” equivalía a un adulto, a dos

llegó a San Juan de Puerto Rico aduciendo que el navío había comenzado a hacer agua cerca de las islas de Barlovento, “que a dos bombas no podían vencerla”. Dijo además que necesitaba curar la armazón que venía gravemente enferma de viruela: “Se han muerto cantidad y los que están al presente [van] captando de ella... y van muriendo cada día más”¹⁴⁰. El barbero del navío había intentado infructuosamente curar los enfermos, sangrándolos durante la travesía, “no había día que no lo hiciera”¹⁴¹, pero durante el cruce trasatlántico habían muerto entre 80 y 90 de los cautivos¹⁴².

Perera fue autorizado por los oficiales reales de Puerto Rico a “descargar” y curar los esclavos en la isla de Cabras, un apartado islote a sota-vento de San Juan. Se le permitió permanecer en la ciudad el tiempo necesario para que sanasen, con instrucciones de luego seguir su camino¹⁴³. El portugués, sin embargo, no abandonó San Juan: a pesar de las disposiciones reales del asiento para la importación de esclavos a América que restringía la misma a Cartagena y Veracruz, eventualmente vendió allí las 111 “piezas” que sobrevivieron el periplo curativo, “no lo pudiendo hacer conforme al asiento”¹⁴⁴. El cargador de esclavos consumó la venta de los esclavos en San Juan a petición del cabildo de la ciudad por haber “falta muy grande de los dichos esclavos” en la isla¹⁴⁵.

Perera y su cargamento de esclavos resultan emblemáticos de la forma en que el comercio esclavista insertó a Puerto Rico y sus gentes en el espacio atlántico a fines del siglo XVI y principios del siglo XVII. Considerado como un punto de importancia secundaria en las rutas comerciales de la Casa de Contratación de Sevilla que privilegiaron a Veracruz, Cartagena y La Habana, Puerto Rico formó parte, durante este periodo, de lo que Pierre Chaunu (1977) llamó la “jerarquía del abandono”

jóvenes (*muleques*) de 10 a 13 años o a tres de 7 a 10 años. El término *avanzador*, al igual que *muleque*, proviene del portugués y se refiere al traficante que suscribía la *avenza* o contrato para cargar esclavos.

140. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 403v, 412v, 451, 454.

141. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fol. 416v.

142. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fol. 403.

143. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 455, 456v.

144. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fol. 409v.

145. AGI, EC, leg. 122A, fol. 409v, 414. AGI, Contaduría (CTD), leg. 1077, fol. 6. *Cuenta desde 6 de septiembre de 624 hasta 14 de octubre de 625*.

del Imperio español (p. 77). Por tanto, puede ser estudiado como un microcosmos de las dinámicas que se articularon alrededor de la mayor parte de la cuenca caribeña al margen de los circuitos de la plata y las flotas de las Indias.

El objetivo del presente trabajo es iluminar los circuitos y personajes que hicieron de Puerto Rico un nódulo en el denso y complejo entramado del comercio esclavista atlántico entre 1580 y 1630. Puerto Rico constituyó una plaza desde donde tratantes portugueses y luso-africanos operaron múltiples circuitos, tanto trasatlánticos como circuncaribeños. La isla no solo fue un mercado para la compraventa de esclavos africanos, sino que fungió como plataforma para su trasbordo y reventa hacia otros puntos de la cuenca del Caribe.

Parto de varias premisas: primero, los circuitos forjados por comerciantes portugueses alrededor del flujo de esclavos, productos primarios y metales entre África, América y Europa constituyeron uno de los ejes fundacionales de la llamada primera globalización (Arrighi y Moore, 2001; Magalhães Godinho, 1974; Mauro, 1960); segundo, los archipiélagos atlánticos —lusos, hispanos y africanos— fungieron como bisagras fundamentales de estos ejes (Bentley Duncan, 1972; Bethencourt, 2012; Lobo Cabrera, 1982 y 1985; Lobo Cabrera y Torres Santana, 1997; Vieira, 2013; Vila Vilar, 1987); y tercero, la vinculación de las Antillas hispanas y la cuenca caribeña con los circuitos atlánticos portugueses fue significativa (Keith, 1969; Vila Vilar, 2014; Wheat, 2016). De ahí surge el título *Emaranhado* (“enredado”) que tomo del concepto de *entangled histories* o *entangled Atlantics* desarrollado por atlanticistas de la academia estadounidense para enfatizar la naturaleza híbrida, compleja y multiétnica de los intercambios atlánticos en este periodo (Boelhower, 2008; Cañizares-Esguerra y Breen, 2013; Games, 2006; Gould, 2007a y 2007b; Putnam, 2006). Utilizo el concepto para ilustrar la integración de las Antillas hispanas al Atlántico luso-africano (portugués y africano) durante el periodo del estudio.

Mi punto de partida son las “armazones” de africanos esclavizados que, como la de Perera, fueron llevadas a Puerto Rico en “arribada forzosa” o “descamino” durante el periodo de 1580 a 1630. Estas arribadas ilegales fueron parte vital de las redes comerciales atlánticas y permiten identificar algunos de los componentes a través de los cuales el Caribe

hispano formó parte de los circuitos esclavistas y los espacios de circulación del Atlántico luso-africano (Eagle, 2018 y 2019; Navarrete Peláez, 2007, pp. 175-181; Vila Vilar, 2014, pp. 166-175).

Comienzo en el 1580, año que marca el inicio del periodo en que las Coronas de España y Portugal estuvieron unidas bajo un mismo monarca. Utilizo el 1630 como fecha de cierre porque la década marca un momento importante de quiebre en los vínculos del archipiélago antillano con el comercio peninsular (Chaunu y Chaunu, 1956, V, pp. 126-127, 146-148; 1956, VI-2, pp. 488-490, 492-493). A partir de entonces los asentamientos de ingleses, franceses y holandeses en las Antillas Menores modificarían los vínculos del Caribe antillano con el espacio atlántico y eventualmente lo enlazarían con el Caribe de la plantación azucarera (Giusti, 2009).

Puerto Rico, 1580-1630

Durante la primera mitad del siglo XVII, la población total de la isla de Puerto Rico (vecinos, estantes, mujeres, esclavos, mulatos y negros libres) pudo haber oscilado entre las 6.000 y 8.300 personas. San Juan era su principal foco poblacional y San Germán, Coamo y Arecibo fungían como poblaciones secundarias (Moscoso, 2012, p. 40). San Juan era un centro urbano eminentemente comercial. “The town is very mercantile”, diría en 1598 el francés Samuel Champlain (1602/1859, p. 8). A juzgar por la relación de fray Diego de Salamanca de 1581, casi el 70% de la población de la ciudad —925 de 1.325 “almas de confesión”— pudo haber sido negra, mulata y mestiza libre (Gelpí Baíz, 2007, pp. 21-22).

Esclava de Puerto Rico. Grabado de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla y Luis Paret y Alcázar (1778). Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica <http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/index.html> (Consulta: 28 de abril de 2021).

Hacia 1600, la faena productiva de la isla se concentraba principalmente en una docena de ingenios azucareros, unas cuarenta estancias y haciendas y una treintena de hatos (Gelpí Baíz, 2007, pp. 42-44, 48-49; Gil-Bermejo García, 1970, pp. 144, 225-226; López de Velasco, 1894, p. 127; Moscoso, 2012, p. 109). Con un 11,5% de la extensión territorial de La Española, Puerto Rico exportaba a España volúmenes equivalentes al 25% del azúcar y 20% de los cueros dominicanos, lo que ha llevado a Pierre y Huguette Chaunu (1959, VIII-1) a plantear que su productividad

habría sido el doble que la de La Española en esta época (pp. 549, 551). Las décadas de 1570 a 1620 fueron particularmente prósperas en términos de exportación a España, con picos en los volúmenes de los navíos de retorno a Sevilla en 1605 (1.540 toneladas) y 1612 (1.775 toneladas) (Chaunu y Chaunu, 1956, VI-2, pp. 492-493; Gelpí Baíz, 2007, pp. 75, 92; Vila Vilar, 1974, p. 137).

El comercio marítimo a través de los circuitos oficiales era complementado por un robusto tráfico de contrabando y “rescates” con corsarios, *privateers* y aventureros comerciales franceses, ingleses y holandeses que incluían los litorales sur y oeste de Puerto Rico en sus recorridos por la cuenca del Caribe (Wolff, 2020, pp. 181-254). El volumen de la producción que se canalizaba a través de este tráfico gris parece haber sido significativo. La *Memoria y descripción de la isla de Puerto Rico* de 1582 coloca en 15.000 arrobas la producción anual de los ingenios de azúcar de la isla (Coll y Toste, 2004, p. 88), pero la exportación a la península esos años fue apenas una fracción del total: 2.815 arrobas en 1581, 339 arrobas en 1582, 3.780 arrobas en 1583 y 5.826 arrobas en 1584 (Gelpí Baíz, 2007, p. 85).

Las labranzas agrícolas y crianzas ganaderas eran hechas por esclavos y “gente de servicio”¹⁴⁶, esto es, “negros y mulatos esclavos y libres”¹⁴⁷. Fray Antonio Vázquez de Espinosa (1942) habla de 2.000 “negros y mulatos libres” concentrados en las faenas de ingenios, hatos y estancias (pp. 47-48). La necesidad de mano de obra, sin embargo, era notable. La *Memoria* de 1582 lamentaba que los azúcares se daban en pocas cantidades “por tener pocos negros esclavos”: la producción, se alegaba, pudiera más que triplicarse “si tuviera cada ingenio cien negros” (Coll y Toste, 2004, p. 87). Una real cédula de 1593 reconoció la dependencia de los “ingenios y granjerías y vacas, sementeras de jengibre y otras legumbres” en la mano de obra esclava “por no haber allí españoles jornaleros ni indios como en otras partes de las Indias”¹⁴⁸.

146. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 39-39v. *Pleito que vino apelado del término de San German del fiscal Juez el licenciado Varela. Simón Rodrigues Mantua capitán de la nao nombrada San Antonio sobre haber venido con el navío y esclavos arribado*. Santo Domingo, 1595.

147. *Memorial del procurador Francisco Negrete al Consejo de Indias*, 1613; citado en Gil-Bermejo García (1970, p. 227).

148. AGI, Indiferente General (IG), leg. 2066, núm. 141. *Expediente de la prórroga de la licencia que se otorgó a favor de Lorenzo de Vallejo para enviar 150 esclavos a Puerto Rico*. 1593.

Según Luis Díaz Soler (2005), entre 1565 y 1583, Puerto Rico recibió apenas 800 licencias para importar esclavos (pp. 66-67). Lutgardo García Fuentes (1982) identificó solo 290 licencias entre 1580 y 1590, 100 de estas concedidas a los “vecinos y moradores de Puerto Rico” como grupo y las restantes, correspondientes a esclavos presumiblemente domésticos enviados desde Sevilla (pp. 15, 20). Otras 214 licencias fueron concedidas entre 1582 y 1593 a individuos prominentes, tales como el comerciante sevillano Lorenzo de Vallejo (174), quien poseía ingenios y estancias en Puerto Rico, y el oficial real Diego Menéndez de Valdés (40), a quien la Corona quiso recompensar para que “vaya a servir [a la Gobernación de Puerto Rico] con más voluntad”¹⁴⁹. Para el periodo posterior de 1595 a 1605, Enriqueta Vila Vilar (1973) documentó 668 licencias adicionales; estas habrían constituido menos del 1% de las 75.389 concedidas para la América hispana durante ese tiempo (p. 562). Agregando todas estas cifras, el periodo de 1580 a 1605 arrojaría entonces un total de 1.172 licencias concedidas para la importación de esclavos a Puerto Rico, un promedio de unas 47 licencias anuales (véase cuadro 1). En términos comparativos, entre 1560 y 1599 Santo Domingo y Cuba habrían recibido 5.002 y 610 licencias, respectivamente (García Fuentes, 1982, pp. 15-16, 20); esto es un promedio de unas 128 y 16 licencias anuales respectivamente¹⁵⁰.

Para el periodo siguiente de 1607 a 1628, Enriqueta Vila Vilar (2014) identificó entradas en la Real Hacienda de Puerto Rico por concepto de 1.114 esclavos cuyos derechos se pagaron en Puerto Rico (p. 200) (véase cuadro 1). Estos, sin embargo, incluían esclavos para los que se había

149. AGI, IG, leg. 2066, núm. 141; AGI, IG, leg. 2063, núm. 158. *Expediente de concesión de licencia para pasar a San Juan de Puerto Rico a favor de Lorenzo de Vallejo en compañía de 24 esclavos negros*, 1587; AGI, Santo Domingo (SD), leg. 2280, libro 3, fols. 107r-109v. *Real cédula de D. Felipe por la que da licencia a Diego Menéndez de Valdés, nombrado alcalde y capitán de la fortaleza de la isla de San Juan de Puerto Rico para que, de estos reinos y señoríos de Castilla, Portugal, islas de Cabo Verde y de Guinea, pueda pasar a las indias cuarenta esclavos negros, la tercia parte hembras libres de todos derechos*. Lisboa, 13 de abril de 1582.

150. Gelpi Baíz (2007) coloca en 1.137 las licencias concedidas a Puerto Rico entre 1581 y 1600 (pp. 233-234). Sin embargo, algunos de sus datos no son constatables y otros se refieren a licencias concedidas para otras partes que llegaron a la isla de arribada forzosa; no deben, por tanto, ser contabilizadas como licencias concedidas a Puerto Rico. Igualmente, sus estimados sobre el total de esclavos introducidos a Puerto Rico incluye al menos dos arribadas que parecen estar duplicadas y una tercera que no resulta constatable de la fuente.

otorgado licencia a la isla (probablemente muy pocos), aquellos provenientes de navíos con licencias para otras partes y “descaminados” a Puerto Rico (probablemente la mayoría) y esclavos introducidos de contrabando e incautados por el fisco.

Como veremos a continuación, el número de esclavos que fueron introducidos a Puerto Rico por concepto de “descaminos” o “arribadas forzosas” fue significativamente mayor al de los introducidos mediante licencias y constituyó la principal fuente de mano de obra esclava de la isla. Este hallazgo es cónsono con la observación de Borucki, Eltis y Wheat (2015), quienes sostienen que los esclavos introducidos en la América hispana en esta época probablemente fueron más del doble que los identificados originalmente por las investigaciones pioneras de Vila Vilar¹⁵¹.

Cuadro 1

LICENCIAS PARA INTRODUCIR ESCLAVOS A PUERTO RICO Y DERECHOS PAGADOS POR ESCLAVOS EN PUERTO RICO 1580-1630	
1580-1605 Licencias concedidas a los vecinos de San Juan, a particulares y por concepto de esclavos enviados desde Sevilla	1606-1630 Derechos pagados por licencias otorgadas por la Corona, por desembarcos de arribadas y por confiscaciones de contrabando
1.172	1.114
Fuentes: García Fuentes (1982), Vilá Vilar (1973), AGI, IG.	Fuente: Vilá Vilar (2014).

151. La explicación reside en las fuentes utilizadas: las cifras ofrecidas por Vila Vilar (2014) surgen de su examen de los fondos de Contaduría, mientras que el presente trabajo incluyó expedientes adicionales como, por ejemplo, fondos de Escribanía de Cámara.

Las arribadas forzosas de almacenes de esclavos a Puerto Rico

La falta de “esclavos y gente de servicio” hizo de las arribadas forzosas y el contrabando de esclavos un elemento constante de la trata esclavista en Puerto Rico, uno de tantos puntos subabastecidos del Caribe hispano. Entre 1580 y 1636, dos de cada tres navíos “descaminados” que llegaron a la isla estuvieron relacionados con el Atlántico portugués, con rutas que comenzaban o debieron haber terminado en Brasil, Cabo Verde, Guinea, Angola, São Tomé, Lisboa, Sesimbra, Madeira y Fayal (Wolff, 2020, pp. 97-99). Cincuenta y ocho de estas arribadas provinieron de circuitos esclavistas (véase el apéndice al final del texto). De estas, 41 navíos desembarcaron en Puerto Rico 4.041 esclavos; otros ocho desembarcaron y vendieron esclavos en la isla, pero no se tiene la cantidad; los restantes cargaban vinos y mercancías para zonas de compraventa de esclavos. La afluencia de navíos “descaminados” con esclavos fue particularmente notable en las décadas de 1610 a 1629 (véanse gráficos 1 y 2). Si sumamos los 4.041 esclavos que sabemos que fueron desembarcados en Puerto Rico de navíos “descaminados” a los 1.172 introducidos mediante las licencias de importación discutidas en la sección anterior, pudiera afirmarse entonces que entre 1580 y 1630 se introdujeron en Puerto Rico no menos de 5.213 esclavos de origen africano, el 77,5% de ellos (casi cuatro de cada cinco) mediante arribadas forzosas (véase gráfico 3).

La importancia de los “descaminos” para la introducción de esclavos en Puerto Rico quedó confirmada en el pleito incoado en 1602 por Gonzalo Vaz Coutiño, asentista del contrato de esclavos de Angola concedido por la Corona. Vaz alegó en el pleito que su antecesor Pedro Gomes Reynel había introducido más esclavos a las Indias que lo que su contrato le permitía. Durante el pleito reveló que, en tan solo dos años (1597 y 1598), cinco navíos “descaminados” habían llevado 292 esclavos a Puerto Rico¹⁵². Esto implicaría que durante estos dos años los descaminos introdujeron sobre tres veces más esclavos que la cifra anual promedio de licencias otorgadas a la isla (47).

152. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 34, ramo 7, fol. 68v. *El señor fiscal de Su Majestad con Juan Rodríguez Coutiño y Pedro Gomez Reynel, vecinos de Lisboa, asentistas de las entradas de esclavos que venían de Angola sobre la pertenencia de cierta cantidad que por orden de SM se hallaba depositada en la Casa de la Contratación de Sevilla, 1602.*

Para las últimas décadas del siglo XVI —antes incluso de producirse la Unión de las Coronas— Puerto Rico registraba una robusta y continua afluencia de navíos portugueses que llegaban “de Cabo Verde, San Tomé [sic], Brasil y otras partes de arribada [forzosa], los cuales [...] se han dado por bien arribados, mandándoles descargar¹⁵³. Era frecuente que vecinos, regidores y procuradores abogaran ante los gobernadores y oficiales reales para que diesen por bien arribados los navíos que llegaban a Puerto Rico teniendo licencia para otras partes: que “se queden los negros que vienen en la dicha armazón por la mucha falta que ha de ello” abogó, por ejemplo, el procurador de la villa de San Germán, Juan Sánchez Ortiz, en ocasión de una armazón con 105 africanos esclavizados que arribó a Guadianilla, en la costa sur de la isla, en 1592¹⁵⁴.

Esta armazón no tenía licencia de la Casa de Contratación de Sevilla para pasar a las Indias y fue una de tres arribadas ilegales de esclavos que llegaron a Puerto Rico en navíos portugueses ese mismo año (véase el apéndice al final del texto). La armazón pertenecía a contratadores de Cabo Verde —entre ellos, el obispo de Santiago Pedro Brandão— y debía ser llevada desde los Ríos de Santo Domingo en Guinea a la isla de Santiago de Cabo Verde, que funcionaba como factoría lusa en el archipiélago africano para la venta y trasbordo de esclavos¹⁵⁵. El dueño, capitán y maestro del navío, Simón Rodríguez Mantua, era vecino de Cabo Verde e integrante de una importante familia portuguesa de armadores de esclavos (Cabral, 2013, p. 249): “Reside en la isla de Santiago y tiene

153. AGI, EC, leg. 133B, núm. 1, ramo 1, fols. 73-73v. *Causa criminal seguida de oficio contra Nicolás Lanfruco, vecino de Puerto Rico, sobre arribadas maliciosas, rescates y otras cosas*. Santo Domingo, abril de 1595-junio de 1598.

154. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 39, 39v.

155. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 1-1v. AGI, EC, leg. 133B, núm. 3, fol. 172. *Autos hechos sobre la cobranza de los 11 negros que Baltasar Fernández maestro del navio San Antonio, hizo dejación y entregó a Pedro Méndez de los Ríos, alcalde San Germán*, 1595, 8 de junio-28 de julio de 1595. San Juan de Puerto Rico; Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa (ANTT), 2.º Cartório Notarial, libro de notas 43, fols. 45-46. *Contrato para procurar escravos na Guiné para levá-los a S. João de Porto Rico. 1598-07-04*. Agradezco el trabajo de Maria Teresa Morujão Novais de Oliveira, del Centro de Humanidades da Universidade Nova de Lisboa, por transcribir los documentos de paleografía portuguesa a la grafía portuguesa moderna.

su trato y contrato en ella”¹⁵⁶. Rodríguez Mantua salió de Cabo Verde para Guinea con 9.600 varas de tela, 2.535 paños, 184 quintales de algodón y 2 caballos para el trueque de esclavos¹⁵⁷. Debió haber cargado mucho más del centenar que desembarcó en Puerto Rico ya que a su llegada dijo que en la travesía “se le murieron muchos”¹⁵⁸. En lo que era una práctica común de la época, la cargazón tenía una multiplicidad de dueños: cargó él la mayor parte de los esclavos, cargó un segundo contingente a nombre de “los contratadores de Cabo Verde” y nueve pasajeros y miembros de su tripulación (marineros, grumetes, mozos, el escribano) cargó cada uno entre dos y once “viejas”, “crías”, “muchachos” y “negros”¹⁵⁹.

Rodríguez Mantua alegó que llegó a Puerto Rico en vez de regresar a Santiago de Cabo Verde con los esclavos “por malos vientos y habérsele muerto el piloto”. “Vine a donde el viento y aguas me quisieron traer”, dijo a los oficiales¹⁶⁰. La armazón fue dada por “bien arribada” y vendida en Guadianilla “por cuanto los negros están muy flacos [por no haberles dado de comer] y corren riesgo”. Entre los compradores figuraron no solo vecinos de la cercana villa de San Germán, sino también de la ciudad de San Juan de Puerto Rico¹⁶¹. El proceso de legitimar la arribada y la venta de los esclavos no dejó de ser contencioso. En una primera ronda del proceso, Rodríguez Mantua fue ordenado a seguir su viaje a Cabo Verde; el armador apeló el dictamen a la Audiencia de Santo Domingo y esta le permitió que llevara y vendiera sus esclavos en La Española¹⁶². Para el momento en que la sentencia llegó a Puerto Rico, sin embargo, el cargador ya había vendido la totalidad de los esclavos en la isla, muestra de la avidez de los pobladores por la mano de obra esclava, su disposición a evadir los dictámenes de los oficiales reales y la flexibilidad de estos en hacer cumplir las normativas reales¹⁶³.

156. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fol. 1.

157. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 38-38v.

158. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fol. 16v.

159. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 9-11v.

160. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 1, 17.

161. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 8v, 40, 61v-62, 63. AGI, EC, leg. 133B, núm. 3, fols. 169v-170.

162. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 40-40v, 44-44v, 49v-50.

163. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fol. 73.

Rodríguez Mantua se arraigó por un tiempo en la ciudad de San Juan, desde donde estuvo envuelto en la trata local a nombre de “los contratadores de Guinea”¹⁶⁴; sirvió como fiador de al menos otro capitán portugués que llegó de arribada forzosa (Enrique Suero); compraba esclavos en almoneda pública (“un negro nombrado Martín Bioco con la marca afuera sobre el molledo del brazo izquierdo”; “una negra nombrada Isabel Bañón...”) ¹⁶⁵; y los alquilaba a hacendados, hateros y estancieros (“un negro nombrado León para todo el mes de abril”; un “carpintero plazo [...] de tres meses”) ¹⁶⁶. Entre sus deudores figuraban, entre otros, Luis Ponce, Juan Ponce, Francisco Daca, Gaspar Troche de Guzmán, Fabián de Villalobos, Pedro Pantojas de Monroy y Benito de la Cruz —estancieros, hateros y dueños de ingenios azucareros (Gelpí Baíz, 2007, pp. 239, 240, 263, 287)—, quienes le pagaban en quintales de jengibre, arrobas de azúcar y cueros, tanto al contado como al fiado¹⁶⁷. A través del tiempo, Rodríguez Mantua envió a Sevilla desde San Juan una cantidad indeterminada de azúcares y cueros y al menos 75 quintales de jengibre, estos últimos, producto de la venta de su almacén¹⁶⁸. Su contacto en Sevilla era el comerciante Lorenzo Vallejo, quien controlaba junto a su suegro Diego Fráñez el mercado de importación y exportación de productos desde y hacia Puerto Rico (Gelpí Baíz, 2007, pp. 111-113), tenía un ingenio de azúcar en Puerto Rico y estaba envuelto en el comercio de esclavos hacia la isla. En 1583, Vallejo había introducido legalmente 88 esclavos con licencia¹⁶⁹.

En 1595, un juez de comisión reabrió el caso de la arribada de Rodríguez Mantua a Guadianilla. Desde principios de la década, la Corona se encontraba preocupada por los fraudes en la introducción de esclavos en los puertos de Veracruz, Cartagena, Honduras, Venezuela, Tierra Firme, La Española, San Juan, Río Hacha y Cuba¹⁷⁰. En 1594, había nombrado

164. AGI, EC, leg. 133B, núm. 4, fol. 245v.

165. AGI, EC, leg. 119A, fol. 203v.

166. AGI, EC, leg. 133B, núm. 4, fols. 239v, 243. AGI, EC, leg. 119A, fols. 203-206v y otros sin foliar.

167. AGI, EC, leg. 133B, núm. 4, fols. 210v, 211, 234, 235, 239v, 241, 242v.

168. ANTT, 2.º Cartório Notarial, libro de notas 43, fols. 2-2v. *Contrato para trazer jengibre de S. João de Porto Rico*, 6 de junio de 1598; AGI, EC, leg. 133B, núm. 4, fol. 245.

169. AGI, SD, leg. 166, fol. 327. *Cartas y expedientes de los oficiales reales*. San Juan, 24 de diciembre de 1583. AGI, IG, leg. 2063, núm. 158, sin foliar; AGI, IG, leg. 2066, núm. 141, sin foliar.

170. AGI, IG, leg. 427, libro 29, fols. 182-183, 218v-219. *Reales Cédulas*. 21 de diciembre de 1590 y 23 de junio de 1593.

al juez Hernando Varela para investigar las arribadas y los rescates de mercancías y esclavos a través del Caribe¹⁷¹. Varela condenó a Rodríguez Mantua en “perdición” del valor de la armazón por haber vendido de forma fraudulenta los esclavos en la isla¹⁷². Al momento de su condena, el armador tenía en Puerto Rico un caudal de más de 44.000 reales, 2 talegas con reales de cuartos, 720 arrobas de azúcar, 200 cueros y 289 quintales de jengibre¹⁷³. Parte de este caudal, sin embargo, estaba constituido como deudas pendientes de pago de prominentes vecinos de la isla, quienes le habían comprado o arrendado esclavos, pero ahora evitaban pagarle: “Algunos de los dichos [...] se oponen a las dichas deudas y ejecuciones pretendiendo ser hidalgos y alegando otros privilegios que dicen tienen para no poder ni deber ser presos por deuda”¹⁷⁴. Varela procedió contra una decena de estos, incautándoles varios cientos de quintales de jengibre, azúcar y cueros de sus estancias¹⁷⁵.

Tras pagar la condenación y cumplir con el fisco, Rodríguez Mantua abandonó Puerto Rico para asentarse en Lisboa (1598) y Santiago de Cabo Verde (1601), desde donde continuó activamente ligado al comercio esclavista atlántico. Representó a varios comerciantes europeos y contratadores portugueses, y en 1604 participó en un cargamento de 215 esclavos que cuatro armadores de Lisboa enviaron a Cartagena de Indias (Cabral, 1995, pp. 249-250; 2013, p. ccxxvi). Fue demandado por su antiguo socio, el obispo Brandão, quien reclamó una tercera parte del valor de los 75 quintales de jengibre que Rodríguez Mantua había enviado a Sevilla como producto de la venta de la armazón de Guadianilla. Brandão cuestionó también la cantidad y el precio de los esclavos que el armador le dijo haber vendido en la isla¹⁷⁶.

Puerto Rico parece entonces haber sido la plaza donde Rodríguez Mantua se curtió como tratante atlántico de esclavos. Arribó a la isla como “capitán” de armazón con apenas 26 años¹⁷⁷. Poco más de una década

171. AGI, EC, leg. 133B, núm. 1, ramo 1, fols. 5-7v.

172. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 95-103.

173. AGI, EC, leg. 133B, núm. 4, fols. 211, 234-245v.

174. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fol. 102.

175. AGI, EC, leg. 133B, núm. 4, fol. 210v, fols. 234-236, 239, 241, 243.

176. ANTT, 2.º Cartório Notarial, libro de notas 43, fols. 2-2v, 45-46.

177. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fol. 1.

después, había amasado suficiente caudal económico y social como para convertirse en arrendatario de las islas de Barlovento del archipiélago cabo-verdiano y en factor real de la factoría portuguesa de esclavos en Santiago de Cabo Verde (Cabral, 1995, p. 250; Figueiredo Falcão, 1859, pp. 8, 30)¹⁷⁸.

Gráfico 1

Fuente: véase el apéndice al final del texto.

Gráfico 2

Fuente: véase el apéndice al final del texto.

178. Agradezco a Pedro Pinto, del Centro de Humanidades de la Universidade Nova de Lisboa y la Universidade dos Açores, por la referencia de Figueiredo Falcão.

Gráfico 3

Fuentes: véanse el cuadro 1 y gráfico 2.

Un nódulo en los circuitos esclavistas atlánticos

La comisión investigativa del juez Varela no logró atajar los “descaminos” de esclavos y las arribadas fraudulentas a Puerto Rico. En las primeras décadas del siglo XVII el asentista Gonzalo Vaz Coutiño volvió a alertar que Puerto Rico era —junto a Río Hacha, Santo Domingo y Portobelo— uno de los principales puertos de contrabando de esclavos en el Caribe (Vila Vilar, 2014, pp. 164, 167). Hacia 1623, Manuel Rodríguez Lamego, comerciante portugués que ostentaba para ese entonces el asiento para la introducción de esclavos a las Indias, elevó también protestas al rey, acusando a los oficiales reales de los puertos caribeños de coludir con los maestros y capitanes de los navíos esclavistas: “Fingiendo y simulando causa y razón para desembarcar los [...] esclavos [...] los desembarc[an] y vend[en] sin embargo de las contradicciones y protestas que se [hacen] por mi factor”¹⁷⁹. En juego estaban no solo los derechos reales, sino la distribución de los esclavos a través de las Indias y la buena reputación de la Corona. Puerto Rico fungía no solo como un punto para la entrada

179. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 11. *Francisco Núñez Basurto, contador del tribunal de la Santa Cruzada de Nueva España, con el fiscal, sobre que las comisiones cometidas a Damián Velázquez de Contreras en razón de arribadas al puerto de Campeche, Santo Domingo y Puerto Rico. 1626.*

y venta ilegal de esclavos para el mercado local, sino como una plataforma para su trasbordo y reventa en otros puntos del Caribe. En 1624, el Consejo de Indias abordó con alarma el tema de los descaminos de esclavos a Puerto Rico:

Está prohibido que las personas que [...] navegaren [esclavos a las Indias] no los vendan ni desembarquen en ningunos puertos de ellas salvo en [Veracruz] y en el de Cartagena. Y por las certificaciones [...] consta que en los de Puerto Rico y Campeche se han desembarcado algunos [...] porque so color de que llegan de arribada y que los navíos están maltratados para no poder navegar y proseguir su viaje desaparecen y se hunden la mayor parte de los esclavos que sacan de Guinea¹⁸⁰.

Tres incidentes recientes habían llamado la atención de las autoridades en ese momento. Los tres envolvían a Puerto Rico: la arribada en octubre de 1622 del portugués Duarte de Acosta Noguera a Campeche, donde —después de haber hecho arribadas en Puerto Rico, Jamaica y Trujillo— había desembarcado 80 esclavos que debió haber llevado a Veracruz; la arribada de Francisco Pastrana a San Juan de Puerto Rico, con 92 piezas de esclavos que debió haber llevado de Angola a Nueva España; y la arribada de Perera en diciembre de 1624, con los esclavos enfermos de viruela que debió haber llevado a Cartagena o a San Juan de Ullúa¹⁸¹. La Casa de la Contratación, a través del juez del asiento de esclavos Andrés Salcedo de Cuerva, se unió a las protestas de los asentistas:

Resulta que un Marcos Perera arribó a Puerto Rico con 600 [sic] piezas de esclavos entre grandes y chicos, y habiéndoles dado el gobernador por bien arribado, le dio licencia para que vendiese allí toda la armazón,

180. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 7.

181. AGI, EC, leg. 1022C, fols.1, 4, 5. AGI, México (MX), leg. 351, fols. 6, 7v, 8-8v. *Cartas y expedientes de los oficiales reales en Veracruz*. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 116. *Confesiones de los oficiales reales y visita de caja y papeles, juez por cédula de Su Majestad, el licenciado Francisco de Prada*. Puerto Rico, 1628. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 402v-403. AGI, CDT, leg. 1077. *Cuentas de la Real Hacienda desde 25 de mayo de 1620 hasta 3 de marzo de 1633*, fol. 7. Agradezco a David Wheat, del Departamento de Historia de la Universidad de Michigan State, la referencia al legajo que contiene el caso de Duarte de Acosta Noguera, así como haberme facilitado su transcripción.

y esto, dicen los testigos [...] fue a pedimento de los cabildos eclesiástico y secular por decir que aquella isla tenía necesidad de esclavos. [Y al venderla] atravesó toda esta armazón un Hernán [sic] Pérez Melo [...] y habiéndola comprado [...] la embarcó toda y la envió a vender fuera... [S]i el motivo del Gobernador para dar licencia que descargasen allí y vendiese fue la necesidad de la isla, ¿cómo permitieron que sacase de allí todos los negros para fuera?¹⁸²

Ante la magnitud del fraude, en julio de 1626, el Consejo de Indias comisionó a Francisco de Prada, fiscal de la Real Audiencia de Santo Domingo, una nueva investigación¹⁸³. La alarma sobre el tema de los descaminos de esclavos en el Caribe se había incrementado tanto que, para principios de los años 20 del siglo XVII, el rey había comisionado tres pesquisas distintas: Francisco Núñez Basurto, contador del tribunal de la Santa Cruzada de la Nueva España e Islas Filipinas, investigaba las arribadas de Duarte de Acosta Noguera y Francisco de Pastrana a Campeche y Puerto Rico; Damián Velázquez, teniente de gobernador de la ciudad de La Habana, investigaba arribadas a San Juan y Santo Domingo; y Juan de Haro, gobernador de Puerto Rico, investigaba también la de Pastrana. Eventualmente, las tres pesquisas fueron consolidadas en la encomienda a De Prada¹⁸⁴.

De Prada identificó quince arribadas a Puerto Rico entre 1622 y 1626, nueve de las cuales consistían en armazones de esclavos traídas del África lusa¹⁸⁵. En 1628, acusó a los nueve armadores envueltos —cinco de ellos portugueses—, así como al exgobernador Juan de Vargas, al contador Francisco Tajagrano, los tesoreros Gaspar Flores Caldevilla y Miguel de Echevarri, los escribanos y notarios Juan Bautista Calcaño y Juan de Soto Vega, y a todos los regidores del cabildo de San Juan por haber dado por bien arribadas las cargazones y haber permitido la venta de los

182. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 12.

183. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fol. 2. *Autos generales tocantes a la comisión hecha por el señor licenciado don Francisco de Prada sobre arribadas maliciosas a la isla de Puerto Rico*. San Juan de Puerto Rico, 29 de julio de 1623-13 de junio de 1628.

184. AGI, EC, leg. 1022C, fols. 1, 2.

185. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 34v-37v.

esclavos¹⁸⁶. Acusó también a varios vecinos de la isla por haber comprado esclavos de las armazones. Entre los acusados figuraba el portugués asentado en Puerto Rico, Fernán Pérez Melo, cuya compra y reventa de los esclavos de Perera había levantado las alarmas de la Casa de la Contratación.

Traficantes portugueses de esclavos en San Juan de Puerto Rico

Fernán Pérez Melo fue uno de un sin número de tratantes de esclavos portugueses que se asentaron en Puerto Rico e insertaron a la isla en el Atlántico luso-africano. Durante las primeras tres décadas del siglo XVII Pérez Melo se constituyó en y desde Puerto Rico en un verdadero empresario de la trata humana atlántica, construyendo redes circuncaribeñas y trasatlánticas, y desarrollando a través de ellas múltiples y variados roles. Este portugués avecindado en Puerto Rico enlazó la isla con los hombres más poderosos del comercio esclavista atlántico, los asentistas portugueses Antonio Fernández del Vaz, Duarte Enríques, Álvaro Mendes y Gonzalo Díaz Coutiño (Mauro, 1960, pp. 157-163; Vila Vilar, 2014, pp. 85, 106-116). Tratantes como él, intermediarios entre los grandes asentistas y los mercados locales, vertebraron desde múltiples lugares —Puerto Rico entre ellos— la trata humana a nivel atlántico y caribeño (Vidal Ortega y Elías Caro, 2012, p. 16).

Oriundo de Lisboa, aparece en San Juan en 1609, con un poder que le concedió el año antes Antonio Fernández del Vaz, en ese momento contratador del reino de Angola, otorgándole la representación de sus intereses. Fernández del Vaz no tendría el monopolio del asiento de esclavos hasta la próxima década, pero Pérez Melo se presentó en Puerto Rico como “factor del contrato de Indias y Angola”¹⁸⁷. Este primer viaje a San Juan parece haber sido una especie de exploración del mercado, ya que, en 1610, Pérez Melo cargó en Lisboa el navío San Antonio de 80 toneladas “para el rescate y compra de [...] negros” con “1.000 varas de ruán”, alguna “ropa de la India” y 8.400 codos de palmillas, rajetas, rajás, granas, carpetas y paños de Londres¹⁸⁸. Había comprado al entonces asentista Gonzalo Vaz Coutiño 200 licencias para transportar ese número

186. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 36-39.

187. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fol. 11v. *El fiscal con Fernán Pérez de Melo y consortes, residentes en Puerto Rico, sobre haber tratado y contratado siendo extranjeros y sobre comiso de bienes*. 1614.

188. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fols. 40v, 42v.

de esclavos de Angola a San Juan de Ullúa, puerto de Veracruz; lo procedido de la venta debía ser enviado a los agentes del asentista en Sevilla¹⁸⁹. Para financiar el viaje, Pérez Melo había hecho sociedad con Álvaro Mendes, tratante lisboeta quien había ostentado el asiento de esclavos para Cabo Verde durante las últimas dos décadas del siglo XVI (Mauro, 1960, p. 161)¹⁹⁰. La licencia con la que Pérez Melo hizo este viaje refleja el complejo mercado de traspaso y reventa de estas en el mercado atlántico. Vaz Coutiño había obtenido las mismas del Consejo de Indias para el navío Ángel de la Guarda y el maestre Lamberto Joan. Pérez Melo, a su vez, tenía licencia de las autoridades lisboetas para cargar esclavos en el barco Nuestra Señora de la Consolación. La permuta de barcos y permisos ocurrió en el contrato de compraventa de licencias entre Vaz Coutiño y Pérez Melo, a quien se identifica como “mercader de sobrado [...] capitán y maestre de registro del navío nombrado el Ángel de la Guarda alias San Antonio”¹⁹¹.

En lugar de viajar a Nueva España con su almacén de esclavos, Pérez Melo llegó de arribada a Puerto Rico el 15 de julio de 1611¹⁹². Aunque no hay registro del proceso legal que se le hizo al momento, se sabe que vendió esclavos en la ciudad de San Juan por al menos 310 quintales de jengibre, 298 cueros vacunos, y 3 pipas y 2 cajas de azúcar¹⁹³. Un testigo diría años después que “sacó de este dicho puerto mucha parte de su almacén”¹⁹⁴, en lo que sería su primer ejercicio de trasbordo y reventa de esclavos a través del Caribe desde Puerto Rico. Pérez Melo se estableció rápidamente en la ciudad capital como factor del asentista y comerciante de esclavos, “tratando y contratando en todo género de mercadurías y comprando y vendiendo los esclavos que van allí de arribada [...] estando allí de asiento”¹⁹⁵. En algún momento contrajo matrimonio con

189. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fols. 19, 112-114v.

190. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fol. 43v.

191. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fols. 10, 10v, 112.

192. AGI, CTD, leg. 1077, fol. 76v. *Cuaderno desde 7 de enero 1617 hasta 10 agosto de 1618*.

193. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fol. 12v. AGI, Contratación (CTN), leg. 5735, núm. 1, ramo 2, fol. 1. *El fiscal contra Fernán Pérez Melo, residente en Puerto Rico, y consortes sobre confiscación de partidas por ser de extranjeros portugueses*. 1614.

194. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fol. 20v.

195. AGI, CTN, leg. 167, núm. 16, fol. 3. *El licenciado Carvajal fiscal contra Sebastián Rodríguez Pachón, Diego Díaz Rivero y Fernán Pérez Melo, dueños del navío*. 1618.

doña Juana Ponce de León, integrante de una de las principales familias de Puerto Rico, propietarios de ingenios, hatos y estancias (Gelpí Baíz, 2007, pp. 235-240). En al menos una ocasión, esta tendría que utilizar su caudal para responder por deudas contraídas por Pérez Melo con la Real Hacienda¹⁹⁶. Hacia 1624, Pérez Melo era descrito como “persona hacendada”, “hombre muy rico”, propietario de “cantidad de esclavos” y como acreedor de numerosos vecinos de San Juan. Este estatus le facilitó normalizar su posición como extranjero: en ese año, pagó 1.100 reales para “componerse” y “poder vivir, tratar y contratar en estas partes de las Indias libremente como los demás naturales”¹⁹⁷. La composición era una especie de tasa que pagaba el extranjero para poder ejercer oficios o comerciar en las Indias y los reinos de Castilla. No implicaba su “naturalización” ya que se le seguía considerando extranjero (Poggio, 2011; Wolff, 2016-2017).

Como factor o representante del asentista Antonio Fernández del Vaz en Puerto Rico en dos periodos (durante la década de 1610 y 1620), Pérez Melo tuvo injerencia en los procesos de arribada. Generalmente intervenía a favor de que el navío arribado pudiera vender parte o la totalidad de su almacén y pagara en Puerto Rico los derechos reales y los de su representado. Avaló como “bien arribadas” —esto es, como causadas por emergencias legítimas— las arribadas de Valentín Gómez (1615), Carlos Pérez (1617), Antonio Morera (1620), Luis Cardoso (1621), Francisco Pastrana (1621) y Duarte de Acosta Noguera (1621). Estas arribadas nutrieron de esclavos el mercado local y el regional¹⁹⁸.

Como tratante y comerciante de esclavos en San Juan, Pérez Melo integró hábilmente todas las facetas del negocio. Compró esclavos de arribada o fungió como fiador de este tipo de almacén en al menos siete ocasiones: la arribada de Gaspar Alberto (1613), la almacén de esclavos de Valentín Gómez (1615), la arribada de Diego Díaz Rivero y Sebastián Pichón (1616), la de Miguel Orta (1618), la arribada de Marcos Perera (1624), la de Luis Fernández Anjo (1627) y la de Miguel de Fonseca

196. AGI, CTD, leg. 1077. *Cuaderno desde el 16 de marzo de 1629 hasta el 14 de agosto de 1630*, sin foliar.

197. AGI, CTD, leg. 1077. *Cuaderno desde 17 de agosto de 1622 hasta 6 de septiembre de 1624*, sin foliar.

198. AGI, EC, leg. 1022C, fols. 5, 32v, 37. AGI, CTD, leg. 1077. *Cuaderno de mayo 1620 a mayo 1622*, sin foliar, y *Cuaderno de 17 de agosto de 1622 a 6 de septiembre de 1624*, sin foliar.

(1628)¹⁹⁹. Compraba baratos los derechos sobre los esclavos “condenados y dados por perdidos” (esto es, embargados por el Tesoro Real por haber llegado de arribada) y realizaba grandes ganancias si el desenlace de los largos procesos judiciales resultaba positivo. En 1613, por ejemplo, compró los derechos sobre unos diez esclavos traídos de arribada que habían sido embargados por la Real Hacienda. Pérez Melo pagó entre 60 y 70 pesos por cada uno, asumiendo el riesgo “saliese como saliese la sentencia de la Real Audiencia de Santo Domingo”²⁰⁰. Si asumimos que un esclavo podía venderse entre 1.500 y 4.000 reales (esto es, entre 120 y 320 pesos), puede especularse que Pérez Melo pudo haber realizado ganancias de dos a seis veces mayores que lo que pagó por cada esclavo²⁰¹.

Pérez Melo garantizaba, además, las deudas que contraían con la Real Hacienda los vecinos que compraban los esclavos de las armazones que llegaban de arribada. Fue fiador, por ejemplo, de Constanza Troche —quien probablemente era familia de su mujer Juana Ponce de León— cuando esta compró en 1617 esclavos de la armazón de Manuel Freile de Andrada²⁰². Pérez Melo compraba también navíos que llegaban “descaminados”: por ejemplo, el Nuestra Señora de los Remedios en 1616 y el San Antonio en 1624²⁰³. Fletaba entonces las embarcaciones para buscar el situado²⁰⁴ a Nueva España o para enviar a Sevilla “productos de la tierra” de él, de otros “encomenderos” o de tratantes portugueses con intereses en Puerto Rico como, por ejemplo, Duarte Enríques. Sin embargo, utilizaba principalmente los navíos para reexportar

199. AGI, EC, leg. 119B, fols. 25v, 26; AGI, CTD, leg. 1076, *Cuaderno de 1618*, fol. 97v; AGI, CTN, leg. 167, núm. 16, fol. 3; AGI, CTD, leg. 1077, *Cuaderno de 17 de agosto de 1622 hasta 6 de septiembre de 1624*, sin foliar; AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fol. 449v; AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fol. 10.

200. AGI, EC, leg. 119B, fols. 25v, 26.

201. Aunque es difícil establecer equivalencias de monedas en décadas dispares, para efectos del ejercicio numérico, asumo que un real equivalía unos 12 ½ pesos. Uso los precios de la almoneda de los esclavos de Francisco Machado de 1592 y las equivalencias de monedas de 1583. AGI, EC, leg. 17C, núm. 37, fols. 8-8v. *De oficio visita de navíos. Francisco Machado Enriquez*. Santo Domingo, 1592. AGI, CTD, 1075, fol. 889. *Documentos de la Real Hacienda de P.R., 1554-1599*, transcrito y editado por José Cruz Arrigoitia y Josué Caamaño Dones. Puede consultarse en el Centro de Investigaciones Históricas de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.

202. AGI, CTD, leg. 1076, *Cuaderno de 1618*, fol. 101.

203. AGI, CTN, leg. 167, núm. 16, fol. 1-1v; AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fol. 411.

204. La remesa de plata mexicana con la que la Corona financiaba el sistema defensivo de San Juan.

y reintroducir esclavos hacia otros puntos del Caribe: La Habana y San Juan de Ullúa²⁰⁵. Pérez Melo también importaba esclavos de La Española a Puerto Rico mediante licencias individuales —“dos o tres [...] que [...] trajeron fe de la Contaduría de Santo Domingo”— y a través de la compra de al menos una armazón que llegó de arribada a Puerto Rico desde la isla vecina (la de Miguel de Fonseca)²⁰⁶.

En 1628, el fiscal Francisco de la Prada ordenó el encarcelamiento de Pérez Melo por sus actividades relacionadas con la compraventa de esclavos de arribada. Le encontró culpable de haberle comprado ilegalmente esclavos a Marcos Perera (llegado de arribada desde Angola y Brasil) y a Miguel de Fonseca (llegado de arribada forzosa desde Santo Domingo)²⁰⁷. Pérez Melo parece haberse anticipado a la justicia, ya que “partió de este puerto al de la Habana y de allí a la ciudad de Sevilla, donde está esperando que le envíen el dinero que le deben [muchos vecinos]” y donde tenía como contactos a los comerciantes portugueses Agustín Pérez y Enrique de Andrada, considerados entre los principales mercaderes de Sevilla (Piper y Lesiak, 2007, p. 26)²⁰⁸. No está claro el desenlace de la condenación, pero durante la década de 1630 Pérez Melo estaba de vuelta en Puerto Rico, fungiendo en esta ocasión como fiador y depositario de navíos que circulaban entre Lisboa y Brasil y que llegaban a Puerto Rico de arribada con vino, aceite, jabón, losa, harinas y herramientas²⁰⁹.

Los casos de Rodríguez Mantua y Pérez Melo no fueron excepcionales. Para 1606 uno de cada cinco pobladores blancos en Puerto Rico era portugués o italiano: el gobernador Sancho Ochoa de Castro los relacionaba con la alta incidencia de comercio ilegal en la isla²¹⁰. Esa

205. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 437-439v.

206. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 21v. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fol. 37v.

207. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 2, 38.

208. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 20v, 8v.

209. AGI, EC, leg. 135B, núm. 7, fols. 760v, 857, 925v. *Traslado de los autos originales seguidos contra Simón Rodríguez Rubio, maestre del patache nombrado Ntra. Sra. del Rosario, sobre arribadas maliciosas a la isla de Puerto Rico*. San Juan de Puerto Rico, 10 de septiembre de 1634-15 de enero de 1637; AGI, EC, leg. 135B, núm. 9, fol. 1191. *Traslado de los autos originales seguidos contra Gaspar Luis, cuyo navío se estrelló contra las costas de Puerto Rico*. San Juan de Puerto Rico, 1636.

210. AGI, SD, leg. 155, ramo 15, núm. 177. *Carta de don Sancho Ochoa*. San Juan, 18 de enero de 1606.

proporción de un portugués por cada cinco vecinos se mantendría hasta mediados del siglo XVII, cuando el gobernador Diego de Aguilera Gamboa informó a la Corona que 22 de los 105 vecinos de San Juan eran portugueses. Además de los portugueses avecindados, Aguilera Gamboa informó de un número indeterminado pero significativo de “mulatos y negros, que todos hablan portugués por la gran comunicación que tienen con ellos en la parte donde nacieron” (Moscoso, 2017, p. 29). Para mediados del siglo XVII, portugueses, “naturales de Angola y aquellas partes” de que estos “se sirven”, y “criollos hijos de portugueses” habrían sumado unos mil, según el obispo fray Damián López de Haro (Moscoso, 2017, p. 31).

Al igual que Pérez Melo y Rodríguez Mantua, muchos de estos portugueses usaron a Puerto Rico de base para el comercio esclavista. Antonio Rodríguez de Lisboa, por ejemplo, llegó de arribada a Puerto Rico durante la década de 1560 con una armazón de esclavos desde Brasil; permaneció en la isla y se avecindó en San Juan²¹¹. En 1582, recibió una cédula real que le facultó llevar a Puerto Rico 100 esclavos de África cuyas licencias le habían sido otorgadas dos años antes a los vecinos y moradores de San Juan²¹². En 1585, introdujo la armazón que, sin embargo, parece haber excedido el permiso: 34 de los esclavos fueron “tomados por perdidos” y confiscados por la Real Hacienda²¹³.

Jorge Díaz fue otro portugués que llegó de arribada en 1587 con 98 esclavos del contratador Álvaro Méndez de Castro; 48 fueron incautados por el fisco y los 50 para los que tenía licencia los vendió por jengibre²¹⁴. Díaz parece haber sido reincidente: en 1574, se le había abierto un proceso en Santo Domingo por haber llevado allí desde Puerto Rico más esclavos que para los que tenía registro²¹⁵. Los documentos lo colocan años después como avecindado en Puerto Rico, dueño de un ingenio en

211. AGI, EC, leg. 119A, fols. 1010v-1011.

212. AGI, SD, leg. 2280, libro 3, fols. 117-120.

213. AGI, EC, leg. 119A, fol. 34.

214. AGI, SD, leg. 166, fol. 337. AGI, EC, 17C, pieza 37, fol. 7. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 111v. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones.

215. AGI, Justicia (JC), leg. 1002, núm. 1, ramo 4. *Con Jorge Díaz, señor y capitán del navío La Trinidad, sobre haber traído de Puerto Rico más esclavos de los que contenía su registro. 1574.*

Canóvanas y como comprador de esclavos en remates locales²¹⁶. En 1590, una real cédula ordenaba su regreso a la península con “sus bienes y hacienda” para que hiciera vida con doña Inés de Torres, su mujer, quien había permanecido al otro lado del Atlántico²¹⁷.

Otros tratantes de esclavos usaban a Puerto Rico como base temporal: permanecían en San Juan durante los meses (o años) que tardaban en dilucidarse los procesos judiciales en los que se adjudicaba la suerte de sus arribadas y, por tanto, de los esclavos que traían. En el proceso, estos comerciantes y hombres de mar se integraban en los intercambios que le daban vida al comercio esclavista en San Juan y el Caribe. Por ejemplo, el armador lisboeta Juan Morera, comerciante “de caudal” y dueño de una armazón que llegó de arribada durante los años veinte del siglo XVII, permaneció en San Juan cerca de un año antes de proseguir viaje a Nueva España, tiempo durante el cual vendió en Puerto Rico “muchos” de sus esclavos. Morera, quien tenía casa en Lisboa, recorría habitualmente los circuitos caribeños: en varias ocasiones hizo “viajes con esclavos a Nueva España y otras partes de estas Indias”²¹⁸. El portugués Enrique Suero, asimismo, permaneció en San Juan al menos dos años después de haber llegado a Guadianilla, litigando su derecho sobre los 118 esclavos que el fisco le había tomado por perdidos²¹⁹. Asimismo, Baltasar Varela, de Oporto, maestro de navío y “hombre de mar”, había “cargado” en Angola 25 esclavos que trajo a Puerto Rico como parte de la arribada de Marcos Perera²²⁰; un año después había vendido la totalidad de sus esclavos “a trueque de frutos” y permanecía aún en San Juan como “residente”²²¹. Igualmente, Luis Cardoso, a quien los oficiales reales inicialmente permitieron vender solo ocho esclavos, permaneció en San Juan mientras litigaba su caso ante la Audiencia de Santo Domingo y durante ese tiempo vendió en San Juan otras 111 “piezas” de su armazón. Al menos cuatro esclavos —tres mujeres y un hombre— fueron enviados posteriormente

216. AGI, EC 17C, núm. 37, fol. 8v. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 1117v. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones.

217. AGI, SD, leg. 2280, libro 3, fol. 160. *Real Cédula*. Madrid, 20 de marzo de 1590.

218. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 22v, 36.

219. AGI, EC, leg. 119A, fols. 124, 182.

220. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 402, 413.

221. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 402, 404v. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 56.

a La Habana y México a través de los circuitos de reventa²²². El caso de Francisco Pastrana fue similar: aprovechó el periplo de un año en San Juan para enviar y revender en Veracruz dos mujeres, un hombre y un joven de los 92 que había descargado en San Juan²²³.

Otros perseguían oportunidades más modestas. Un “marinero zapatero” portugués que vino en la armazón de Perera aprovechó la salida del barco de este para enviar a vender a La Habana “un negro y una negra” que había traído²²⁴. Asimismo, Pedro Rodrigues de Oporto, quien se embarcó como marinero en el navío San Antonio y llegó de arribada a Puerto Rico desde Angola. Al igual que el resto de la tripulación —y siguiendo una práctica común en los barcos esclavistas—, había cargado “unos cuatro o cinco” esclavos a su nombre para probar suerte y venderlos en Cartagena o Nueva España, puertos de llegada autorizados para el navío. Rodrigues ni vendió sus esclavos ni abandonó Puerto Rico. Al año siguiente, aparece en los expedientes casado en la tierra y ocupando sus esclavos “en su hacienda en el campo”²²⁵.

En esta población flotante de traficantes de esclavos que circulaba entre el Atlántico y Puerto Rico, es preciso destacar los negros y mulatos libres que transitaban por la isla como tratantes de menor escala. En el navío San Antonio de Simón Rodríguez Mantua, por ejemplo, llegaron a Puerto Rico como grumetes Tomé Nunes y Antonio Rubero, “prietos horros”, Domingo, “pardo”, y Antonio, “prieto”²²⁶. Los cuatro marineros habían cargado consigo paños en Cabo Verde con la intención de rescatar esclavos en Angola (“[...] lleva Tomé Nunes grumete 50 paños y 200 varas de teada”; “lleva Antonio Rubero grumete 60 paños”; “lleva Domingo paje 30 paños”)²²⁷. En el mismo navío viajaban también como pasajeros dos tratantes negros: Gaspar Grullo y Salvador Yáñez, ambos listados como “morenos”. Grullo embarcó en Angola “una negra parida con su cría en los pechos de mediana edad”, mientras que Yáñez cargó

222. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 116. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 20v, 36v, 37v-38. AGI, EC, leg. 1022C, fols. 37-38.

223. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 5.

224. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 439, 449v.

225. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 404, 406v-7, 423.

226. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fol. 37v.

227. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 38-38v.

“dos negras paridas” y “una negra vieja al parecer con una cría de pecho de 2 años”²²⁸. Todos deben haber llegado a Guadianilla y vendido los esclavos en el remate que se efectuó en San Germán.

Se sabe también de un Tristão Rodrigues, “preto libre” de Cabo Verde vinculado a la trata humana, quien estuvo en Puerto Rico como estante. Había llegado allí con esclavos de Guinea y al parecer no había rendido las debidas cuentas a sus socios de negocios en Cabo Verde. En 1620, un factor de la isla de Santiago, Bartolomeu da Costa dos Mosquitos, le envió un poder a dos comerciantes portugueses que andaban de estantes en Puerto Rico requiriéndoles que “recaudasen y recibiesen” de Rodrigues tres esclavos que le pertenecían (Cabral, 1995, p. 244).

Asimismo, Lucrecia Fernández, tratante de 50 años y natural de São Tomé, quien llegó a San Juan en 1613 en la arribada de Pedro Navarro²²⁹. Había iniciado el viaje al Caribe en Luanda, donde había embarcado ella misma veinte esclavos con la intención de venderlos en Cartagena. En lugar de encomendarlos a un tercero, Fernández optó por embarcarse con sus esclavos y hacer la travesía atlántica con ellos. El expediente no nos describe su raza, pero opto por suponerla de raza mixta, ya que pocas mujeres portuguesas (blancas) viajaban solas en barcos esclavistas en este tipo de faena. Otra mujer, María Aguirre, se había embarcado en Angola en el mismo navío que Fernández, pero no viajaba sola: era esposa del escribano del navío, Simón Ferrera, y a diferencia de Fernández, permaneció la mayor parte del viaje en el camarote²³⁰. En contraste, Eva Mendes y Francisca Caraballa, “negras libres”, habían viajado como parte de la tripulación que Diego Guilarte de Salazar concertó en Angola en el navío Benditas Ánimas Purgatorio y San Francisco y llegó de arribada a San Juan²³¹. Lucrecia Fernández no permaneció en Puerto Rico, sino que continuó con sus esclavos hacia La Habana. Esta parece haber sido una de tantas *nharas* que se unieron

228. AGI, EC, leg. 17A, núm. 10, fols. 6, 9v.

229. AGI, EC, leg. 38B, fol. 8v.

230. AGI, EC, leg. 38B, fol. 87.

231. AGI, EC, leg. 21D, núm. 26, fol. 82v. *Visita y autos de la nao nombrada Las Benditas Ánimas del Purgatorio que entró en este puerto de arribada de la ciudad de San Pablo de Loanda, reino de Angola, con esclavos de que es maestro Diego Guilarte de Salazar, el cual va de registro a la provincia de Nueva España.* 1626.

al comercio atlántico: mujeres libres, negras o mulatas, africanas o luso-africanas que fungieron de intermediarias y agentes comerciales entre los europeos y el interior africano, y que fueron esenciales en forjar los nexos de África con el complejo espacio atlántico (Wheat, 2010, pp. 125-126; Wondji, 2000, pp. 396-397).

Los circuitos esclavistas trasatlánticos e intracaribeños

En esta época, Puerto Rico fungió como bisagra del complejo entramado del comercio esclavista trasatlántico e intercaribeño. La arribada de Marcos Perera en 1624, a la que se hizo referencia al inicio, ilustra la forma en que la isla enlazó ambos circuitos. Antes de llegar con la armazón enferma a San Juan, Perera había hecho escala en Pernambuco (Brasil)²³². No está claro si descargó esclavos en “Fernambuco”, solo que tomó bastimentos y que varios marineros y tripulantes abordaron el navío allí junto al menos otra docena de esclavos²³³. Entre los nuevos pasajeros se encontraba Juan de Andrada, criado de Fernán Pérez Melo. Puede asumirse que Andrada era negro o mulato, ya que “sirve a Fernán Pérez Melo... [y] se tiene por libre a pesar de tener cierto pleito sobre su libertad”²³⁴. Cabe preguntarse si Andrada tuvo algo que ver con que Perera escogiera Puerto Rico como destino antillano de arribada o si Perera ya había tenido comunicación previa con Pérez Melo a través de los circuitos esclavistas atlánticos. Sea como sea, y después de que la armazón fuera vendida en San Juan a petición del cabildo, unas 90 “piezas” —71 bozales y el resto ladinos— fueron reembarcadas en la nao Santa Catalina, propiedad de Pérez Melo, que fue enviada por las autoridades locales a Nueva España a buscar el situado²³⁵. Veinticinco esclavos eran de Pérez Melo, el resto de Perera y sus marinos, del contador de Puerto Rico, Francisco de Tajagrano, y de varios “particulares de la ciudad”²³⁶. La nao recogió el situado en La Habana y vendió allí buena parte de los esclavos. Los restantes, 30 “angolas y bozales”, según

232. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 411v, 412, 418.

233. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 418, 416v-417.

234. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fol. 432v.

235. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 438v-442v.

236. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 438v-440.

un testigo, fueron llevados a San Juan de Ullúa, de donde “se llevaron a México para venderlos”²³⁷.

Junto a San Juan de Ullúa, La Habana era un mercado atractivo para los circuitos de reventa de esclavos. Veinte de los 98 esclavos desembarcados en Puerto Rico de la arribada forzosa de Carlos Pérez en 1617 también fueron reexportados y revendidos posteriormente en La Habana²³⁸. Según Marcos de Valera Arceo, contador de la Real Hacienda en Cuba, entre 1617 y 1626 se llevaron a La Habana poco más de un centenar de esclavos que habían llegado de arribada originalmente a otros puertos caribeños. Llegaron en nueve instancias distintas, cuatro de ellas desde Puerto Rico, tres desde Santo Domingo, una desde Jamaica y otra desde Honduras²³⁹.

Es preciso notar que los circuitos de reventa no solo fluían desde Puerto Rico: la isla fue receptora de esclavos de al menos tres cargazones que habían llegado de arribada forzosa de Angola a Santo Domingo y cuyos esclavos fueron reembarcados y enviados a San Juan —las de Francisco Muñiz, Pedro Enríques de Almeida y Miguel de Fonseca—²⁴⁰. Muñiz había cargado 277 esclavos en Luanda; vendió 155 en Santo Domingo y reexportó el resto a La Habana y San Juan de Puerto Rico (Vila Vilar, 2014, pp. 278-279). La arribada de Fonseca había sido dada “perdida” en Santo Domingo (esto es, declarada como “mal arribada” y, por tanto, expropiable por la Real Hacienda), pero inexplicablemente llegó también de arribada y fue vendida en Puerto Rico (a Pérez Melo, entre otros)²⁴¹.

Puerto Rico no solo era puerto de trasbordo de esclavos: funcionaba también como punto no sancionado de reparación, avío y abastecimiento de barcos que hacían periplos de venta de esclavos a través del Caribe, y que se anegaban o quedaban faltos de agua o alimentos durante la larga travesía trasatlántica. Carlos Fernández, Francisco Freire y Antonio Morera fueron tres armadores que llegaron primero de arribada forzosa a San Juan y vendieron esclavos allí antes de proseguir

237. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 437-437v.

238. AGI, EC, leg. 1022C, fols. 32-33v.

239. AGI, EC, leg. 1022C, fols. 28-43.

240. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 6, 21v.

241. AGI, EC, leg. 135, núm. 1, fol. 37v.

su viaje a su derrota de registro, Veracruz (Vila Vilar, 2014, pp. 258, 260)²⁴². Igualmente hizo Pedro Navarro, quien llegó de arribada forzosamente a San Juan en 1613. Su derrota de registro era Cartagena de Indias en Tierra Firme, pero su objetivo real parece haber sido La Habana en Cuba: al cargar el navío de esclavos en Luanda, Navarro había contratado la tripulación “con concierto” a La Habana²⁴³. El cargador llegó de arribada forzosamente a San Juan en plena Semana Santa con 180 esclavos, algunos enfermos del “mal de Loanda”, una especie de escorbuto²⁴⁴. El traficante “no halló [en San Juan] bastimentos ninguno [ni] el aderezo que era necesario, que era echarle fondo nuevo por venir todo comido de broma”²⁴⁵. Sin vender esclavos en Puerto Rico prosiguió viaje a Baracoa, donde estuvo 50 días, y finalmente a La Habana, donde vendió casi toda su armazón²⁴⁶.

Duarte de Acosta Nogueras, uno de los tratantes portugueses cuya actividad había levantado las alarmas de los asentistas y el Consejo de Indias en la década de 1620, hizo un periplo aún más extenso alrededor del Caribe. Para esclavistas como él, Puerto Rico era una de las paradas de los largos circuitos ilegales de venta a través de la región. Hacia el verano de 1621, De Acosta cargó en Angola alrededor de 452 “piezas” (“con muleques [...] fueron reguladas a 401”)²⁴⁷. Aparentemente tenía registro para llevar la armazón a Veracruz, pero un testigo dijo haberlo oído decir que no quería llegar porque allí debía mucho dinero (“se quería ir huyendo a otras partes”)²⁴⁸. Duarte recorrió entonces el Caribe, y vendió su “carga” por partes: arribó primero a Puerto Rico “a tomar agua y bastimentos”²⁴⁹. Estuvo unos cuatro meses, periodo del que se sabe poco, excepto que “se le dio permisión de vender algunos para

242. AGI, CTD, leg. 1076, fol. 11v. *Cuaderno suelto de 1618*. AGI, CTD, leg. 1077, sin foliar. *Cuaderno de mayo 620 a mayo 622*.

243. AGI, EC, leg. 38B, fols. 34v, 35v. *El fiscal de Su Majestad y Agustín Priego con Pedro Navarro y consortes, maestre del navío Santiago que llegó a la Habana con una carga de esclavos de Angola sobre haber arribado maliciosamente*. 1613.

244. AGI, EC, leg. 38B, fols. 24, 29, 78.

245. AGI, EC, leg. 38B, fol. 29.

246. AGI, EC, leg. 38B, fols. 1, 30, 33.

247. AGI, MX, leg. 351, fols. 7v, 9v, 15v.

248. AGI, MX, leg. 351, fol. 6v.

249. AGI, MX, leg. 351, fol. 7v.

repararse”²⁵⁰. La Real Hacienda de San Juan contabilizó los derechos sobre 12 “piezas de esclavos”, pero testigos dicen que vendió “unas 15 o 20 piezas [...] a diferentes personas, algunos a 200 o a 150 pesos”²⁵¹. Al menos uno de estos fue reembarcado por su comprador, el capitán Antonio de Ayala, en el navío que fue enviado a buscar el situado a Nueva España; su intención era venderlo en La Habana o Veracruz (“un negrón [...] al parecer de 13 años, en el brazo derecho una marca como esta Š [...] un piquete de herida en la ceja izquierda, delgado de cuerpo”)²⁵². Puede presumirse que De Acosta no vendió más esclavos en Puerto Rico por un exceso puntual de oferta en la ciudad: al momento de llegada, se hallaban en el puerto de San Juan otras dos armazones con esclavos que habían llegado de arribada forzosa²⁵³. De Puerto Rico, De Acosta pasó a Jamaica, donde estuvo cuatro meses. Dos pasajeros, un sevillano y un portugués, desembarcaron allí los esclavos que habían cargado, de unos 75 a 85 entre los dos²⁵⁴. El sevillano se quedaría en Jamaica (se había casado), mientras que el portugués seguiría a La Habana²⁵⁵. Tras intentar llegar a Portobelo (imposible por los malos vientos) y una corta estadía en Trujillo (Honduras), Duarte finalmente llegó a Campeche, donde vendió 80 esclavos (“algunos pequeños”) a un vecino de Mérida “en trueque de una fragata, grana, y reales”²⁵⁶. En Campeche, se le oyó decir que iría a Santo Domingo o Puerto Rico para pasar a Jamaica, donde tenía un hermano²⁵⁷.

Estos circuitos ilegales de venta de esclavos recorrían los puntos del Caribe subservidos por el comercio legal de registro. Al igual que Pedro Navarro, Luis Báez Acevedo llegó de arribada a San Juan, pero terminó su periplo ilegal de venta de esclavos en Cuba, específicamente en Jaruco

250. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 43.

251. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 114v. AGI, MX, leg. 351, fol. 7v. Asumiendo que un real valía 12,5 pesos, el precio de venta de los esclavos fue entre 1.875 y 2.500 reales, precio similar a los informados en las almonedas y “avalíos” (tasaciones) de la época. Véase, por ejemplo, la almoneda listada en AGI, EC, leg. 17C, núm. 37, fols. 8-8v.

252. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 43.

253. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fol. 21v.

254. AGI, MX, leg. 351, fols. 8-8v, 12v.

255. AGI, MX, leg. 351, fol. 12v.

256. AGI, MX, leg. 351, fols. 7, 8-8v, 12.

257. AGI, MX, leg. 351, fols. 6v-7, 9.

y La Habana²⁵⁸. Francisco Núñez, por su parte, llegó de arribada forzosamente a Margarita —donde alegó que “murieron muchos” de los 150 esclavos que había cargado en Angola— antes de llegar, también de arribada, a San Juan con los 48 que finalmente vendió allí²⁵⁹. Igualmente, Diego Guilarte de Salazar, vecino de Puerto Rico, llegó de arribada a Cumaná con apenas 60 de los 120 esclavos que había cargado en Angola; allí vendió 18 “muleques” (adolescentes) antes de llegar —también de arribada forzosamente— a San Juan, donde descargó y vendió los 42 esclavos que le quedaban de la armazón²⁶⁰.

Conclusiones

Entre 1580 y 1630 las arribadas forzosas o “descaminos” hicieron de Puerto Rico un nódulo de los circuitos esclavistas atlánticos y una plataforma para la venta de esclavos en la región del Caribe. La isla fue parte de la densa, compleja y fluida red de localidades que quedaron enlazadas a ambos lados del Atlántico a través de la circulación y el asentamiento de traficantes portugueses de esclavos. Los “descaminos” constituyeron una arteria vital que integró zonas del Caribe subservidas por el sistema oficial de licencias a los circuitos del tráfico trasatlántico de esclavos africanos. Como agenda futura, es preciso continuar profundizando en localidades tradicionalmente consideradas como marginales dentro del espacio atlántico (Margarita, Cumaná, Río Hacha, Campeche, por ejemplo), a fin de generar una radiografía regional de los circuitos circun Caribeños que integraron el Caribe hispano al Atlántico luso-africano y le hicieron parte de los vertiginosos cambios globales que se produjeron en la modernidad temprana.

258. AGI EC, leg. 1022C, fol. 34.

259. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 34, ramo 7, fol. 68v.

260. AGI, EC, leg. 21D, núm. 26, fols. 3v, 6v. AGI, CTN, leg. 2883, núm. 3, fol. 3v. *Licencia para cargar esclavos de Diego Guilarte de Salazar*. 1621.

Apéndice

“DESCAMINOS” DE CIRCUITOS ESCLAVISTAS A PUERTO RICO 1580-1630 ²⁶¹				
Año	Navío	Tripulación	Ruta	Esclavos desembarcados en Puerto Rico
1582	San Francisco ²⁶²	Lope Hernández, capitán	Cargó en Cabo Verde	88
1584	Santa Cruz ²⁶³	Rodrigo Alonso, maestre	Viajaba de Lisboa a Brasil con esclavos y mercancías	
1585	Nombre desconocido ²⁶⁴	Francisco Gómez de Urbina Diego Leal, maestre	Iba a Nueva España	300
1586	La Trinidad ²⁶⁵	Álvaro González, maestre Juan Bautista Rovelasca, cargador	Salió de Lisboa-São Tomé hacia Nueva España	291
1587	Nuestra Señora de Oporto ²⁶⁶	Jorge Díaz, maestre	Salió de Guinea	98
1587	Nuestra Señora de Loreto ²⁶⁷	Álvaro Núñez, maestre	Viajaba de Portugal a São Tomé	

Continúa

261. Esta tabla incluye arribadas de navíos con armazones de esclavos, navíos con mercaderías que vendieron esclavos en Puerto Rico y navíos que hacían rutas a zonas de venta de esclavos en África. He privilegiado la información que he examinado de primera mano de fuentes originales. En aquellos casos en que una fuente secundaria ofrece un dato que complementa a la primaria, lo incluyo en la tabla y cito la fuente en la nota a pie. En aquellos casos que contradice la información primaria, privilegio la que he examinado.

262. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 260. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones. *Slave Voyages*, Viaje 42601, en <https://www.slavevoyages.org>, accedido el 31 de agosto de 2019. Este y muchos de los viajes listados en la plataforma detallan el embarque de 359 esclavos comprados en África y el desembarque de 287 en América o Puerto Rico. No incluyo dicha información porque es data “imputada”, esto es, asignada como valor por los gestores del proyecto según los cálculos de un algoritmo, y no es información recopilada de alguna fuente primaria.

263. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 263v. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones. Gelpí Baíz, *Siglo en blanco*, p. 221. El navío cargaba esclavos además de mercancías, por lo que probablemente estuvo en África tras salir de Lisboa.

264. AGI, SD, leg. 133B, núm. 18, fol. 602.

265. AGI, SD, leg. 166, fol. 329. *Cartas y expedientes de oficiales reales*. San Juan, 15 de mayo de 1586. Gelpí Baíz (2007, p. 222). *Slave Voyages*, Viaje 41937.

266. AGI, SD, leg. 166, fol. 337. *Cartas y expedientes de oficiales reales*. San Juan, 24 de mayo de 1588. Basado en García Fuentes (1982, p. 36), Gelpí Baíz (2007, p. 233) le cuantifica a Díaz la introducción de 50 esclavos con licencia y 48 de arribada. Sin embargo, la licencia no figura como concedida para el mercado de Puerto Rico.

267. AGI, EC, leg. 133B, núm. 18, fol. 603.

1587	Nuestra Señora de la Concepción ²⁶⁸	Diego Leal, maestre	Viajaba de Lisboa a São Tomé	
1588	Nuestra Señora de la Concepción ²⁶⁹	Miguel Díaz, piloto	Viajaba de Lisboa a Cabo Verde	
1589	Nuestra Señora de la Encarnación ²⁷⁰	Nicolás Carnalla, maestre Juan Pérez, piloto Nicolao Lafruco, capitán y señor del navío	Viajaba de Lisboa a Cabo Verde con vinos, loza, jabón y aceite	
1592	San Antonio ²⁷¹	Simón Rodríguez Mantua, capitán	Salió de los Ríos de Santo Domingo en Guinea para llevar esclavos a Santiago de Cabo Verde	105
1592	Espíritu Santo ²⁷²	Francisco Machado, maestre	Salió de Guinea hacia Cartagena	200
1592	El Buen Jesús ²⁷³	Juanes de Inurrica	Salió de Guinea. En Puerto Rico se le tomaron "por perdidos" paños	
1592	Santa María ²⁷⁴	Enrique Suero, mercader Francisco Gómez, capitán Tolimán Baneque, maestre	Salió de Guinea hacia Cartagena	181
1594	Nombre desconocido ²⁷⁵	Francisco Spindola		70

Continúa

268. Gelpí Baíz (2007, p. 222).

269. AGI, EC, leg. 133B, núm 18, fol. 603v. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 270. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones.

270. AGI, EC, leg. 133B, núm. 1, ramo 1. AGI, SD, leg. 15, núm. 29.

271. AGI, EC, leg. 17A, núm 10, fols. 1v, 9-11v, 61v-62. Gelpí Baíz (2007, p. 234) tiene la armazón como llegando con licencia a Puerto Rico, pero los documentos del pleito establecen que la licencia era para llevar los esclavos a Cabo Verde.

272. La Real Hacienda le incautó 57 de los esclavos porque venían fuera de registro. AGI, CTD, leg. 1075, fols. 119v, 321v. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones. AGI, EC, leg. 119A, fols. 107v-108, 111v, 124v. *Slave Voyages*, Viaje 29931.

273. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 120v. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones. Gelpí (2007, p. 224).

274. Gelpí (2007, p. 225) lista 140 esclavos, pero el pleito documenta 120 esclavos con registro y 61 incautados fuera de registro. AGI, EC 119A, fols. 124, 183. *Slave Voyages*, Viaje 29998.

275. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 729v. Eds. Cruz Arrigoitia y Caamaño Dones. AGI, CTD, leg. 1075, fol. 729v. Gelpí (2007, p. 234).

1597	San Francisco ²⁷⁶	Gerónimo de Silva	Iba a “la India de Portugal”	24
1597	San Pedro ²⁷⁷	Íñigo de Otaza, maestre vecino de San Juan	Salió de Cabo Verde. Tenía licencia para 154 “piezas” pero llegaron 84	84
1598	Nuestra Señora de la Candelaria ²⁷⁸	Pedro Díaz Franco	Salió de Angola	113
1598	San Antonio ²⁷⁹	Esteban de Amores	Salió de Angola	23
1598	Nuestra Señora de Ruamar ²⁸⁰	Francisco Núñez, maestre	Salió de Angola con registro para 150 esclavos. Llegó de arribada primero a Margarita, donde dijo que “murieron muchos”, y luego a San Juan	48
1603	“Nao de portugueses” ²⁸¹		Viajaba de La Tercera a Santiago de Cabo Verde	
1604	San Antonio ²⁸²	Felipe Rodrigues Jorge, maestre	Salió de Cabo Verde	138
1605	Nombre desconocido ²⁸³	Sebastián Lorenzo Román	Salió de Cabo Verde	135
1605	Señora de La Luz ²⁸⁴	Juan Ybañes, maestre Íñigo de Otaza, armador Gobernador Sancho Ochoa de Castro, propietario del navío	Salió de Cabo Verde	56

Continúa

276. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 7, fol. 68v. Vilá Vilar (2014, pp. 250-251) tiene este navío en ruta a Brasil. La ruta a la India implicaba cruzar a Brasil y retornar por al Atlántico sur de vuelta a África para cruzar a Asia por el cabo de Buena Esperanza.

277. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 7, fol. 68v. *Slave Voyages*, Viaje 29163.

278. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 7, fol. 68v.

279. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 7, fol. 68v.

280. AGI, EC, leg. 1012A, núm. 7, fol. 68v.

281. AGI, SD, leg. 166, fols. 386-387.

282. PARES, AGI, SD, leg. 155, ramo 15, núm. 175, sin foliar. *Pliego complementario de cargos de Gonzalo Mexía de Villalobos, del Consejo del Rey, Oidor de la Real Audiencia de Santo Domingo y Juez Visitador de Sancho Ochoa*. 26 octubre de 1605.

283. PARES, AGI, SD, leg. 155, ramo 15, núm. 175, sin foliar.

284. PARES, AGI, SD, leg. 155, ramo 15, núm. 175, sin foliar.

1607	San Juan Bautista ²⁸⁵	Francisco Rodríguez, maestre	Viajaba de Brasil a Lisboa con azúcar. Los esclavos vendidos en Puerto Rico eran de la tripulación	6
1607	La Encarnación ²⁸⁶	Nuño Álvarez, maestre	Salió de Cabo Verde hacia Canarias	28
1608	Nuestra Señora del Buen Viaje ²⁸⁷	Andrés de Solís, capitán Diego García Fraga, armador Miguel de Orta, escribano	Salió de Angola hacia Brasil. Vendió "cantidad de negros y negras" en Puerto Rico	
1609	Nuestra Señora del Rosario ²⁸⁸	Manuel Prieto Pinzón	Viajaba de Madeira a Cabo Verde con provisiones y textiles	
1610	San Jacinto ²⁸⁹	Francisco Díaz Laurel	Viajaba de Cabo Verde a Brasil con provisiones y mercancías	
1610	Nuestra Señora del Rosario ²⁹⁰	Antonio de Acosta Hurtado, maestre	Salió de Angola	150
1611	San Antonio ²⁹¹	Fernán Pérez Melo, dueño y maestre	Salió de Angola hacia Nueva España. En el documento de licencias, el navío figura como el Ángel de la Guarda, alias San Antonio	200

Continúa

285. AGI, Contaduría, leg. 1076. *Cuaderno sin identificar*, fol. 61v. Vilá Vilar (2014, p. 169, núm. 49).

286. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno suelto de 1618*, fol. 94.

287. AGI, EC, leg. 948A, núm. 5, fols. 1036v-1039. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno de las cuentas que se tomaron a Alonso de Vargas y Rivera tesorero y al contador Sancho de Rivafecha. Desde 1 de octubre 1608 hasta 9 de febrero de 1609*, fol. 26.

288. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuentas que el gobernador don Felipe de Beaumont y Navarra ha tomado al tesorero Gabriel Rojas de León con el contador sancho de Rivafecha al tiempo que junto usaron sus oficios fenecidas en el año de 1619. Desde 22 de marzo de 1609 hasta 13 de enero 1611*. fols. 24v, 118v-119, 146v-148.

289. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuentas a Rojas y Rivafecha*. fols. 118v-119, 145-145v.

290. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno de 1618*, fols. 100, 155v.

291. AGI, EC, leg. 119B, núm. 5, fols. 12-12v, 19v, 112.

1611	Nuestra Señora de la Ayuda ²⁹²	Antonio Fernández, maestre y piloto Benito Cuaresma, comerciante de Cabo Verde	Viajaba de Cabo Verde a Angola con vinos	
1612	Nuestra Señora de la Piedad y la Merced ²⁹³	Miguel Orta, maestre Carlos Fernández, mercader	Salió de Angola hacia La Habana	70
1613	San Buena Ventura ²⁹⁴	Gaspar Alberto	Salió de Río de Cacheo con esclavos de Guinea hacia Cabo Verde	130
1613	Santiago ²⁹⁵	Pedro Navarro, aventador Agustín de Priego, capitán Gabriel de Prestana, maestre	Salió de Angola con 221 “piezas”; tenía licencia para llevar 180 esclavos hacia Cartagena. Llegó de arribada forzosa primero a San Juan y luego a Baracoa y La Habana, a donde llegó con 154 “piezas”. Documentó la muerte de 81 esclavos durante la travesía. El navío iba por los nombres de Santiago, Lázaro, San Lázaro y San Silvestre	
1615	Nuestra Señora de Nazarén ²⁹⁶	Valentín Gómez, maestre	Salió de Guinea hacia Cabo Verde	34
1615	Nuestra Señora de Nazarén ²⁹⁷	Pedro Martín, maestre	Salió del Marañón hacia Brasil	2
1615	Nuestra Señora de la Peña de Francia ²⁹⁸	Andrés Camelo, maestre	Salió de Angola	102

Continúa

292. AGI, EC, leg. 119B, pieza 2, fols. 2-3v, 4v, 7; pieza 1, fols. 2v, 5v-6.

293. AGI EC, leg. 119B, núm. 5, fols. 13v, 18v, 36. AGI CNT, leg. 5735, núm. 1, ramo 2, fol. 25. *Slave Voyages*, Viaje 28129.

294. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno de 22 de abril de 1618*, fols. 27, 28v.; AGI, CTD, leg. 1077, sin foliar. *Pliego 16*; AGI, CTN, leg. 5735, núm. 1, r. 2, fol. 49v. AGI, SD, leg. 869, L. 6, fol. 210. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 117v. AGI, EC, leg. 119B, fol. 24v.

295. AGI, EC, leg. 38B, fol. 6, 8v, 24, 29, 31v, 72.

296. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno sin identificar*, fol. 6.

297. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno sin identificar*, fol. 6.

298. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno sin identificar*, fol. 6.

1616	Nuestra Señora de los Remedios ²⁹⁹	Diego Díaz Rivero Sebastián Pichón	Salió de Lisboa y cargo esclavos en Angola sin tener licencia para hacerlo	180
1617	Nuestra Señora de los Remedios ³⁰⁰	Carlos Pérez, maestre	Salió de Angola hacia Nueva España. Veinte de los 98 esclavos desembarcados en Puerto Rico fueron reexportados y revendidos en La Habana	98
1617	Santa Caterina ³⁰¹	Miguel Orta, vecino de San Juan	Llegó a la ensenada de Puerto de Vargas desde Angola	169
1618	Nombre desconocido ³⁰²	Miguel Orta (vecino de San Juan)	Salió de Angola hacia Veracruz	150
1618	Nuestra Señora de los Remedios ³⁰³	Carlos Fernández	Salió de Luanda y llegó de arribada a Puerto Rico con 248 esclavos. De San Juan prosiguió viaje a Veracruz, destino declarado en las licencias	77
1618	Santa Catherina ³⁰⁴	Manuel Freile de Andrada	Salió de Angola	8
1619	Nuestra Señora del Rosario ³⁰⁵	Francisco Freire	Salió de Luanda hacia Veracruz, adonde eventualmente llegó con 160 esclavos después de llegar de arribada forzosa a San Juan	10
1620	Nuestra Señora de la Ayuda ³⁰⁶	Antonio Morera, maestre	Salió de Angola hacia Nueva España. Llegó a Veracruz con 237 esclavos después de llegar de arribada forzosa a San Juan	23

Continúa

299. AGI, CTN, leg. 167, núm. 16, fols. 1-1v.

300. AGI, EC, leg. 1022, fols. 32-32v.

301. AGI, CTD, leg. 1076, fols. 10v, 87v. *Cuaderno suelto de 1618*

302. AGI, EC, leg. 948A, núm. 5, fol. 1024.

303. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno suelto de 1618*, fol. 11v. Vila Vilar (2014, p. 258). *Slave Voyages*, Viaje 29243.

304. AGI, CTD, leg. 1076. *Cuaderno suelto de 1618*, fol. 11.

305. Vila Vilar (2014, p. 258). *Slave Voyages Database*, Viaje 29246.

306. AGI, CTD, leg. 1077. *Cuaderno de mayo 620 a mayo 622*, sin foliar. Vila Vilar (2014, p. 260).

1620	El Espíritu Santo Nazarén ³⁰⁷	Luis Báez Acevedo, maestre	Salió de Angola hacia Nueva España. Tras arribar forzosamente a San Juan, hizo arribadas a Jaruco y La Habana, donde vendió los esclavos	
1621	Nuestra Señora del Amparo ³⁰⁸	Duarte de Acosta Noguera	Salió de Angola con más de 400 esclavos hacia Veracruz. Llegó de arribada forzosa a San Juan de Puerto Rico, Jamaica, Trujillo y Campeche. Desembarcaron entre 75 y 85 en Jamaica, mientras que 180 llegaron a San Juan de Ullúa y Campeche	12
1621	Nuestra Señora de la Concepción ³⁰⁹	Luis Cardoso	Salió de Angola hacia Nueva España	119
1621	San Antonio ³¹⁰	Francisco de Pastrana, maestre	Salió de Angola hacia Nueva España	92
1624	San Antonio ³¹¹	Marcos Perera, maestre y aventador	Salió de Angola hacia Cartagena o Nueva España con 250 a 260 esclavos. Antes de llegar a Puerto Rico, hizo escala en Brasil. Alegó que durante la travesía murieron unos 100. Parte de los esclavos desembarcados en Puerto Rico fueron vendidos en La Habana posteriormente	130
1624	Limpia Concepción ³¹²	Francisco Muñiz	Salió de Luanda con 277 esclavos. Llegó primero a Santo Domingo donde vendió 155. El resto de los sobrevivientes fueron vendidos en La Habana y Puerto Rico	

Continúa

307. AGI, EC, leg. 1022C, fol. 34.

308. AGI, MX, leg. 351, fols. 4v, 7v-8. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 114v.

309. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 116. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 20v, 36v. Cardoso llegó con 130 esclavos e inicialmente se le permitió vender 8. Un año después permanecía en Puerto Rico y se le permitió vender los 111 restantes; 11 murieron en ese periodo de tiempo.

310. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 32, 116. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fol. 36.

311. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fol. 55. AGI, EC, leg. 122A, núm. 4, fols. 411v, 416. Vila Vilar (2014, pp. 158, 169). *Slave Voyages*, Viaje 41916.

312. Vila Vilar (2014, pp. 278-279). *Slave Voyages*, Viaje 29466.

1625	Nombre desconocido ³¹³	Juan Morera	Iba a Nueva España. Llegó de arribada forzosa a San Juan, donde estuvo cerca de un año y vendió “muchos” de los esclavos. Eventualmente siguió viaje para Nueva España, a donde llevó posteriormente otras armazones	
1625	Nuestra Señora del Rosario ³¹⁴	Juan Pérez Bello		150
1626	Benditas Ánimas Purgatorio y San Francisco ³¹⁵	Diego Guilarte de Salazar, cargador (vecino de San Juan)	Salió de Angola hacia Nueva España o Cartagena con licencia para cargar 120 esclavos. Llegó primero en arribada forzosa con 60 esclavos a Cumaná, donde vendió 18 “muleques” o adolescentes	42
1626	Nombre desconocido ³¹⁶	Pedro Rodrigues	Iba a Brasil con una armazón de esclavos “ladinos”	5
1627	San Pedro ³¹⁷	Luis Fernández Anjo, aventador		100
1628	Nombre desconocido ³¹⁸	Pedro Enriques de Almeida	Llegó primero de arribada a Santo Domingo y llevó a vender a San Juan “algunos esclavos”	
1628	Nombre desconocido ³¹⁹	Miguel / Diego de Fonseca	Llegó primero de arribada a Santo Domingo y llevó a vender a San Juan “algunos esclavos”	

Continúa

313. Le adjudico la fecha de 1625, ya que la arribada ocurrió durante las postrimerías de la gobernación de Juan de Vargas. AGI EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 22v-23v 36, 37v.

314. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 13, 24, 50-50v. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 4v, 37.

315. AGI EC, leg. 21D, núm. 26, fols. 3v, 6v. AGI, CTN, leg. 2883, núm. 3, fol. 3v.

316. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 16v, 93.

317. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 13, 48. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 4v, 37.

318. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 6, 21v. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 37-37v.

319. AGI, EC, leg. 21D, núm. 25, fols. 6, 21v. AGI, EC, leg. 135B, núm. 1, fols. 37-37v.

Referencias bibliográficas

- Arrighi G. y Moore, J. W. (2001). Capitalist Development in World Historical Perspective. En R. Albritton, M. Itoh, R. Westra y A. Zuege (Eds.), *Phases of Capitalist Development: Booms, Crises and Globalizations* (pp. 56-75). Palgrave.
- Bentley Duncan, Th. (1972). *Atlantic Islands: Madeira, Azores and the Cape Verdes in Seventeenth Century Commerce and Navigation*. University of Chicago Press.
- Bethencourt, F. (2012). The Iberian Atlantic: Ties, Networks, and Boundaries. En H. Braun y L. Volendorf (Eds.), *Theorising the Ibero-American Atlantic* (pp. 15-36). Brill Publishers.
- Boelhower, W. (2008). The Rise of the New Atlantic Studies Matrix. *American Literary History*, 20(1-2), 83-101.
- Borucki, A., Eltis, D. y Wheat, D. (2015). Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America. *American Historical Review*, 120 (2), 433-461.
- Cabral, I. (1995). Ribeira Grande: vida urbana, gente, mercancia estagnação. En M. E. Madeira Santos (Ed.), *História Geral do Cabo Verde* (vol. 2, pp. 225-274). Coimbra: Instituto de Investigação Científica Tropical; Instituto nacional da Cultura da Cabo Verde.
- <http://memoria-africa.ua.pt/Library/ShowImage.aspx?q=/HistoriaCV/HGCV-V2&p=1>
- (2013). *A primeira elite colonial atlântica. Dos “homens honrados brancos” de Santiago à “nobreza da terra” (Finais do séc. XV-início do séc XVII)* [Tesis doctoral inédita]. Universidade de Cabo Verde.
- Cañizares-Esguerra, J. y Breen, B. (2013). Hybrid Atlantics: Future Directions for the History of the Atlantic World. *History Compass*, 11(8), 597-609.
- Coll y Toste, C. (Ed.) (2004). *Boletín histórico de Puerto Rico* (vol. 1). Editorial Lea; Ateneo de Puerto Rico.
- Champlain, S. (1859). *Narrative of a Voyage to the West Indies and Mexico in the Years 1599-1602*. The Hakluyt Society.
- Chaunu, H. y Chaunu, P. (1955-1960). *Seville et l'Atlantique (1504-1650)* (vols. 1-7). École Pratique des Hautes-Études.
- Chaunu, P. (1977). *Seville et l'Amerique. XVIe-XVIIe Siècle*. París: Flammarion.
- Díaz Soler, Luis M. (2005). *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*. Universidad de Puerto Rico (Original publicado en 1953).

- Eagle, M. (2018). Tiempos contrarios: arribadas de barcos negreros en la isla Española, siglo XVI. En R. M. Pérez García, M. F. Fernández Chaves y J. L. Belmonte Postigo (Coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII* (pp. 121-133). Editorial Universidad de Sevilla.
- (2019). The Early Slave Trade to Spanish America: Caribbean Pathways, 1530-1580. En I. Altman and D. Wheat (Eds.), *The Spanish Caribbean and the Atlantic World in the Long Sixteenth Century* (pp. 139-160). University of Nebraska Press.
- Figueiredo Falcão, L. de (1859). *Livro en el que se contém toda a fazenda e real patrimonio dos Reinos de Portugal, India e Ilhas adjacentes e outras particularidades*. Imprensa Nacional.
- Games, A. (2006). Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities. *The American Historical Review*, 111(3), 741-757.
- García Fuentes, L. (1982). Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI. *Jharbuch für Geschichte Lateinamerikas*, (19), 1-46.
- Gelpí Baíz, E. (2007). *Siglo en blanco. Estudio de la economía azucarera en Puerto Rico. Siglo XVI*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Gil-Bermejo García, J. (1970). *Panorama histórico de la agricultura en Puerto Rico*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Giusti-Cordero, J. (2009). Beyond Sugar Revolutions. Rethinking the Spanish Caribbean in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. En George Baca, Aisha Khan y Stephan Palmié, *Empirical Futures. Anthropologists and Historians Engage the Work of Sidney Mintz* (pp. 58-83). University of North Carolina Press.
- Godinho, V. M. (1974). Portugal and the Making of the Atlantic World: Sugar Fleets and Gold Fleets, the Seventeenth to the Eighteenth Centuries. *Review (Fernand Braudel Center)*, 28(4), In Honor of Vitorino Magalhães Godinho, 313-337 (Traducción de Dale Tomich de la versión original en portugués de 1950).
- Gould, E. H. (2007a). Entangled Worlds: The English-Speaking Atlantic as a Spanish Periphery. *The American Historical Review*, 112(3), 764-786.
- (2007b). Entangled Atlantic Histories: A Response from the Anglo-American Periphery. *The American Historical Review*, 112(5), pp. 1415-1422.
- Keith, H. (1969). New World Interlopers: The Portuguese in the Spanish West Indies, from the Discovery to 1640. *The Americas*, 25(4), 360-371.

- Lobo Cabrera, M. (1982). Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y São Tomé. En F. Morales Padrón (Coord.), *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (pp. 313-333). Cabildo Insular de Gran Canaria.
- (1985). Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria. *Revista de Indias*, 45(175), 27-50.
- y Torres Santana, E. (1997). La Palma y los mercados del África Negra, 1600-1640. *Anuario de Estudios Atlánticos*, (43), 421-465.
- López de Velasco, J. (1894). *Geografía y descripción universal de las Indias recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año de 1571 al de 1574* (J. Zaragoza, Ed.). Establecimiento tipográfico Fortanet (Original publicado en 1574).
- Mauro, F. (1960). *Le Portugal et L'Atlantique au XVIIe Siècle, 1570-1670*. París: École Pratique des Hautes Études.
- Moscoso, F. (2012). Economía, 1492-1816. En L. González Vales y M. D. Luque (Coords.), *Historia de Puerto Rico* (vol. 3, pp. 91-134). En C. Naranjo Orovio, *Historia de las Antillas*, 5 vols. Editorial Doce Calles; CSIC.
- (2017). *Retrato de Puerto Rico en 1654: el informe del gobernador Diego de Aguilera Gamboa* [Ponencia]. XII Congreso Dominicano de Historia, Santo Domingo, República Dominicana.
- Navarrete Peláez, M. C. (2007). De las “malas entradas” y las estrategias de “buen pasaje”: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690. *Historia Crítica*, (34), 160-183.
- Piper, R. y Lesiak, P. (2007). Redes mercantiles entre el Atlántico y el Mediterráneo en los inicios de la Guerra de los Treinta Años. En A. Ibarra y G. del Valle Pavón (Eds.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX* (pp. 19-39). Instituto Mora; UNAM, Facultad de Economía.
- Poggio, E. (2011). Las composiciones de extranjeros en la Nueva España, 1595-1700. *Cuadernos de Historia Moderna*, (10), 117-193.
- Putnam, L. (2006). To Study the Fragments/Whole: Microhistory and the Atlantic World. *Journal of Social History*, 39(3), 615-630.
- Vázquez de Espinosa, A. (1942). *Compendium and Description of the West Indies* (C. Upson Clark, Trad.). Smithsonian Institution (Original publicado en 1629).
- Vidal Ortega, A. y Elías Caro, J. E. (2012). La desmemoria impuesta a los hombres que trajeron. Cartagena de Indias en el siglo XVI y XVII. Un depósito de esclavos. *Cuadernos de Historia*, (37), 7-31.

- Vieira, A. (2013). Rupturas e conflitos no mundo insular atlántico. Séculos XV-XIX. *Anuario de Estudios Atlánticos*, (59), 203-252.
- Vila Vilar, E. (1973). Los asientos portugueses y el contrabando de negros. *Anuario de Estudios Americanos*, (30), 557-609.
- (1974). *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- (1987). Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses. En F. Morales Padrón (Coord.), *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)* (vol. 1, pp. 285-300). Cabildo Insular de Gran Canaria.
- (2014). *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla (Original publicado en 1977).
- Wheat, D. (2010). *Nharas and Morenas Horras: A Luso-African Model for the Social History of the Spanish Caribbean, c. 1570-1640*. *Journal of Early Modern History*, 14(1-2), pp. 119-150.
- (2016). *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. University of North Carolina Press.
- Wolff, J. (2016-2017). El tortuoso camino de convertirse en “natural de Indias”: extranjería, vecindad y naturaleza en San Juan de Puerto Rico, 1596-1611. *Op. Cit. Revista del Centro de Investigaciones Históricas*, (24), 8-39.
- (2020). *Isla atlántica: Puerto Rico, 1580-1636. Comercio de contrabando y la conformación del espacio atlántico en el Caribe periférico* [Disertación doctoral inédita]. Universidad de Puerto Rico.
- Wondji, C. (2000). The states and cultures of the Upper Guinean Coast. En B. A. Ogot, UNESCO (Ed.), *General History of Africa, V: Africa from the Sixteenth to the Eighteenth Century* (pp. 368-398). UNESCO Publishing.

El barco de esclavos: situando las provisiones en el comercio ilegal del Atlántico negro español³²⁰

Leida Fernández Prieto
Instituto de Historia, CSIC

En 1835, el pintor alemán Johann Moritz Rugendas describió en el lienzo *Nègres a font de Calle* la crudeza e insalubridad en los barcos de esclavos del *Middle Passage* con destino a Brasil (Diener, 2007, pp. 285-309; Diener y Da Fátima Costa, 2002; Slenes, 2006)³²¹. Este óleo se considera la representación visual por excelencia de la deficitaria dieta alimentaria y de la introducción de cultivos originarios de África a América en los barcos esclavistas. Rugendas retrató a un grupo numeroso de hombres, mujeres y niños africanos esclavizados, rodeados de plátanos guineos (*Musa paradisiaca*) como principal alimento. En la dramática escena figuraban

320. Este trabajo se inserta en el marco de dos proyectos: “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846. Y en el proyecto de investigación “El orden y sus desafíos en el circuncaribe hispano, 1791-1960”, RTI2018-094305-B-I00, MICINN.

321. El pintor, de familia catalana, fue conocido con el nombre de Juan Mauricio Rugendas en América. El lienzo formaba parte de un conjunto de litografías basadas en la experiencia del pintor como uno de los dibujantes contratados entre 1821 y 1825 dentro de la expedición científica rusa desde São Paulo a Pará, liderada por G. H. von Langsdorff —Grigori Ivanovich—, aristócrata, médico, naturalista y político prusiano, quien poseía una finca en Río de Janeiro llamada Mandioca, con 200 esclavos. La pintura de Rugendas fue admirada y respaldada por Alejandro de Humboldt. Rugendas viajó a Haití, México, Perú, Bolivia, Argentina, Uruguay y Chile, país donde residió once años.

tres tripulantes que removían el cuerpo sin vida de un africano desde el interior de la bodega. Junto a ellos, otro esclavizado suplicaba agua a los marineros a través del agujero de la cubierta.

La horrible escena se repitió en los barcos de esclavos de la trata del Atlántico negro español. El análisis de la documentación escrita confirma las condiciones insalubres y escasa alimentación en los buques con dirección a las colonias de Cuba y Puerto Rico. Esto ocurrió en el bergantín español *Vigilante* que, también en 1835, zarpó con 321 africanos esclavizados a bordo desde el río Bonny y Nuevo Calabar, dos de los epicentros del tráfico clandestino entre la costa occidental de África y las Antillas hispanas³²².

El *Vigilante* fue capturado en las costas de Puerto Rico con 231 africanos esclavizados³²³. La embarcación fue conducida a Nassau, juzgada y condenada por el Tribunal de la Comisión Mixta en virtud de la firma del tratado abolicionista entre Gran Bretaña y España en 1817. El capitán Miguel Bertinote, originario de Cádiz, se hizo llamar Manoel de Barros para defender la supuesta nacionalidad portuguesa durante los interrogatorios. En realidad, Bertinote adquirió el barco para efectuar el comercio ilícito del notorio traficante de esclavos Pedro Blanco en su factoría en Gallinas (Barcia Zequeira, 2018a; Novás Calvo, 1999)³²⁴. La compra de documentos falsos fue una de las mercancías más preciadas del tráfico trasatlántico esclavista para transgredir la prohibición de la trata.

Los ingleses argumentaban que la alta mortalidad del *Vigilante* fue ocasionada por las pésimas condiciones de higiene y hacinamiento, y por

322. The National Archives, Londres (TNA), Fondo Colonial Office, 23/96. Véanse los detalles del barco esclavista en <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#> [Consulta: 25 de abril de 2021].

323. Los africanos esclavizados sobrevivientes fueron 80 hombres, 45 mujeres, 43 niños y 63 niñas. Muchos de ellos estaban muy enfermos: TNA, Fondo Colonial Office (CO), 23/96. Véanse los detalles del barco esclavista en la conocida base de datos de Davis Eltis y colaboradores en <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#> [Consulta: 25 de abril de 2021].

324. La correspondencia incautada por los ingleses evidenciaba que Bertinote fungió como agente comercial intermedio de Pedro Blanco en Gallinas desde, al menos, 1831. Bertinote residió seis meses en Cabo Verde para efectuar la compra del bergantín *El Manuel*, que fue condenado en 1834 y rebautizado como *Vigilante*. Las cartas también subrayan que el barco pertenecía a la firma Carvallo, Francisco Cardosa de Mello y Blanco, de La Habana. Asimismo, los documentos resaltan las múltiples conexiones de Pedro Blanco con firmas mercantiles radicadas en Londres y Sierra Leona, entre ellas Messrs, Rae and Hornell, quienes compraron el bergantín durante la subasta efectuada por la Comisión Mixta en Sierra Leona. También aparecían los apellidos de Savage, Hanson, Lake y Hamilton. El barco fue desahuciado y destruido en Nassau. Bertinote fue el capitán del bergantín *El Clemente*, condenado en 1834.

la ausencia de un médico. Además, la tripulación forzó a los africanos a hacer las necesidades encima de montones de ñames. De acuerdo con el cínico testimonio de un marinero de la tripulación, uno de los africanos fue nombrado Agua porque suplicó el citado líquido³²⁵. Agua no llegó al Nuevo Mundo. Él, Sacar y Mahwah fueron tres de los noventa africanos fallecidos durante el *Middle Passage*. Agua y Sacar se sublevaron en alta mar. Los dos fueron golpeados y obligados a comer ñames con sus propios excrementos hasta la muerte a manos de ocho marineros³²⁶. Mahwah pereció hacinado en la bodega. Los tres cuerpos fueron arrojados al océano Atlántico, cuya execrable práctica fue usual en los barcos esclavistas. El ñame fue, en este caso, la comida de los esclavos.

Rediker (2014) examinó el barco de esclavos como objeto transnacional fabricante de modernidad atlántica a partir de la crudeza de relatos dramáticos de vivencias humanas documentadas en numerosas fuentes como, por ejemplo, los escritos de capitanes, marineros y esclavos. En las últimas décadas, valiosas indagaciones destacan el intercambio colombiano e introducción de más de 2.000 plantas, frutos y animales desde África hasta América en los barcos esclavistas (Carney, 2003, pp. 167-185; Carney y Rosomof, 2009; Voeks y Rashford, 2013). Los enfoques ponen de relieve la participación de los esclavos, quienes trajeron consigo, a la vez, un conocimiento del uso (alimenticio, medicinal y religioso) de la flora y fauna que perdura hasta hoy día. Otros estudios subrayan la circulación global de conocimiento natural, información, colecciones botánicas y saberes durante el comercio, legal e ilegal, trasatlántico (Delbourgo, 2017; Fernández Prieto, 2018, pp. 295-321; Murphy, 2013, pp. 663-670). También, nuevas reflexiones profundizan sobre el legado cultural de África en el Caribe (Naranjo y Puig-Samper, 2020). Más recientemente, algunos autores resaltan el financiamiento transnacional del tráfico esclavista y la participación española en las factorías establecidas en África, sobre todo por empresarios catalanes (Barcia Zequeira, 2016, pp. 303-324; Borucki et al., 2020; Harris, 2016, pp. 409-429; Nerín, 2015; Rodrigo y Alharilla y Chaviano, 2017; Rodrigo y Alharilla y Cózar, 2018). La historiografía

325. TNA, Fondo CO, 23/96.

326. La tripulación estaba compuesta por 27 marineros. Uno de ellos fue Antonio d'Almedo, supuesto sujeto británico, cuyo juicio fue por piratería acorde con las leyes británicas.

cubana cuenta, asimismo, con el clásico estudio de José Luciano Franco (1980) donde se mencionan las provisiones de los barcos esclavistas. Otros ensayos abordan la alimentación de los esclavos en las plantaciones azucareras (García Rodríguez, 2007; Moreno Fragnals, 1978; Sarmiento Ramírez, 2008, pp. 127-154; Villapol, 1997, pp. 325-336).

Este capítulo explora la vida material en el barco de esclavos a través de las provisiones durante el comercio ilegal entre África y Cuba, lo que ha sido de escasa atención dentro de la renovada historiografía de la trata del Atlántico negro español. Cuba es un estudio de caso idóneo en el contexto del comercio ilícito de esclavos desde África, cuyo tráfico fue sostenido durante más de tres siglos con la entrada forzosa de más de 800.000 africanos para trabajar en las plantaciones. Alrededor del 60% de ellos fueron introducidos de forma ilegal después de 1820. Los barcos de esclavos aprehendidos por los británicos generaban una rica e ingente documentación a ambos lados del Atlántico que ofrece pistas para observar el lugar de las provisiones desde los estudios del legado y saberes etnobotánicos de la diáspora africana en Cuba. Esta mirada ilumina, por ejemplo, cuáles y por qué fueron los alimentos de los africanos esclavizados y la tripulación, el posible colapso ecológico de otros, la agencia de los esclavos en la propagación y adaptación de cultivos de subsistencia, la vida cotidiana en el barco, los diferentes usos de las provisiones, espacios, conexiones y redes trasatlánticas, trasimperiales y cosmopolitas. Así, el primer apartado argumenta la íntima interconexión entre los sitios de domesticación de la agricultura y creencias africanas con las provisiones clave de los barcos esclavistas, más allá de la tesis que atiende solo al carácter perdurable de los frutos y alimentos. Al propio tiempo, ilustran el trasvase de prácticas y adaptaciones producidas por la diáspora africana en Cuba. El segundo apartado describe tres estudios de caso para analizar la vida material y cotidiana, lugares, conexiones, funciones y cuáles fueron algunas de las mercancías y provisiones en los barcos de esclavos de la trata del Atlántico negro español.

Sitios de domesticación y cosmovisión africana: legados y prácticas agrícolas en Cuba

En 2017, la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y el Consorcio Africano de Cultivos Huérfanos

(African Orphan Crops Consortium)³²⁷ incluían las diversas especies de ñame, género de *Dioscúrea*, dentro de los llamados cultivos marginados fundamentales para garantizar la soberanía alimentaria. El informe revaloraba el ideal de África como el granero del mundo, un continente que evoca hambrunas dentro de las narrativas occidentales y el imaginario colectivo. Para ello, los expertos recomendaban la recuperación de cultivos locales y técnicas africanas hasta entonces ignoradas por diversos actores institucionales y privados internacionales.

África occidental fue la cuna y cinturón del ñame (*Dioscúrea rotundata*, ñame blanco, y *cayenensis*, ñame amarillo) y del arroz africano (*Oryza glaberrima*), cuya difusión global provino del comercio trasatlántico esclavista (Ayensu y Coursey, 1972, pp. 301-318; Carney, 2001)³²⁸. En la actualidad, la región representa el 96% de la producción mundial de ñame, donde el 75% es aportado por Nigeria.

Fuente: Yam production in Nigeria (2021, 28 de abril). En *Wikipedia*. https://en.wikipedia.org/wiki/Yam_production_in_Nigeria#/media/File:2005yam.PNG

327. Una organización que busca secuenciar el genoma de alrededor de 100 cultivos locales africanos para mejorar la seguridad alimentaria y el nivel nutricional de la población. Véase más en <http://www.africanorphanacrops.org> (consultado el 25 de abril de 2021).

328. El género *Dioscúrea* se compone de varias especies con diferentes centros de origen y domesticación independiente. En América fue cultivado por los pueblos indígenas desde la época precolombina. El ñame silvestre mexicano (*Dioscúrea composita*), conocido popularmente con el nombre de barbasco, se utiliza en la medicina moderna para la obtención de esteroides y las primeras píldoras anticonceptivas viables orales (Soto-Laveaga, 2009).

El origen de la domesticación del ñame en África occidental es relevante para antropólogos, botánicos, agrónomos, geógrafos, historiadores y científicos. Algunos autores vinculan el ñame con el nacimiento de la agricultura y la cosmovisión asociada con prácticas y rituales que perduran en fiestas como el Festival del Nuevo Ñame, para bendecir el inicio de la cosecha (Ayensu y Coursey, 1972, pp. 301-318; Mavhunga, 2014). Los expertos sitúan la domesticación a lo largo del valle del Níger, dentro de la actual zona del ñame entre Senegal y Nigeria, que se enmarca en Costa de Guinea. De hecho, se considera la única región en África donde el cultivo del ñame es significativo hoy en día. El área es habitada por personas que hablan idiomas del grupo lingüístico kwa oriental (Inikori y Engerman, 1992; Lovejoy y Brown, 2010; O'Brien, 2000, pp. 212-216).

Los estudios datan la presencia del tubérculo al menos 8.000 años antes del origen de la agricultura y el surgimiento del hierro (Kipple, 2007). Njoku e Iwuagwu (2008) destacan la antigüedad del cultivo del ñame en la región igbo, situada en el actual sudeste de Nigeria. Iwuagwu, Fagoaga y Godoy (2012, pp. 677-696) argumentan que solo en los dialectos de la lengua igbo la especie *Dioscúrea rotundata* (ñame blanco o ñame blanco de Guinea), se conoce con los nombres *ji igwe*, *ji ocha*, *apu ji* o *nne binji*, cuya traducción es el verdadero ñame a diferencia de otras especies. Los autores documentan la cosmovisión religiosa alrededor del ñame africano en los escritos, tradiciones orales y restos arqueológicos. Todo ello arroja luz sobre aspectos centrales para revisar el lugar del ñame dentro de los cultivos y alimentación de la diáspora africana en Cuba, en particular, reflexionar sobre la participación de los esclavos y esclavas en su difusión dentro de los “jardines de los desposeídos” o conucos. Iwuagwu subraya la veneración de los africanos con el ñame originario de ellos (*D. rotundata*, ñame blanco, y *cayenensis*, ñame amarillo), cuyos cultivo fue asociado con significados de masculinidad, riqueza y poder. Los africanos consideraban estas especies hijos directos de Dios y, por tanto, un “cultivo macho y de prestigio” (Iwuagwu *et al.*, 2012, p. 688). El acceso de las mujeres al cultivo estaba terminantemente prohibido. Entre las tradiciones recogidas por este autor, las mujeres tenían vedado sembrar estas especies de ñames en sus huertas, acercarse a ellos mientras menstruaban o guardarlos en

una habitación donde una mujer había dado a luz recientemente. En cambio, las variedades importadas en África como el *D. alata*, ñame de agua, podía ser cultivada por las mujeres porque fueron especies extranjeras y de ningún valor simbólico para los hombres. Esta especie llegó a América a través de los portugueses, que la utilizaban para refrescarse durante la travesía.

Los ñames de África occidental se dispersaron con la trata de esclavos fundamentalmente en el Gran Caribe. El cultivo fue esencial, por ejemplo, en Jamaica. Los británicos, de hecho, priorizaban las siembras en las estaciones experimentales en Lagos desde mediados del siglo XIX.

Cultivo del ñame en Lagos en la década de 1870. Fuente: TNA, Colonial Office 1069-89, Copy 1/521/179.

Law (1991) destaca que en el río Bonny, uno de los deltas de Nigeria, los africanos comerciaban en sus canoas con esclavos, ganado, ñames y peces desde el siglo XVI. Esta práctica se mantuvo durante la trata

clandestina a Cuba. La domesticación, cosmovisión religiosa e importancia del ñame para los africanos, además de la perdurabilidad y capacidad de resistencia de largos viajes, fueron fundamentales para que fuese el cultivo por excelencia para la alimentación de los esclavos en los barcos de la trata. Este fue el caso del bergantín español Nuestra Señora de la Caridad, apresado por los ingleses en 1821 (Arnalte, 2002, p. 162). Entre los productos incautados estaban la carne de vaca en salazón, ron, diez vacas vivas y provisiones que fueron vendidas para comprar pescado y ñame destinados a la comida del pasaje esclavo.

El ñame fue uno de los principales cultivos en los conucos. Sin embargo, la agencia africana ha sido de escasa atención dentro de los estudios de la esclavitud atlántica. Barcia Zequeira (2018b) describe bajo el nombre genérico de “viandas” las provisiones dadas a los esclavos. De ellas, la malanga y la yuca ocupaban un lugar privilegiado. A la luz de los estudios de los africanistas sobre la devoción y el uso patriarcal del cultivo por los africanos, que prohibían cortar un ñame en desarrollo, golpear a las personas con él, robarlos e, incluso, cocinar juntos la malanga y el ñame, cabe preguntarse, entonces, ¿cuál fue el lugar del ñame en los conucos?, ¿se reprodujo el alcance simbólico asociado con la masculinidad, fertilidad y riqueza? Estos son algunos de los interrogantes que exhortan a estudios más profundos que escapen a estas páginas.

Lo cierto es que el cultivo del ñame requería terrenos fértiles similares a los alrededores a los bosques utilizados en África occidental. En Cuba, la principal zona de cultivo fue Puerto Príncipe a finales del siglo XIX (Reynoso, 1867, p. 118). Una región eminentemente ganadera donde se sabe que pervivían los conucos de los esclavos. La historiografía azucarera sostiene que estos espacios de cultivos de subsistencia fueron desplazados por la expansión de los barracones (Moreno Fraginals, 1978). El testimonio del antiguo cimarrón Esteban Montejo ubicaba, en cambio, los conucos detrás de los barracones:

Casi todos los esclavos tenían sus conucos. Estos eran pequeños trozos de tierra para sembrar. Quedaban muy cerca de los barracones; casi detrás de ellos. Ahí se cosechaba de todo: boniato, calabaza, quimbombó, maíz, gandul, frijol caballero, que es como habas limas, yuca y maní. También criaban sus cochiniticos (Montejo, como se cita en Barnet, 2006, p. 13).

La descripción de Montejo es idónea para observar los legados etnobotánicos de la diáspora africana en Cuba. Sus palabras demostraban la transmisión de saberes y prácticas africanas a través de los conucos, aun con el auge de los barracones. Asimismo, ilustran el intercambio colombiano y circulación global de plantas, frutos y animales que se produjo durante el comercio de esclavos. La calabaza amarga (*Momordica charantia*), quimbombó (*Abelmoshus esculentus*) y el gandul (*Cajanus cajan*) fueron originarios de África. En cambio, el frijol caballero (*Phaseolus lunatus* L.) y el boniato (*Ipomoea batata*) fueron originarios de América, cuya gran difusión provino de los esclavos en el Gran Caribe, incluyendo las plantaciones del sur de los Estados Unidos³²⁹.

Los esclavos cultivaban el ñame sin arar la tierra para preparar el terreno. Ellos se limitaban a cortar la capa vegetal con la azada y levantar con la tierra un montón donde sembraban el tubérculo. Ortiz (1923) advertía que el vocablo “montón” constituía una medida agraria relacionada solo con el ñame y la yuca (p. 179). El antropólogo recordaba que el ñame fue uno de los elementos centrales del *ajiacó*, un plato típico donde todos los ingredientes se cocinan a la vez. También observaba la popularización del cultivo dentro de la memoria colectiva en expresiones raciales asociadas a la poca inteligencia de la persona, quizá por lo primitivo de su cultivo y de quienes lo practicaban.

El ñame fue, pues, un recurso botánico para reproducir el sistema alimentario y de creencias africanos en Cuba (Esquivel y Hammer, 1992, pp. 9-22; Martínez Betancourt, 2013). Sin embargo, la diáspora africana adaptó las prácticas de cultivo cuando fue objeto de atención de las mujeres y compartió espacio con otros cultivos originarios de América. Hoy en día se reconoce que el ñame y las técnicas utilizadas por los africanos son sostenibles con el cuidado de los suelos. El barco de esclavos alumbra, por su parte, otros alcances de las provisiones durante el comercio ilegal a Cuba.

Vida cotidiana y el uso de las provisiones en los barcos de esclavos

En septiembre de 1819, la goleta Nuestra Señora de las Nieves o Volador partió desde Santiago de Cuba con rumbo a la costa occidental de

329. Este cultivo representa el equivalente al ñame para garantizar la soberanía alimentaria en el Caribe. En la actualidad, la región produce más de un millón de toneladas a nivel mundial.

África y, en particular, a la factoría de Gallinas con el beneplácito de las autoridades coloniales (Guimerá Ravina, 1987, pp. 291-312)³³⁰. Gallinas fue la principal factoría española hasta mediados del siglo XIX. El capitán y propietario del barco de esclavos fue el catalán Francisco Llopis, quien abiertamente declaraba que el motivo del viaje fue “hacer el mercado de negros bozales”³³¹. Llopis fue originario de Sitges. Es probable que él, en 1803, con 15 años, emigrara a Santiago de Cuba para dirigir la tienda del comercio de Gaspar Puig, que regresaba a España (Torneró Tinajero, 1989)³³².

La Ntra. Sra. de las Nieves poseía una capacidad de 150 toneladas³³³. El viaje del barco esclavista fue financiado entre varios accionistas de Santiago de Cuba como fue el caso de Juan Francisco Vallejo, uno de los capitanes de El Cometa, vinculado a la trata trasatlántica. La figura de Pedro Blanco no aparecía entre los principales traficantes de esclavos de Gallinas. En su lugar, destacaban el señor Armas y Siaca, Carlos Gómez de Güell y Gómez Hermanos como mejores tratantes y acreditados factores de la zona.

La expedición estaba compuesta por 23 marineros de diversa procedencia, tales como Cádiz, Cataluña, las islas de Ibiza, Mahón, Canarias, Madeira, Oporto, el noreste italiano y Santo Domingo. Por ejemplo, Miguel Muñoz, segundo piloto, fue originario de Cádiz. El dispensero Vicente Ramón de Barcelona y el cocinero Fernando Bérnago de Génova, lo que respalda los lazos transnacionales, trasimperiales y cosmopolitas de las redes esclavistas. El contrato firmado entre Llopis y Muñoz establecía el pago de 60 pesos mensuales más 4 pesos por cada esclavo entregado en barracón, así como 120 pesos antes de salir y 6 pesos por

330. TNA, Fondo FO, 315-71/15. *Voyage 2319, N S de las Nieves (a) Volador (1819) Stgo de Cuba*. Agradezco a Marial Iglesias las conversaciones sostenidas y generosidad para compartir documentación procedente del archivo británico sobre algunos barcos de esclavos.

331. Véanse el contrato y correspondencia del barco en TNA, Fondo FO, 315-71/15, así como en Guimerá Ravina (1987, pp. 291-312).

332. En los archivos españoles se encuentra documentación que revela la presencia de una activa comunidad catalana procedente de Sitges en Santiago de Cuba con el mismo apellido. Sin embargo, solo este caso corresponde con los años anteriores al viaje del barco. Archivo General de Sevilla, sección Ultramar, leg. 326, núm. 66, *Expediente de Francisco Llopis y Ferret*, 1803.

333. Véanse los detalles en <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (consultado el 25 de abril de 2021).

comisión si tenía que ir a otro sitio diferente a Gallinas. La escritura especificaba la compra de 280 esclavos a cambio de una factura de pañuelos en grandes cantidades, una caja con 30 espejos grandes y 9 pequeños, 19 cajas de jabón americano, otra caja con 6 millares de piedras de fusil, 12 medias pipas de aguardiente, 4 bocoyes de tabaco, 256 barras de hierro, 149 barriles de pólvora, 2 canastros de loza, 220 machetes, 500 cachimbas y 30 docenas de abalorios. Otro contrato fue firmado entre Llopis y Majin Pascual en calidad de practicante médico para cuidar la salud y separar a los enfermos durante la expedición, cuyo salario fue de 150 pesos.

Tres meses después de su salida de Cuba, el barco fue capturado por los británicos con 122 africanos esclavizados, cuyo 65,3% del pasaje fueron niños y niñas. La goleta fue juzgada y condenada en Freetown (Sierra Leona). La documentación aprehendida ofrece pistas para la reconstrucción de las conexiones, lugares y, sobre todo, múltiples usos de las provisiones de los barcos esclavistas españoles durante el comercio ilegal. Los papeles ilustran la activa participación de Santiago de Cuba dentro de las redes trasatlánticas esclavistas³³⁴. En su ruta, Llopis conectó Venezuela-Santiago de Cuba-Málaga-Barcelona como parte del intercambio interamericano de productos y el comercio triangular. Del mismo modo, los acuerdos entre comerciantes españoles reflejaban la diversificación de negocios, deslocalización y los límites porosos de las mercancías y provisiones en el tránsito de lo legal a lo ilegal. Así, Antonio Casals, vecino de Tarragona, maestro de la fragata La Carmen, alias la Bayamesa, quien viajaba a Málaga y Barcelona desde Santiago de Cuba, llevaba un cargamento de Llopis consistente en 41 sacos de 45 quintales de cacao de Maracaibo para entregar al comerciante Bernardo Bosé y Carbonell en España.

De la correspondencia se desprende que Llopis fue un experimentado capitán de barcos de esclavos en las primeras décadas del siglo XIX. En sus incursiones a África, esta vez con la goleta española nombrada Josefa Joaquina, él confirmaba a Cabo López y las islas de Santo Tomé y Príncipe como lugares preferentes de aprovisionamientos de los traficantes

334. Sobre la participación de otros españoles en la trata desde Santiago de Cuba, véase: Rodrigo y Alharilla (2020).

españoles. Llopis resaltaba la abundancia de pescado, fariña (harina) de mandioca, gallinas, cabras y, en el Cabo López, una gran cantidad de bueyes silvestres que cazaban los africanos por ocho brazas de géneros³³⁵. La isla de Santo Tomé proveía de todos los víveres, pero con alguna conveniencia de la harina de pan, gallinas, cochinos, plátanos, maíz, patos, bueyes, carneros y cabras. Aun así, reconocía la superioridad de Cabo López siempre que no hubiera muchos barcos haciendo la trata, lo que describía una zona comercial dinámica y de libre concurrencia con varios barcos esclavistas a la vez involucrados en el tráfico ilícito. En estas circunstancias, Llopis apelaba a una especie de “pacto entre caballeros” para que los barcos no se hicieran competencia por el suministro de los víveres y de africanos esclavizados.

Los enclaves señalados ilustraban el trueque de mercancías europeas a cambio de esclavos y provisiones con los reyes y agentes nativos. Este fue el caso de la contrata con el rey Passol de Cabo López, que establecía la compra de 33 esclavos varones entregados al capitán español Diego Durán³³⁶. Para ello, el rey recibió 33 fusiles con su bayoneta, 33 machetes, 33 barras de hierro, 33 espejos, 33 platos, 33 rosarios de coral, 33 pañuelos, 33 libras de tabaco, 33 navajas de afeitar, 132 libras de pólvora, 132 cuchillos, 132 sortijas, 132 piedras para fusiles, 66 tijeras, 198 pipas para fumar y 264 botellas de ron. Sin embargo, el diario de cuentas de Llopis sugería la preferencia por los factores o nativos africanos para asegurar las provisiones. Por ejemplo, él acordó con el moreno Miguel Rodríguez la compra de 100 gallinas, 10 sacos de harina, 6 cabras, aceite de linaza y un saco de maíz. También registró deudas contraídas con él por parte de los *negros* llamados Domingo, Alexandro, Ratondo, Boncoyun, Guítano, Joaquín, Redunda, Petíquembí, Mandifan, entre otros, para los suministros de harina³³⁷.

En 1818, tras dos meses, Llopis culminó la trata clandestina con 161 hombres y 70 mujeres esclavizados. Antes de partir, él concertó con el factor de nombre Antonio García, en Cabo López, la compra de 63 esclavos

335. En 1836, otro traficante de esclavos señalaba que, en ocasiones, había que arrojar los animales por falta de paja (Moros y Morellon y Ríos, 1844).

336. Puede referirse al rey Passol. Sin embargo, el antropólogo Gustavo Nerín (2016, pp.69-85) menciona que el rey Passol ascendió al trono de Cabo López en 1855 (p. 77).

337. TNA, Fondo FO, 315-71/15.

que se distribuían en 20 hombres *piezas* sin tener barba a 60 brasas cada uno, 23 mulecones a 40 brasas cada uno y 20 mujeres de “pechos chiquitos y duros” a 40 brasas cada una. Para ello, el capitán dejó 150 piezas de guineas azules, 50 piezas labradas, 50 piezas listas, 50 guineas blancas, 50 pañuelos de diferentes colores, media pipa de aguardiente, 1 barril de pólvora, 18 estuches de navajas, medio saco de pan, 3 fanegas de arroz, carne de puerco, carne de vaca, manteca y media botella de *azeyte*³³⁸. De esta forma, Llopis aseguraba el éxito y rapidez de la trata en su próximo viaje que afrontaba no solo la ilegalidad del comercio, sino también la alta competencia de la que se quejaba en la correspondencia. También él regaló barras de hierro, navajas, jabón, dos pedazos de carne de puerco y su baúl para guardar la ropa.

La información de la Ntra. Sra. de las Nieves pone en valor los tratados de esclavitud como textos de interlocución en las zonas de contacto, cuyo análisis es de escasa atención desde los estudios de la trata del Atlántico negro español. Llopis fue, probablemente, el autor del *Idioma de los negros de Cabo López del pueblo de Ysambe de Nazaret del rey Pasol en la costa de África traducido al idioma español*, una especie de diccionario para entenderse entre traficantes y africanos³³⁹. El libro fue un tratado de la trata donde se entremezclaban elementos antropológicos y etnográficos de los africanos con datos sobre la ecología de la región, en el que indicaba la mejor época para navegar y prevenir enfermedades. En las páginas se hallaban frases de intercambio de saludos, el modo de contar, los nombres de familiares, el tipo específico de esclavo que se buscaba, la procedencia del capitán y si los esclavos eran para él o para otros capitanes. Del mismo modo, el libro señalaba los meses más lluviosos como problemáticos para la salud de los traficantes. De acuerdo con Llopis, constituían, sin embargo, la mejor época para realizar la trata porque los nativos solo se ocupaban del negocio de esclavos o hacer la guerra para obtener prisioneros que luego esclavizaban. En cambio, en la estación seca los africanos se dedicaban a desmontar el monte virgen y el cultivo de las tierras que llamaban rosas, una práctica que se repitió en América. Llopis argumentaba que Cabo López y las islas de Santo

338. En adelante, *aceite*.

339. TNA, Fondo FO, 315-71/15.

Tomé y el Príncipe fueron puntos idóneos para la trata porque “los *negros* son racionales y bien gobernados por un rey”, a lo que añadía los estereotipos raciales de la narrativa occidental que describían a los africanos como haraganes, perezosos y bebedores.

El tratado establecía las reglas y consejos no solo para el éxito de los viajes esclavistas en África, sino también para evitar la resistencia de los esclavizados. El capitán insistía en la compra de esclavos jóvenes y sin tachas. A la vez, advertía la vigilancia de los nativos guerreros por parte del contramaestre y segundo piloto. Él recomendaba el uso de los grilletes en los hombres jóvenes y mulecones de cuerpo adelantado, así como fuesen con la cabeza bien *arremachada*, porque si se descuidaban con ellos, podían matar a toda la tripulación. También Llopis aconsejaba la incomunicación entre hombres y mujeres esclavizados y la prohibición de vestimentas donde los africanos podían esconder armas.

Los tratados de interlocución de los traficantes de esclavos constituyen una fuente imprescindible para conocer el origen, el uso y cuáles fueron las provisiones de los barcos esclavistas del Atlántico negro español.

Tabla 1. Listado de provisiones y frases extraídas del diccionario de F. Llopis

Nombre en español	Nombre africano
Pescado	Anchué
Pan	Olega tanga
Vino	Bin o guerra
Carne	Eberré
Gallina	Jogoní
Guevos de gallina	Ygue Jogoní
Maní	Bendá
Plátanos	Ycondo
Moniatos	Mongo
Almejas	Barní

Continúa

Nombre en español	Nombre africano
Aguardiente	Lugo
Manteca	Botolo
Azeite	Agalí
Vinagre	Vinagre
Sal	Janga
Harina	Fariña
Patos	Hijogué
Calabaza	Ylogué
Aquí podré hacer víveres para mi esclavitud	Nía xínu achaca
Si señor aquí tiene arina de mandioca – bastante y buena y le costará muy poco	Arre farina níengue Ygolo níango
Aquí ay pescado, gallinas y plátano	Arre en jogoní arre acondo yinchue
También ay bueyes en Cabo López alzados y pueda mandar a casarlos	Arre ñíarre umangi guenda jona

Fuente: Llopis, Francisco, *Idioma de los negros de Cabo López del pueblo de Ysambe de Nazaret del rey Passol en la costa de África traducido al idioma español* (TNA, Fondo FO, 315-71/15).

La inclusión de las provisiones y sus traducciones fue una práctica frecuente en otros numerosos diarios y escritos de actores vinculados con el tráfico de esclavos. El anterior listado, donde se respeta la ortografía de la época, ilustra los frutos y animales de la trata originarios de África, pero también de la dieta alimenticia y bebida europea.

Carney y Rosomof (2009) afirman que la larga e incierta travesía exigió grandes cantidades de víveres. Para Cuba y Puerto Rico se añade que la ilegalidad del comercio requirió mayor número y deslocalización de las provisiones. La goleta Ntra. Sra. de las Nieves llevaba a la salida un cargamento de 30 barriles de galletas americanas, 5 pipas de aguardiente de caña en 11 cascos, 8 barriles y medio de anís, 23 quintales de 6 barriles de carne del norte, 1 barrica de vino tinto francés, media pipa de vinagre

de casa Viena, 8 sacos de frijoles, 3 fardos con 150 piezas de 8 pañuelos y más de otros colores, jabón americano, 250 barras de hierro, 10.627 toneladas de tabaco de Virginia³⁴⁰, 150 barriles de pólvora, 800.939 toneladas de arroz, 19 barriles de carne de vaca, 10 barriles de carne de puerco, 10 barriles de arenques, 73 barriles o cargas de aguardiente, 4 sacos de café, 9 cajas de bacalao, 1 caja de fideos y 3 barriles de manteca.

En Gallinas desembarcaron dos frascos entre aguardiente de anís, brandi y ginebra; un barril de vino tinto; otro de aguardiente de caña; un garrafón de vino de Málaga; dos barriles de pan de Cuba, cuya harina se importaba de los Estados Unidos; un saco de frijoles; un saco de arroz; un cartoncito de fideos; unos pocos de garbanzos; dos manojos de cebollas; dos rastras de ajos; un jamón; un pote lleno de manteca de puerco; un barril repartido entre carne de vaca y puerco; un garrafón de vinagre; una botijuela de aceite de comer y otro de aceite francés; un saco con sal; especias como clavo, azafrán, nuez moscada, canela, pimienta; un cajoncito con velas y el candelero; una docena de botellas de cerveza y otra docena vacía; una llave para el barril y un candado; café y azúcar. El barco se abastecía, pues, con productos de la dieta española durante su recorrido, a la que pronto se sumó las provisiones africanas.

La correspondencia entre Llopis y el contraamaestre Muñoz evidencia la función de los barcos de esclavos como almacenes-tiendas flotantes que se comunicaban con tierra a través de las canoas de los africanos. El capitán solicitaba:

Cinco puercos más de los más grandecitos, la pava, tapones para las botellas, la olla con el pescado en escabeche, un jarro grande con harina, su piedra de amolar navajas, cuatro botellas vacías que tenían aceite francés, un candado de lo más chico que tuvieran, un libro grande en blanco, un saco de arroz, una azucarera, tetera, doce balas de plomo de fusil, unos zapatos viejos, todos los pares de grillos e igual número de chavetas, la lámpara que [servía] en la otra bitácora, el barín chico (TNA, Fondo FO, 315-71/15).

340. La documentación señala como medida métrica las toneladas, sobre todo en el caso del tabaco de Virginia y el arroz. Parece más probable que se refiera a kilogramos porque una "tonelada" del sistema métrico decimal, o sea, 1 ton = 1.000 kilos, excede la capacidad de la citada goleta.

Los encargos servían para el intercambio con los africanos y la alimentación del capitán y marineros en tierra. Asimismo, Llopis entregó al factor Francisco Robert dos quintales de bacalao para la comida de los esclavos, cuatro remos para la lancha, dos tablas con pie y una botavara.

Seguir las provisiones arroja luz sobre el barco de esclavos como espacios de vida cotidiana de la tripulación donde se generaban problemas de convivencia y se construían afectos. En el caso de la goleta Ntra. Sra. de las Nieves, se revelaron los lazos de amistad entre el piloto y otro capitán de barco, lo que provocó tensiones entre la tripulación a través de las raciones de provisiones, que obligó a la actuación mediadora y, al propio tiempo, desconfianza de Llopis. El conflicto estalló tras la queja de un marinero sobre nueve enfermos que se estaban muriendo por el maltrato de Muñoz, que los hacía mojarse sin necesidad y no les daba alimentos porque el piloto regalaba las gallinas a su amigo. El marinero advirtió que mentía si decía lo contrario.

El amigo en cuestión fue José de Ynza, experimentado capitán de barcos de esclavos, quien mencionaba cuatro años de viajes esclavistas entre La Habana y África, además fue muy conocido en Gallinas³⁴¹. Los dos traficantes mantenían una rica y sugerente correspondencia. Ynza se alegraba de que Muñoz, al que consideraba como un hijo, conservara la amistad. El piloto correspondía con el afecto y le deseaba salud. En una de las cartas, Ynza indicaba que en Málaga supo de su matrimonio en La Habana y los viajes con buques de aquel comercio para prosperar en caudales. El capitán, en cambio, afirmaba que había estado por infinitos pasajes como en San Petersburgo, Rusia, así como en Lisboa cuando los franceses tenían un enclave. Esta íntima amistad causó recelos entre la tripulación y Llopis, que le exigía explicaciones a Muñoz por el constante trasiego de víveres y comida desde la goleta. El piloto explicaba que había navegado con Ynza. Asimismo, él reconocía que mostró la carta a su amigo, que se sorprendía porque nunca había visto a nadie que le pidiera cuentas y veía mucha desconfianza. La correspondencia entre Ynza y Muñoz traslucía que el acceso a la carrera y formación marítima

341. En 1828, Ynza fue el capitán del bergantín *Mágico*, condenado por el Tribunal Mixto. La embarcación zarpó con 422 africanos esclavizados desde Popo. De ellos, los británicos hallaron 379. Véase: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (consultado el 25 de abril de 2021).

empírica de los traficantes no estuvo ajena a los afectos, sobre todo en un continente donde la muerte estaba garantizada. El barco de esclavos facilitó las comunicaciones entre las redes esclavistas en España. Muñoz era de Cádiz, pero su amigo se enteraba de su matrimonio en Málaga. También los viajes de Ynza sugerían que formaban parte de redes comerciales cosmopolitas y trasimperiales. La desconfianza de Llopis revelaba la alta demanda y competencia por las provisiones, bienes preciados y escasos, al punto que el capitán calificaba como deslealtad el traspaso de alimentos de Muñoz para abastecer a su amigo.

Con respecto a los recelos de Llopis, él puso de ejemplo la incapacidad de propagarse a través de la actuación con su amigo Gandullo, capitán de la goleta Josefa que había salido de Gallinas para Mozambique donde embarcó 91 africanos esclavizados³⁴². En la travesía fallecieron cuatro hombres, y el barco no tenía botavara ni anclas y estaba amarrado por la popa. En esta ocasión, el piloto negó darle asistencia al amigo de Llopis con un anclaje y un amarre si no contaba con la autorización del capitán.

También Muñoz intentó revertir las quejas de los marineros. Para el piloto, los enfermos fueron ocho en lugar de nueve, así como se había vuelto médico dando vomitivos y purgantes. Llopis solicitaba que cuidara a la tripulación. Muñoz respondía que los atendía muy bien con bebidas de té por la mañana y por la noche, sopa de fideos, arroz, pan e, incluso, les daba un poquito de vino. El piloto reconocía que al principio mató algunas gallinas para guisar y añadió un plato de galletas de Cuba para la alimentación de los enfermos. Con ironía preguntaba a Llopis si quería que les diera las gallinas que conservaba para él, a la vez que señalaba que la tripulación exigía comida, pero si les decía que trabajaran pretextaban estar enfermos. Muñoz sacaba a relucir la autoridad que le daba la experiencia con la gente de mar para justificar el trato a los marineros porque “si le hace usted mucho bien no hacen nada para ellos, tengo el alma abrasada de ver mucho mandria”³⁴³. Él alertaba que contaba con el contraamaestre, tres hombres y el cocinero para todo el trabajo bajo continuas lluvias sin tener apenas la camisa seca, lo que le provocó calenturas.

342. Sobre los detalles de este barco, véase: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (consultado el 25 de abril de 2021).

343. TNA, Fondo FO, 315-71/15. *Correspondencia entre Llopis y Muñoz*.

Muñoz realizó un cómputo de las provisiones y animales que quedaban en el barco. El piloto enumeraba 25 gallinas, 2 puercos pequeños, 1 cabra con su chivito, 1 guanaco, maíz, jabón, 3 paquetes de abalorios, 13 manojos de tabaco, 1 barril de azúcar, 21 barriles de pan, jamones que dejó (la carne y el tocino no se habían tocado, así que tenían de sobra para comer), aguardiente, una frasquera y media de ginebra, 1 frasco de anís de los restantes 4 que se habían llevado a tierra y un barril y medio de vino tinto con todas las botellas llenas. El vino blanco de Málaga y el de Madera permanecían sin abrir. Del brandi quedaba un garrafón y medio, porque el otro medio se lo había bebido con el contraestre. Asimismo, abrió media pipa de aguardiente para los marineros y el barril de harina para que tuviera pan fresco. En sucesivos viajes enviaba a tierra tintura de quina y el opio para que la mezclara con vino blanco como cura contra las calenturas, 83 barras de hierro, sal de Inglaterra y la porcelana, 4 tercios de machetes, 11 cajas de jabón, 52 pares de grillos, 1 caja de piedra de fusiles, 2 bocoyes de tabaco, 2 cajas de especias, vasos y copas. Muñoz preguntaba qué hacer con los puercos a bordo porque no había comida para ellos, lo que ocasionó la muerte de dos de las remesas desde tierra. En su opinión, sugería matarlos y salarlos. La escasez de paja y hierba de Guinea para alimentar a los animales fue una queja constante en los barcos de esclavos. Asimismo, el piloto mandaría al panadero tan pronto se recuperase de las calenturas.

La harina fue otra de las provisiones que causó tensiones entre Llopis y Muñoz. El capitán pedía poner 50.000 clavos al barril de harina, a lo que el piloto respondió que le mandó poner 200.000 clavos para asegurarse enviarle pan fresco, porque él se contentaba con comer galleta y carne salada. Una vez más, Muñoz intentaba revertir la situación. Bajo el refrán “donde existe confianza, está el engaño”, pretendía desviar los recelos hacia la tripulación. El piloto recordó a Llopis que, incluso, había indicado al cocinero que aguantara el té y el azúcar para que tuviera existencias cuando regresara a la embarcación. Por último, Muñoz confirmaba el recibo de los garrafones y las 6 botellas con aceite de palma (*Elaeis guineensis*), plátanos y la butifarra.

En octubre de 1830, once años después de la condena de la goleta española, otro barco esclavista corrió igual suerte con los británicos. El Veloz Pasajera, con una capacidad de 408 toneladas, fue condenado tras

más de dos años de recorrido a lo largo de varios puertos y enclaves africanos en busca de víveres y agua³⁴⁴. La expedición finalizó en Ajudá, Ouidah o Whydah, antiguo reino de Dahomey, situado en la costa Atlántica africana de Benín. El notorio factor brasileño Francisco Félix de Sousa, *Chachá*, fue el encargado de embarcar los 556 africanos esclavizados desde Jacquin (Da Costa, 2004; Law, 2004; Law, Schwarz y Strickrodt, 2013).

El bergantín formó parte de la flota de quince barcos esclavistas del comerciante catalán Jaime Tintó, ya fuese en calidad de propiedad o, como en este caso, accionista (Sosa, 1998; Rodrigo y Alharilla, 2021, pp. 73-100). La operación fue financiada y preparada en La Habana por figuras como Joaquín Gómez, el propio Tintó o el gaditano Pedro Martínez, con el propósito de comprar alrededor de mil esclavos (Sosa, 1998; Rodrigo y Alharilla, 2018, pp. 195-227; Cózar Navarro, 2021). La tripulación estaba compuesta por 4 oficiales y 102 marineros. En Cádiz, se incorporaron el capitán José Antonio de la Vega y el piloto Alexandro Nocetti, quienes se conocían desde hacía diez años. Además de los marineros, viajó el médico catalán Luciano Belloch, el primer cocinero Mariano José Dernani (Mariano Hernández), un criollo negro libre de La Habana y como segundo cocinero, Antonio Rivadeneyra, procedente de Tenerife. Los dos cocineros cobraban 60 dólares de salario. El resto de los salarios de la tripulación oscilaba entre 40 y 60 dólares.

Los británicos capturaron el barco con 534 africanos esclavizados, cuyo 66,2% fueron varones y 50,9, niños, después de una activa resistencia que cobró la vida a más de 46 marineros, así como heridas a otros miembros como, por ejemplo, el propio capitán Vega. En el listado de prisioneros solo aparecieron 24 marineros de más de 100 inicialmente, entre ellos uno de los cocineros, pero Belloch no estaba. El médico inglés encontró casos de viruela y úlceras.

El Veloz Pasajera fue detenido con sacos de harina y maíz. Sin embargo, la rica documentación aprehendida, incluida la correspondencia entre el médico y el piloto Nocetti, permite la reconstrucción del intenso trasiego de víveres y los diferentes usos (alimenticio, medicinal, y para colecciones) de las provisiones. Manuel Barcia (2020, pp. 84-86) estudió la práctica médica y medicinas que Belloch empleó para curar las diversas

344. TNA, Fondo FO, 315/75/51-57. Voyage Veloz Pasajera.

enfermedades del capitán Vega, entre ellas hemorroides. Belloch utilizó la quinina, opio y ungüentos europeos, pero también hierbas medicinales africanas y alimentos como el quimbombó para los baños por sus propiedades para aliviar la fiebre. Asimismo, el médico solicitó que fuera Juan Bertrand con sagú para cocinar atoles, una comida típica en Nueva Guinea que se mantiene incluso hoy en día. La dieta de alimentación del enfermo fue caldos de gallina, bebidas naranjadas y horchatas. Belloch reconocía la amplia actividad del mercado de Dahomey. De hecho, el capitán Vega destacaba la existencia de naranjas y manzanas.

Barcia Zequeira mencionó que Vega fue atendido por dos practicantes médicos. El segundo fue el estudiante de medicina valenciano Marcelino Andrés y Bernat (Fernández Prieto, 2018, pp. 255-324). Los dos médicos ejemplificaban la oportunidad de carreras y negocios en los barcos de esclavos, el uso de alimentos, frutos y plantas africanas para las curas, pero también las prácticas y circulación de colecciones de especímenes de la fauna y flora africanas que engrosaban los gabinetes naturales de Madrid y Barcelona. Andrés y Belloch encargaban cajas de plantas medicinales africanas desde tierra que llevaban los nativos en canoas. Belloch enviaba con un marinero 23 plantas, 2 sacos de hierbas medicinales y su ropa. Andrés, por su parte, embarcó una colección de 6.000 plantas y animales en otro barco de esclavos que salía para Brasil y donde permanecieron, ya que no se recuperaron a su regreso a España (Barreiro, 1933).

Andrés viajó a La Habana en el *Catalana*, otro de los barcos de Tintó, lo que demuestra la coincidencia de varios viajes de la flota a la vez. La documentación del barco refleja el amplio intercambio entre los barcos de Tintó y las conexiones con Brasil para la obtención de provisiones. Desde el *Catalana*, se envió a El Veloz Pasajera un barril de galleta. Del mismo modo, el bergantín *Brasilera* suministró 20 arrobas de 32 libras de tasajo y bacalao, ambas para el consumo de los esclavos (Sluyter, 2010, pp. 98-120).

La larga estancia provocó un tráfico intenso de frutos y animales originarios de África entre Vega y el piloto. Una primera remesa estaba compuesta por huevos y 25 gallinas guineas para la comida de los posibles marineros enfermos. Vega insistió a Nocetti que asegurara grandes existencias de paja para alimentar a los animales vivos. Asimismo, solicitó que le enviara sacos de harina vacíos para mandar sandías, puercos,

fariña (harina) y comprar un garrafón de miel. Además, destacó el aceite de palma para alumbrar los candiles. El capitán intercambió manteca por aguardiente, harina de Brasil y un poco de flor de manzanilla y polvos para el doctor. En posteriores remesas, el capitán envió otros 150 huevos y 120 gallinas, sacos de pimientos y 10 barriles de frijoles. Antonio Bagre, uno de los cocineros entonces, solicitó la compra de manteca o puercos para sustanciar el arroz como elemento clave de la dieta de tripulantes y esclavos, junto al maíz, los frijoles y el tasajo.

En una carta de 4 de abril de 1830, Vega mencionó de forma explícita la compra de arroz de África (*Oryza glaberrima*) a un factor americano porque el que llevaban se echó a perder a causa de una botella de vinagre mal cerrada. La ausencia de vestigios actuales de la variedad de arroz africano discute la presencia de la especie en los barcos de esclavos a Cuba. Algunos autores señalan, asimismo, la falta de evidencias de la siembra en las plantaciones azucareras y conucos (García Rodríguez, 2007). Sin embargo, un supuesto ejemplar de la variedad de África se conserva en la colección del Museo Británico, recolectado en Matanzas alrededor de 1847. Otros enfoques documentan la participación de las mujeres africanas esclavizadas y de la especie como elementos clave en el éxito comercial de las plantaciones arroceras del sur de los Estados Unidos, así como en las comunidades cimarronas de Surinam, donde los granos fueron entretejidos en el cabello de las africanas esclavizadas (Carney, 2001; Van Andel, 2010).

El arroz africano y el asiático (*Oryza sativa*) fueron domesticados de forma independiente. Las dos especies son evidencias de los tempranos intercambios entre África y Asia, mucho antes de la trata atlántica. Los nativos las sembraron indistintamente al mismo tiempo. A ello hay que añadir los numerosos cargamentos de arroz procedente de España y América en los buques esclavistas. Todo esto explica, en parte, la preponderancia de la variedad asiática frente a la africana (Moret, 2013, pp. 217-245; Pérez, 2019). La documentación generada por los barcos de esclavos, apresados o no por los británicos, ilustra con claridad que ambas variedades de arroz fueron una de las principales provisiones para alimentar a la tripulación y a los esclavos tanto a la ida como al regreso de los viajes trasatlánticos esclavistas. De manera que fue más que probable su llegada y siembras en los conucos y plantaciones en Cuba. Por ejemplo,

se sabe que en las plantaciones cafetaleras su escasez fue motivo de hambrunas y sublevaciones (Van Norman, 2013)³⁴⁵.

También el arroz africano forjó alianzas entre España y el rey Mana de Gallinas. En 1846, el rey aseguraba el privilegio de los comerciantes españoles frente a los británicos del arroz, marfil, aceite de palma, cuero y palos de tinte. A cambio su hermana, la reina Isabel II, le enviaría un sombrero de tres picos y otros abalorios (Arnalte, 2002, pp. 195-196). Aun así, las quejas de las autoridades británicas sobre la escasez del arroz y ganado que antes abundaban en la zona, con posterioridad a la quema de las factorías de Gallinas, fueron señales inequívocas del colapso y cambio ecológico provocado por la trata en la zona (García Cantús, 2004).

El arroz revela, igualmente, la transferencia de saberes y tecnologías en barcos esclavistas de la trata atlántica española (Fernández Prieto, 2018, pp. 255-324). Este fue el caso del bergantín América, la última embarcación condenada por el Tribunal Mixto en 1864. El barco zarpó de Matanzas con destino a Gallinas, pero fue capturado en la bahía de Cabinda con grandes cantidades de arroz y habas (Arnalte, 2002, p. 344). El capitán del barco, Antonio Brisquet, quería establecer un asentamiento para la compra y descascarado del arroz en la colonia portuguesa de Mozambique. Para ello invirtió en la compra de arroz, una máquina especial para la limpieza y la contratación de un ingeniero inglés en Buenos Aires, donde permaneció entre febrero y julio de 1863. El fallecimiento del experto frustró la aventura. Brisquet traspasó todo el arroz y la máquina en otro barco esclavista de la compañía de Pedro Martínez que iba para Mozambique. En septiembre, él partió para Zanzíbar donde compró 1.800 bolsas de clavo y más arroz en su trayecto de regreso a Cádiz. Los británicos detuvieron el barco con 130 toneladas de arroz sin descascarillar y 300 de arroz limpio, ollas para cocinar que, junto a los 4.000 cocos, se consideraba comida de los esclavos y, por tanto, evidencias para ser condenados, aun cuando no encontraran esclavos. A todo ello se sumaban cepos, grilletes y vasijas de agua, 6 barriles de carne de vaca y de cerdo, 6 barriles y 3 cajas de harina y 19 barriles de galleta. El barco de esclavos América fue un ejemplo paradigmático de las fronteras porosas trasimperiales,

345. Algunos ejemplos se hallan en los expedientes del Archivo Nacional de Cuba, fondo Gobierno Superior Civil, leg. 936. *Sobre sublevaciones de esclavos de cafetales*.

solapamiento y diversificación de rutas esclavistas y un lucrativo negocio arrocerero, incluso para la variedad del arroz africano.

Conclusiones

Arjun Appadurai (1986) aplicaba el análisis antropológico a las *commodities* para subrayar que los significados estaban inscritos en sus formas, usos y trayectorias. Situar las provisiones en el centro de los estudios pone en valor las múltiples funciones y dimensión ambigua desempeñados por las plantas, frutos y alimentos durante la trata ilegal del Atlántico negro español. Las provisiones fueron clave en los trueques y alimentación de las tripulaciones y africanos esclavizados. Al mismo tiempo, fueron bienes preciados y escasos ante la alta demanda de los tratantes en África, así como fuentes de tensiones, alianzas y diplomacia comerciales, científicas o de deseo del coleccionista privado e institucional, medicinales o evidencias físicas para condenar los barcos de esclavos que supuestamente se dedicaban al comercio ilícito.

Este ensayo invita a reconsiderar el lugar de los textos de interlocución de zonas de contacto, tratados de esclavitud, escritos, diarios y cuadernos de bitácora para trazar el origen de las provisiones, espacios y redes entre tratantes y factores nativos para abastecerse en tierra. La deslocalización de las mercancías no solo confirma el intercambio colombino y circulación global de plantas y animales, sino que también observa el barco de esclavos como objeto trasimperial, trasnacional y cosmopolita. Del mismo modo, el barco esclavista se convirtió en una especie de hogar que proveía vías para explorar la vida cotidiana, acceso a la formación profesional y marítima empírica de la tripulación, dieta de alimentación y articuladora de emociones —recelos, desconfianza, compromisos y afectos— tejidas durante el comercio trasatlántico español.

Precisar las provisiones en los barcos de esclavos arroja luz sobre los legados etnobotánicos, prácticas agrícolas, continuidades y rupturas en la alimentación de la diáspora africana en Cuba. Por ejemplo, destaca la íntima interconexión entre los cultivos de la trata con los sitios de domesticación y cosmovisión africana. Esto permite establecer comparaciones de mayor alcance sobre la reproducción, difusión, adaptación o desaparición de cultivos de subsistencia y animales de África en los conucos de

los esclavos. En relación con el arroz africano, ilustra que fue clave para la alimentación de la tripulación en tierra, así como para los esclavos en los barcos esclavistas, evidencia el colapso ecológico en algunas zonas y, en el caso de las dos variedades —africana y asiática—, refleja el camino de ida y vuelta a través de la transferencia de saberes y tecnología desde América hasta África y de ella a las plantaciones del Nuevo Mundo.

Referencias bibliográficas

- Appadurai, A. (1986). *The Social Life of the Things: Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge University Press.
- Arnalte, A. (2002). *El Tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona, 1819-1873* (2 ts.) [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. E-Prints Complutense. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/2362/1/T18286.pdf>
- Ayensu, E. S. y Coursey, D. G. (1972). Guinea Yams: The Botany, Ethnobotany, Use and Possible Future of Yams in West Africa. *Economic Botany*, 26(4), 301-318.
- Barcia, M. (2020). *The Yellow Demon of Fever: Fighting Disease in the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade*. Yale University Press.
- Barcia Zequeira, M. (2016). Fully Capable of Iniquity: The Atlantic Human Trafficking Network of Zangronis Family. *The Americas*, 73(3), 303-324.
- (2018a). *Pedro Blanco el negrero. Mito, realidad y espacios*. Ediciones Boloña.
- (Coord.). (2018b). *Una sociedad distinta: los espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Barnet, M. (2006). *Biografía de un cimarrón*. Ediciones Siruela.
- Barreiro, A. J. (Ed.). (1933). *Relación del viaje de Marcelino Andrés por las costas de África, Cuba e Isla de Santa Elena, 1830-1832*. Publicaciones de la Sociedad Geográfica Nacional.
- Borucki, A., Eltis, D. y Wheat, D. (2020). *From the Galleons to the Highlands Slave Trade Routes into the Spanish Americas*. University of New Mexico Press.
- Carney, J. A. (2001). *Black Rice. The African Origins of Rice Cultivation in the Americas*. Harvard University Press.
- (2003). African Traditional Plant Knowledge in the Circum-Caribbean Region. *Journal of Ethnobiology*, 23(2), 167-185.
- y Rosomoff, R. N. (Eds.). (2009). *In the Shadow of Slavery. Africa's Botanical Legacy in the Atlantic World*. University of California Press.

- Cózar Navarro, M. C. (2021). *La orca del Atlántico. Pedro Martínez y su clan en la trata de esclavos (1817-1867)*. Silex.
- Da Costa, A. (2004). *Francisco Félix de Sousa: mercador de escravos*. Nova Fronteira; Ed. Uerj.
- Delbourgo, J. (2017). *Collecting the World. Hans Sloane and the Origins of the British Museum*. Harvard University Press.
- Diener, P. (2007). Lo pintoresco como categoría estética en el arte de viajeros. Apuntes para la obra de Rugendas. *Historia*, 40 (2), 285-309.
- y Costa, M. F. de (2002). *Rugendas e o Brasil*. Editora Capivara.
- Esquivel, M. y Hammer, K. (1992). The Cuban Homegarden “conuco”: a Perspective Environment for Evolution an *in situ* Conservation of Plant Genetic Resources. *Genetic Resources and Crop Evolution*, (39), 9-22.
- Fernández Prieto, L. (2018). Plantas y saberes en la red del tráfico negrero: Cuba-España-África. En M. Rodrigo y Alharilla y M. C. Cózar (Eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad* (pp. 295-321). Silex.
- Franco, J. L. (1980). *El comercio clandestino de esclavos*. Editorial de Ciencias Sociales.
- García Cantús, M. D. (2004). *Fernando Poo, una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900)* [Tesis doctoral, Universidad de Valencia]. Tesis Doctorals en Xarxa.
- García Rodríguez, M. (2007). *Entre haciendas y plantaciones: orígenes de la manufactura azucarera en la Habana*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Guimerà Ravina, A. (1987). Marins catalans en el tràfic d'esclaus: els viatges del capità Llopis i Llopis (1817-1819). En *II Jornades d'Estudis Catalano-Americans. Maig 1986* (pp. 291-312). Comissió Catalana del Cinqué Centenari del Descobriment d'Amèrica.
- Harris, J. A. E. (2016). Circuits of Wealth, Circuits of Sorrow: Financing the Illegal Transatlantic Slave Trade in the Age of Supression, 1850-66. *Journal of Global History*, 11(3), 409-429.
- Inikori, J. E. y Engerman, S. L. (1992). *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*. Duke University Press.
- Iwuagwu, O., Fagoaga, M. y Godoy, C. (2012). La antigüedad del ñame: (género Dioscorea) en la región igbo, sudeste de Nigeria. *Estudios de Asia y África*, 47(3), 677-696.

- Kipple, K. E. (2007). *A Movable Feast: Ten Millenia of Food Globalization*. Cambridge University Press.
- Law, R. (2004). *Ouidah: the Social History of a West African Slaving Port, 1727-1892*. James Currey.
- (1991). *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave on an Africa Society*. Clarendon Press.
- Schwarz, S. y Strickrodt, S. (2013). *Commercial Agriculture, the Slave Trade, ad Slavery in Atlantic Africa*. James Currey.
- Lovejoy, P. E. y Brown, C. A. (2010). *Repercussions of the Atlantic Slave Trade: The Interior of the Bight of Biafra and the African Diaspora*. African World Press.
- Martínez Betancourt, J. (2013). *Yerberos en La Habana*. Fundación Fernando Ortiz.
- Mavhunga, C. C. (2014). *Transient Workspaces: Technologies of Everyday Innovation in Zimbabwe*. MIT Press.
- Moreno Fragnals, M. (1978). *El ingenio* (3 ts.). Editorial de Ciencias Sociales.
- Moret, E. S. (2013). Trans-Atlantic Diaspora Ethnobotany: Legacies of West African and Iberian Mediterranean Migration in Central Cuba. En R. Voeks y J. Rashford (Eds.), *African Ethnobotany in the America* (pp. 217-245). Springer.
- Moros y Morellon, J. de y Ríos, J. M. de los (1844). *Memoria sobre las islas africanas de España, Fernando Poo y Annobon*. Imprenta de D. José de Rebollado.
- Murphy, K. S. (2013). Collecting Slave Traders: James Petiver, Natural History, and British Slave Trade. *The William and Mary Quaterly*, 70(4), 663-670.
- Naranjo Orovio, C. y Puig-Samper, M. A. (Eds.) (2020). *La esclavitud y el legado cultural de África en el Caribe*. Ediciones Doce Calles.
- Nerín, G. (2015). *Traficants d'ànimes Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Ed. Pòrtic.
- (2016). Falsos brasileños: las trayectorias africanas y americanas de los negros españoles Derizans y Roviroso (1831-1863). *Revista Latino-Americana de Estudos Avançados*, 1(1), 69-85.
- Njoku, O. y Iwuagwu, O. (Eds.). (2008). *Topics in Igbo Economic History*. First Academic Publishers.
- Novás Calvo, L. (1999). *El negrero. Vida novelada de Pedro Blanco Fernández de Trava*. Tusquets.
- O'Brien, P. J. (2000). Sweet Potatoes and Yams. En K. F. Kipple y K. C. Orelas, (Eds.), *The Cambridge World History of Food* (vol. 1, pp. 212-216). Cambridge University Press.

- Ortiz, F. (1923). *Un catauro de cubanismos. Apuntes lexicográficos*. Calle L, Esquina 27a.
- Pérez, L. A. (2019). *Rice in the Time of Sugar. The Political Economy of Food in Cuba*. The University of North Carolina Press.
- Rediker, M. (2014). *El barco de esclavos. Una historia humana*. Imagen Contemporánea.
- Reynoso, Á. (1867). *Apuntes acerca de varios cultivos cubanos*. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- Rodrigo y Alharilla, M. (2021). Comerciando con esclavos africanos desde Barcelona: Jaime Tintó Miralles (1770-1839). *Hispania*, 81(267), 73-100.
- (2020). *Un hombre, mil negocios. La controvertida historia de Antonio López, Marqués de Comillas*. Ariel
- (2018). Cádiz y el tráfico ilegal de esclavos en el Atlántico (1817-1866). En M. Rodrigo y Alharilla y M. C. Cózar (Eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad* (pp. 198-227). Silex Ediciones.
- y Chaviano Pérez, L. (Eds.). (2017). *Negreros y Esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica, siglos XIX-XIX*. Icaria.
- y Cózar, M. C. (Eds.). (2018). *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*. Silex Ediciones.
- Sarmiento Ramírez, I. (2008). Del *funche* al *ajiaco*: la dieta que los amos imponen a los esclavos africanos en Cuba y la asimilación que éstos hacen de la cocina criolla. *Anales del Museo de América*, (16), 127-154.
- Slenes, R. W. (2006). Overdrawn from Life: Abolitionist Argument and Ethnographic Authority in the Brazilian “Artistic Travels” of J. M. Rugendas, 1827-35. *Portuguese Studies*, 22(1), 55-80.
- Sluyter, A. (2010). The Hispanic Atlantic’s Tasajo Trail. *Latin American Research Review*, 45(1), 98-120.
- Sosa, E. (1998). *Negreros catalanes y gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*. Fundación Fernando Ortiz.
- Soto-Laveaga, G. (2009). *Jungle Laboratories: Mexican Peasants, National Projects, and the Making of the Pill*. Duke University Press.
- Tornero Tinajero, P. (1989). Comercio colonial y proyección de la población: la emigración catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790-1817). *Boletín Americanista*, (39-40), 235-264.
- Van Andel, T. (2010). African Rice (*Oryza glaberrima* Steud.): Lost Crop of the Enslaved Africans Discoveries in Suriname. *Economic Botany*, 64(1), 1-10.

- Van Norman, W. C. (2013). *Shade-Grown Slavery. The Lives of Slaves on Coffee Plantations in Cuba*. Vanderbilt University Press.
- Villapol, N. (1977). Hábitos alimentarios africanos en América Latina. En M. Moreno Fraginals (Ed.), *África en América Latina* (pp. 325-336). Siglo XXI Editores.
- Voeks, R. y Rashford, J. (2013). *African Ethnobotany in the America*. Springer.

Azúcar y esclavitud: una relación tardía en la región centro-oriental de Puerto Rico

Javier Alemán Iglesias
Biblioteca Jesús T. Piñero. Centro de Investigación Social
Universidad Ana G. Méndez

En memoria de Andrés “Tony” Ramos Mattei (1941-1988)

El binomio azúcar-esclavitud condicionó durante siglos la historia colonial del Caribe. El cultivo de la caña y su posterior procesamiento empleando trabajo forzado configuró la composición étnica de la población, las relaciones sociales, la forma de gobierno y la cultura de las islas. Bajo la fórmula azúcar y esclavitud se creó una economía y una sociedad cuyas consecuencias pervivieron más allá de la época que las vio nacer³⁴⁶.

Introducción

Al examinar la historia social económica del Caribe, encontramos que la relación azúcar y esclavitud es el denominador común entre todos los países que componen la región. La historia de esta amarga relación comenzó tras la introducción de la caña de azúcar

346. Piqueras (2002, p. 11).

en La Española durante el segundo viaje de Cristóbal Colón (Williams, 1984, p. 25), lo cual representó la transformación agrícola más transcendental en toda la historia colonial caribeña. Al poco tiempo inició la importación de esclavos (adoptando el sistema de tráfico de Portugal) traídos desde las costas occidentales de África hasta las tierras tropicales, ante la necesidad de mano de obra abundante y resistente. Una de las razones que señalaron los colonizadores para utilizar uno de los sistemas más antiguos de la humanidad fue la disminución poblacional de nativos obligándolos a trabajar en los primeros ingenios de azúcar (Zannetti Lecuona, 2012, p. 16). Los esclavos africanos al principio trabajaron en las minas de oro de los encomenderos, pero, con la incorporación en sus estancias del cultivo de la planta de caña, combinaron ambas actividades. La monarquía española, interesada en los beneficios del nuevo negocio, legalizó durante el siglo XVI la trata a usufructo de la propia Corona (Carlo-Altieri, 2010, pp. 25-30). Además, permitió que los colonos interesados en el establecimiento de ingenios realizaran peticiones y solicitudes para la importación y compra de nuevos esclavos, aumentando así su tráfico transatlántico.

Con el agotamiento del oro, muchos encomenderos sustituyeron la actividad minera por la producción de caña. Los primeros proyectos para obtener azúcar en La Española y Puerto Rico fueron rentables al menos durante algunas décadas (Moscoso, 2001, p. 41). No obstante, los conflictos entre la Corona y las potencias europeas por el control de los territorios del Nuevo Mundo causaron cierta inestabilidad en las colonias españolas. La situación empeoró y con el transcurso del siglo sus adversarios permitieron, estratégicamente, que corsarios y piratas atacaran sus posesiones con el objetivo de perjudicar su economía en el Caribe. Uno de los nuevos escenarios que provocó los enfrentamientos por el dominio de las “Indias” desde mediados del siglo XVI fue el ascenso de la industria azucarera brasileña en manos de los portugueses (aunque ayudados por los holandeses). La preferencia del producto brasileño en el mercado europeo aceleró la decadencia de la producción de caña en el Caribe hispano. Mientras la colonia de Portugal se posicionó como la máxima productora y aumentó inmensamente su población esclava, las islas españolas tuvieron que conformarse en orientar su producción para el consumo e intercambio local. Los colonos que no migraron hacia los nuevos descubrimientos de España

en otros lugares de América buscaron nuevas alternativas de cultivos agrícolas como fue el tabaco y el jengibre para subsanar el fracaso temprano de la producción de azúcar.

Posteriormente a las conquistas y colonización de las Antillas Menores por franceses e ingleses durante el siglo XVII, los holandeses colaboraron con estos en el establecimiento de los primeros ingenios en las islas (Moya, 2008, p. 101). Desde entonces se incorporó en las pequeñas Antillas la esclavitud y se intensificó aún más bajo el sistema de la plantación hasta finales del siglo XVIII. Barbados, Martinica, Guadalupe, Guayana y Jamaica en las Antillas Mayores, entre otras, experimentaron los graves efectos de la transformación del monocultivo de caña y su relación con la mano de obra esclava (Williams, 1984, p. 114). El impacto mayor (aunque son varios) fue el aumento demográfico que ocurrió en poco tiempo a causa del arribo de miles de esclavos a las “sugar islands”. El tráfico estuvo dirigido principalmente por los “sugar planters” ingleses desde el puerto de Liverpool (Morales, 1978, p. 17). Durante ese periodo, que se suscribe aproximadamente entre los años 1636 y 1789, aumentó drásticamente la producción en las islas occidentales, validando así la explotación humana de los africanos en el Caribe. La razón se debió al interés e incremento en la demanda del azúcar de caña tras convertirse en uno de los ingredientes más cotizados en la dieta y nuevos patrones de consumos de productos como el té, el café y otros, en los países del Viejo Mundo (Moya Pons, 2008, p. 147). Por otra parte, en el lado occidental de La Española se desarrollaba un proceso similar que años después repercutiría en todos los mercados de la producción de azúcar y el tráfico intensivo de esclavos africanos. Ya a finales del siglo XVII la colonia francesa Saint-Domingue contaba con sus primeros pequeños ingenios y en las primeras décadas del siguiente siglo despuntó y se convirtió en la productora más importante del mundo, lo que significó un incremento de esclavos importados para aumentar la producción en las plantaciones y así poder satisfacer la gran demanda del mercado europeo.

Ahora bien, desde mediados del siglo XVIII, los acontecimientos a nivel internacional cambiaron el panorama y destino del binomio azúcar y esclavitud en una parte del Caribe. El desenlace de los conflictos entre Inglaterra y Francia causó un nuevo orden en la industria de la caña, que era el negocio que más dependía de esclavos para sus labores en la

plantación. Los efectos de las guerras de independencia en gran parte de América (Trece Colonias, Haití y América Latina), junto con la influencia de la Ilustración, Revolución francesa y las primeras innovaciones de la revolución industrial, permitieron la desintegración paulatina del sistema esclavista en la región. El fin de la trata y la abolición en las colonias inglesas, francesas y holandesas durante las primeras décadas del siglo XIX perjudicaron aún más el comercio en el Caribe no hispano. Los grandes productores perdieron su posición de exportadores a nivel mundial, como fue el caso de Saint-Domingue, lo cual dejó un vacío en el abastecimiento de azúcar en el mercado europeo (Ramos Mattei, 1981, p. 19).

La crisis del mercado en gran parte del Caribe y las reformas económicas otorgadas por el gobierno liberal de la metrópoli a Cuba y Puerto Rico facilitaron que las antiguas colonias españolas crecieran como grandes exportadoras desde inicios del siglo decimonónico (Santamaría, 2005, pp. 709-712). La mayor de las Antillas se posicionó durante décadas en la máxima exportadora del mundo; mientras tanto, Borinquén tuvo una participación notable en el mercado a partir de la primera mitad del siglo XIX. Desde entonces, las “islas del azúcar” ejercieron un papel protagónico en el comercio internacional (principalmente en el mercado de los Estados Unidos), intensificando aún más su tráfico de esclavos como había ocurrido décadas antes en las otras Antillas del Caribe no hispano.

Es dentro de ese mundo precapitalista que se desarrolla en la menor de las Antillas Mayores el periodo más intensivo de la relación azúcar y esclavitud. En Puerto Rico, a partir del año 1815, a causa de los incentivos económicos de la Real Cédula de Gracias, se generalizó el monocultivo (Rosario, 1995), aunque en un grado menor que en Cuba. Los municipios costeros de Ponce, Mayagüez, Arecibo, Guayama y otros vivieron lo que otras islas habían sufrido en el pasado: el arribo de miles de esclavos obligados a cultivar y producir de sol a sol en las plantaciones de caña. Sin embargo, al compararlo con otros casos, identificamos que aun cuando la relación azúcar y esclavitud en Puerto Rico fue posterior a la del resto del Caribe, en el caso de la región centro-oriental, se intensificó más tarde que en las zonas costeras esclavistas del país. Por tal razón queremos destacar como objetivo principal cómo fue brevemente la

relación tardía dentro del régimen esclavista de la plantación en la región centro-oriental, ya que el mismo acondicionó gran parte de las políticas, desarrollo económico, formas de vida y percepciones sociales en la cotidianidad insular.

Azúcar y esclavitud: apuntes generales de su génesis y desarrollo histórico en Puerto Rico

La conquista y colonización de Borinquén a partir de 1508, obra del gobernador y encomendero Juan Ponce de León, facilitó la introducción del antiguo sistema de la esclavitud. Los nativos fueron los primeros esclavos que utilizaron los colonos en las encomiendas para la explotación de las minas de oro. El modelo fue copiado de la isla vecina La Española que llevaba varios años experimentando la explotación intensiva de los recursos naturales con el objetivo de exportar riquezas y bienes hacia la metrópoli. Al paso de las siguientes décadas, el crecimiento de las encomiendas provocó que los colonos tuvieran que aumentar la mano de obra a causa de la explotación y disminución de la población indígena. La situación marcó el inicio de la introducción de los primeros esclavos africanos al país. Según narra Carlo-Altieri (2010, pp. 28-29), desde 1510, la Casa de Contratación en Sevilla concedió las primeras licencias a sujetos para traer mano de obra a Borinquén. En adelante, continuaron llegando miles de esclavos a través de licencias oficiales (autorizada por la Corona), arribas forzosas (no autorizados) y también un porcentaje menor a través del contrabando (Gelpí, 2000, pp. 18-19). Según Francisco Moscoso (2001), la población esclava que arribó legalmente a la isla entre 1540 y 1600 fue de 6.661 africanos (pp. 10). La suma total llama la atención por dos razones principales. En primer lugar, no están incluidos los esclavos que entraron a la isla ilegalmente, como sugiere Elsa Gelpí (2000) y otros historiadores, lo cual aumentaría el número total; y segundo, cuando cotejamos los censos de la población, identificamos que el número que menciona Moscoso sobre los esclavos era mayor a la población de raza blanca durante ese momento histórico.

Con el agotamiento del oro y las nuevas conquistas en Centroamérica y Suramérica muchos de los colonos encomenderos tuvieron que buscar

nuevas alternativas para sobrevivir en los suelos tropicales. La solución fue emular la economía de La Española estableciendo ingenios para producir caña de azúcar. El primero en establecerse fue en el oeste del país (Añasco) para el año 1523 y tuvo el nombre de San Juan de las Palmas (Gelpí, 2000, p. 51). Sus fundadores fueron Tomás de Castellón, Andrés de Haro y Jaime Cáncer, que juntos habían formado una sociedad mercantil. Con ellos como pioneros, se unieron una decena de “señores del azúcar” estableciendo otros ingenios en las localidades, que en la actualidad conocemos con los nombres de Loíza, Bayamón, Yabucoa, Canóvanas, Toa y Caparra.

Durante las siguientes décadas, la producción de la caña con mano de obra esclava dominó las actividades económicas hasta el último tercio del siglo XVI. No obstante, aproximadamente para esa fecha comenzó la crisis de la industria y hubo una sequía de producción que duró hasta el último cuarto del siglo XVIII. Durante ese mismo periodo de tiempo la economía de la menor de las Antillas experimentó una gran crisis que sobrevivió con las actividades de la producción del jengibre, los hatos, el contrabando y, a menor escala, el cultivo de frutos menores. Al momento, para esa época, no contamos con datos certeros sobre la población esclava existente, sin embargo, sugerimos que los porcentajes de mano de obra esclava eran relativamente bajos. La razón —entre otras— es que la mano de obra preferible en los hatos ganaderos durante ese periodo histórico fueron los agregados (campesino sin tierras).

Ahora bien, desde mediados del siglo XVIII, un sinnúmero de sucesos provocó que la metrópoli española flexibilizara y estimulara la economía insular. Además, con el cambio de la política a través de las reformas borbónicas y los efectos de los enfrentamientos bélicos entre Inglaterra y Francia, observamos nuevamente el establecimiento de ingenios y la importación intensa de esclavos africanos. ¿Qué provocó ese cambio? Sostenemos que el impacto que tuvo la invasión inglesa a la ciudad de La Habana en Cuba en 1762 orientó los nuevos planes de la Corona para desarrollar las islas españolas. Por eso, en el año 1765, el mariscal irlandés Alejandro O'Reilly sugirió a través de un informe que redactó durante su estancia en Borinquén las oportunidades que poseía la isla (también sobre Cuba) para mejorar su economía. Señaló que la “Isla del Encanto” podría emular el modelo de Santa Cruz para convertirse en una economía de

monocultivo de azúcar con destino a la exportación usando el trabajo esclavo como ya hacían las colonias occidentales del Caribe (Morales, 1978, p. 29). Ante tales sugerencias, la Corona permitió al gobierno insular el comercio con siete puertos adicionales a Sevilla y Cádiz, la otorgación de títulos de propiedad y el permiso a la compañía Aguirre-Arístegui para desarrollar el negocio de la compra e intercambio de esclavos. Según fray Íñigo Abbad y Lasierra (2011), aproximadamente entre 30 y 40 ingenios se construyeron a lo largo de Puerto Rico como influencia de las medidas sugeridas por O'Really. Al cotejar los censos o las estadísticas elaboradas por algunos investigadores sobre la población esclava, corroboramos el impacto que tuvo el “boom azucarero” en la demografía del país. En la tabla 1 se puede observar el aumento significativo a partir del año 1765 y cómo el sector de esclavos continuó en ascenso hasta después de la segunda mitad del siglo XIX.

Tabla 1. Población de esclavos africanos en Puerto Rico
(años seleccionados)³⁴⁷

Año	Números de esclavos	Fuente: autor y año
1530	2.284	Francisco Moscoso (2001)
1536	200	J. Acosta en Abbad y Lasierra (2011)
1540	300	J. Acosta en Abbad y Lasierra (2011)
1550	250	J. Acosta en Abbad y Lasierra (2011)
1551	150	J. Acosta en Abbad y Lasierra (2011)
1553	400	J. Acosta en Abbad y Lasierra (2011)
1765	5.037	Íñigo Abbad y Lasierra (2011)
1776	6.487	José Vázquez (1988)
1777	7.592	Francisco Scarano (2015)
1779	8.153	Francisco Scarano (2015)

Continúa

347. Desafortunadamente no contamos con los números o censos de la población esclava para el siglo XVII.

Año	Números de esclavos	Fuente: autor y año
1780	11.250	Luis Díaz Soler (2002)
1795	18.053	Francisco Scarano (2015)
1800	21.952	Francisco Scarano (2015)
1802	13.333	Luis Díaz Soler (2002)
1812	17.536	Luis Díaz Soler (2002)
1815	18.621	Luis Figueroa (2005)
1820	21.730	Luis Díaz Soler (2002)
1827	31.874	Luis Díaz Soler (2002)
1828	29.929	Tomas de Córdova (1968)
1830	34.240	Luis Díaz Soler (2002)
1834	41.818	Luis Figueroa (2005)
1846	51.216	Luis Figueroa (2005)
1854	46.918	Arturo Morales Carrión (1978)
1860	41.736	Luis Díaz Soler (2002)
1865	39.057	Luis Figueroa (2005)
1867	43.348	Luis Figueroa (2005)
1872	31.041	Luis Díaz Soler (2002)
1873	29.335	Luis Díaz Soler (2002)

Sin embargo, el ataque inglés de 1797 provocó que el gobernador Ramón de Castro expulsara a todos los extranjeros (menos los franceses) de la isla tras acusarlos de conspiración del plan de invasión. Uno de los efectos de la decisión fue que muchos de los hacendados y técnicos del

azúcar tuvieron que marcharse repercutiendo en un nuevo declive de la industria de la caña esclavista (Cabrera, 2010, pp. 161-162). Algunos de los ingenios más importantes fueron embargados y desmantelados, por lo que perjudicó los ingresos de la Real Hacienda; aunque los acontecimientos posteriores provocaron una de las transformaciones más grandes en la historia de Borinquén a causa de la generalización del modelo esclavista en las plantaciones de caña. Es dentro de ese momento histórico, como muy bien señaló Francisco Scarano (1992), cuando ocurre uno de los cambios más importantes en la economía del azúcar a causa de la desaparición del máximo productor del Caribe, Saint-Domingue. El efecto inmediato fue la reorganización del mercado, en el que la isla de Saint Thomas (aunque Cuba fue la que más se benefició en el mercado internacional) ocupó una parte del negocio en el Caribe. Al convertirse Saint Thomas durante esos primeros años del siglo XIX en uno de los ejes centrales del mercado, provocó la inmigración de técnicos, obreros y extensa población libre que buscaban nuevos horizontes para continuar elaborando azúcar (Scarano, 1992, pp. 61-64). Muchos de estos inmigrantes llegan a Saint Thomas y de inmediato desarrollan redes comerciales con los exportadores del Caribe hispano. Es en ese contexto donde hacen contacto con los hacendados de los municipios del litoral sureste y el sur de Puerto Rico. Las razones principales fueron la cercanía a sus costas, las grandes extensiones de tierras vírgenes, los accesos a sus puertos y, por último, los incentivos de la Real Cédula de Gracias.

Con la aprobación de esta cédula de 1815, el régimen de la esclavitud experimentó un auge sin precedentes dentro de toda la historia económica del país. La cédula incentivó la inversión de propietarios extranjeros en la isla al ofrecerles tierras adicionales por cada esclavo que se introdujera en la isla (Rosario, 1995). A partir de entonces, españoles, franceses, ingleses y otros orientaron sus inversiones al establecimiento de ingenios para el cultivo y procesamiento de la caña de azúcar. Para ello recurrieron a la mano de obra esclava, ubicando sus haciendas primordialmente en los municipios costeros como Loíza, Guayama, Ponce, Arecibo, Arroyo y Mayagüez. La trata se intensificó entre los años 1820 y 1860 (véase tabla 1), según hemos identificado en varios estudios de la historiografía puertorriqueña. Por

ejemplo, los trabajos de Francisco Scarano (1992) sobre Ponce, el de Luis Figueroa (2005) con relación a Guayama, el de Pedro San Miguel (1989) sobre las haciendas en Vega Baja, el de Astrid Cubano (1990) en relación con el municipio de Arecibo y el de Gloria Tapia (2014) sobre Arroyo muestran con bastante evidencia documental dos aspectos importantes. El primero es que más del 60% de los hacendados que establecieron ingenios en la región sureste eran extranjeros, principalmente españoles, franceses y alemanes, mientras que el otro 40% eran extranjeros y criollos, como fue el caso de los municipios del norte de Vega Baja y Arecibo. En segundo lugar, identificamos que las regiones estudiadas tenían una dotación significativa de esclavos que fluctuaba desde cientos a miles de siervos, como fueron los casos de Ponce y Guayama. Es decir, que los ingenios examinados experimentaron una gran utilización de brazos esclavos que obviamente repercutieron en el desarrollo y la producción de azúcar, como también en el aumento drástico de la demografía de la servidumbre.

Ahora bien, después de varias décadas de “éxito” del modelo azucarero esclavista y su generalización por gran parte de la isla, comenzó su desintegración a partir de la segunda mitad del siglo decimonónico. Las razones son varias, aunque las más importantes fueron el surgimiento del azúcar de remolacha, la caída de los precios en el mercado, el encarecimiento de los esclavos, la falta de bancos, la inestabilidad política y la imposibilidad de mecanizar las facetas de cultivo y fabricación. Todos estos elementos, sin duda alguna, provocaron la crisis del ingenio puertorriqueño junto con los reclamos y justas luchas de los abolicionistas para eliminar la esclavitud. Con la firma de la Ley Moret de 1870, que permitió la liberación de todos los esclavos mayores de 60 años y de los niños recién nacidos (también en Cuba), se adelantó la ruta hacia la emancipación. Ese día llegó el 22 de marzo de 1873, cuando las autoridades notificaron la Ley de la abolición de la esclavitud en Puerto Rico, siendo el penúltimo país del mundo que ponía fin a la práctica esclavista. Desafortunadamente, una cantidad significativa de los nuevos libertos tuvieron que continuar trabajando en los ingenios de sus antiguos amos bajo el concepto de los contratos de jornales, por lo cual sospechamos que no hubo cambios sustanciales. A partir de entonces, el negocio del azúcar se transformó bajo el sistema de la factoría

central y, junto a él, nacieron nuevos personajes que sobrevivieron de las demandas y exigencias del consumo de la caña de azúcar, trazando otro capítulo de la historia puertorriqueña.

Síntesis del binomio azúcar y esclavitud en la región centro-oriental de Puerto Rico³⁴⁸

Los primeros datos de asentamientos de ingenios en la región centro-oriental lo encontramos en uno de los trabajos de Francisco Moscoso (1998), titulado “Oro y azúcar en Puerto Rico: Gonzalo de Santa Olalla, 1500-1550”. En ese artículo, el autor describe la vida empresarial de Gonzalo desde su arribo a Borinquén (desde La Española) entre los años 1513-1514 —coincidió con la introducción de los primeros esclavos africanos— y su fallecimiento a mediados de siglo. Según Moscoso (1998), aproximadamente durante los años 1523-1530, Santa Olalla se había posicionado como uno de los grandes mineros de la isla a causa de sus actividades de extracción de oro entre la Villa de Caparra y la Villa de San Germán. Al mermar dicha actividad a partir del año 1530, Gonzalo decidió invertir en las plantaciones de caña de azúcar e ingenios. Edificó dos de ellos, uno en Bayamón (al norte), de nombre Nuestra Señora de Santa Ana, y el otro, Nuestra Señora del Valle Hermoso, en Yabucoa (al oriente). La hacienda que estableció en dicho lugar, en mayo de 1545, fue un ingenio de movimiento hidráulico (trapiche de agua). De acuerdo con Moscoso (1998), la elección de Yabucoa para montar el ingenio se debió a lo distante que se encontraba esta localidad de los conflictos del norte de Puerto Rico por el control de los hatos y los pleitos por la redistribución de tierras (p. 218). Sin embargo, el oriente también era peligroso y conflictivo por asecho de los indios caribes, por lo que puede ser que la elección del lugar haya sido por la extensa disponibilidad de tierras vírgenes, el acceso al mar y la gran cantidad de ríos. Durante un tiempo, el ingenio Valle Hermoso expe-

348. En este trabajo solo hemos seleccionado algunos de los municipios que componen la región centro-oriental, entre ellos, Caguas, Gurabo, Juncos, Las Piedras, Yabucoa, Humacao, Naguabo, Fajardo y Vieques, para poder mostrar de forma general la relación azúcar y esclavitud. Hemos excluido el municipio de San Lorenzo, Ceiba, Maunabo y Patillas, ya que aún no contamos con toda la información sobre el tema de la esclavitud y sus plantaciones de azúcar.

rimentó varios años de prosperidad, aunque su sostenimiento requirió que en distintas ocasiones su dueño tomara prestado altas sumas de dinero para el pago de las facetas de su empresa. Es decir, que acumuló grandes deudas con la Corona (que era quien prestaba el dinero durante esta etapa), comprometiendo sus bienes, ganancias y otros negocios que ejercía en San Juan.

Al fallecer Gonzalo, su viuda María de Castro, hermana de Tomás de Castro (hatero importante de Caguas), heredó el manejo de Valle Hermoso (Moscoso, 1998, p. 228). No obstante, la acumulación de deudas con varias casas de préstamos y pleitos de cobro con la burguesía mercantil de la Corona española provocó la desaparición del ingenio. Tras la imposibilidad financiera de sostener ingenios, los terrenos hábiles de la región centro-oriental fueron destinados principalmente, como en otras tierras del país, a los hatos ganaderos. La industria hatero dominó las actividades económicas hasta que inició su proceso de demolición a causa de las nuevas reformas que estimulaban el desarrollo de la agricultura tropical para la exportación. Desafortunadamente, entre los datos del excelente artículo de Moscoso no hay registros de la utilización de esclavos como mano de obra, pero obviamente Gonzalo debió haber poseído una cantidad significativa de servidumbre (indígena y africana), ya que sus empresas dependían en gran medida de la explotación intensiva de la tierra. A partir de entonces, y hasta mediados del siglo XVIII, no se conocen estudios que afirmen que hubo ingenios o esclavos relacionados con los trabajos forzosos en plantaciones de la región.

Sin embargo, Luis Burset Flores (2016) plantea un dato muy interesante que ayuda a entender por qué no hay estudios durante ese periodo histórico en relación con lo que ocurrió con los esclavos durante el proceso de consolidación del hato puertorriqueño que se desarrolló entre los años 1650-1770. En su libro *La región centroriental: una aproximación a su historia colonial*, sostiene que existe la posibilidad de que, ante los altos costos de importar esclavos, hubo muchos dueños que permitieron que se casaran entre ellos por los beneficios naturales que obtenían. La razón que explica Burset, basada en los libros de bautismo, es que el matrimonio entre los hombres y las mujeres de la población

esclava provocó un aumento de la demografía a través de los nuevos nacimientos sin tener que invertir mucho capital para adquirir nuevos esclavos. Añade también que gran parte de los trabajos en los hatos eran realizados por mano de obra libre; principalmente agregados. Por lo tanto, al menos durante ese periodo, no fue necesario poseer grandes cantidades de esclavos. Al consultar algunos informes oficiales del siglo XVIII, como el censo del gobernador Miguel de Museas (1775) o las “memorias” de Íñigo Abbad y Lasierra (1788), encontramos durante ese periodo un aumento considerable de los agregados y todo lo opuesto en relación con los esclavos. Además, hay que considerar que desde finales del siglo XVII hasta mediados del siguiente siglo la economía hatera coexistió con diversas actividades. Entre ellas, se destacan el contrabando, la despoblación, el interés de la Corona por la explotación de los recursos del Virreinato de Nueva España y el Perú, y el despunte del sistema esclavista azucarero portugués en Brasil y en las colonias francesas e inglesas en las Antillas Menores, que provocaron, sin duda alguna, la disminución de la población esclava en el país (p. 33).

Con las medidas implementadas por el Gobierno local tras el informe y sugerencias de Alejandro O'Reilly en 1765 (Moscoso, 2001) y la demolición de los hatos en los partidos de Caguas y Humacao (Buena Vista), observamos en las siguientes décadas un impulso por el establecimiento de ingenios e importación de mano de obra esclava. No obstante, no será hasta los incentivos de la Real Cédula de Gracias de 1815 (Ramos Mattei, 1981, p. 19) cuando identificamos una transformación social, económica y demográfica sin precedentes en la región centro-oriental, en la que se destacan las características predominantes, aunque a un grado inferior, de la relación azúcar y esclavitud del Caribe no hispano. Al examinar las inscripciones de las fincas rústicas del registro de la propiedad, los protocolos notariales, entre otras fuentes documentales, encontramos el establecimiento de ingenios en los municipios de Caguas, Gurabo, Juncos, Las Piedras, Humacao, Naguabo, Yabucoa, Fajardo y Vieques; aunque su esplendor fue un poco más tarde en comparación con el modelo azucarero esclavista implementado en algunas zonas costeras del norte, sur y sureste de la isla, establecido desde muy temprano en el siglo XIX.

Azúcar y esclavitud:
una relación tardía en la región centro-oriental de Puerto Rico

Tabla 2. Ingenios o haciendas azucareras en la región centro-oriental de Puerto Rico

Caguas	Gurabo	Juncos	Las Piedras	Humacao	Yabucoa	Naguabo	Fajardo	Vieques
Santa Catalina (Fam. Borrás)	Santa Bárbara (Nico Quiñonez)	La Solitaria (José Saldaña, Agustín Dueño)	Carmen (José Collazo)	Australia (Indalecio López)	Carmen (Cristóbal Vallecillo)	San Cristóbal (Ignacio Viader)	Margarita (Carolina García de Veve)	Playa Grande (José Benítez)
San José (Antonio Guarch)	San José (?)	Constancia (Agustín Collazo)		Josefa (José Beltrán)	Nuevo caño (?)	Fé (Gustavo Preston)	Unión (Suc. Zalduondo)	Santa María (Carlos Le Brun)
Puig (Gerardo Puig)	La felicidad (?)	La Mallorquina (Jaime Palou)		Providencia (Rudolfo Pérez)	Ingenio (Manuel Argueso)	Oriente (?)	Convento (Viuda de Serra)	La Páccence (T. Le Guillou)
Cuatro Calles (Suc. Aponte)		Santa Ana (Elías Barbe)		Vista Alegre (?)	El negro (?)		Dos Hermanos (Domingo Rivera)	Esperanza (?)
Lorenzo (Fam. Lorenzo)		Rosalía (Jacinto Delgado)		Socorro José A. Guzmán	Trinidad (?)		Santa Rita (José Miguel Rivera)	Resolución (?)
Santa Josefa (Suc. Giménez)				Irurena (Suc. Ríos)	Lucía (?)		San Pedro (José Miguel Rivera)	Destino (?)
María (Joaquín Mariano)				Permanente (Suc. Cuadra)	Rosario (Gómez, Méndez y Co.)		Hoyo Vicioso (José Peñedo Benítez)	Mi reposo (?)
				Prudencia (Suc. Pérez)	Santa Cruz (?)		Fortuna (L.M. Cintrón)	
				Buena Vista (?)	Laura (Suc. Cintrón herms)		Santiago (Manuel María Baralt)	
					Unión (?)		Tolonesa (Jorge Bird León)	
							Paraíso (Suc. Matta Hermanos)	
							Santa María (Suc. Celis Aguilera)	
							Concepción (Suc. Veve)	

En relación con esos municipios, como se puede observar en la tabla 2, hemos encontrado los siguientes ingenios: en el municipio de Caguas, ubicado en la zona centro-oriental, identificamos siete haciendas, la mayoría de ellas pertenecieron a comerciantes españoles y las restantes a criollos descendientes de los contribuyentes más enriquecidos del municipio. Entre las haciendas que destacaron están la hacienda San José y la hacienda Santa Catalina. En el caso de Gurabo, también ubicado en la región centro-oriental, hemos identificado al menos tres ingenios, entre los que destaca el Santa Bárbara del barrio Navarro, que perteneció a Nicolás Quiñones Cabezudo. En el caso de Juncos, existieron cinco haciendas durante el siglo XIX y la más importante fue La Solitaria, de José Saldaña Pimentel. En el municipio de Las Piedras solo hubo una hacienda, de nombre Carmen, ubicada en el barrio Boquerón y perteneció a José Collazo Jiménez. Cabe destacar que este era vecino de Juncos y hermano del hacendado del mismo municipio Agustín Collazo Jiménez, dueño del ingenio Constancia. En el caso del municipio de Humacao, ubicado en la costa oriental, hubo más de una docena de ingenios. Al momento contamos con los nombres de nueve de ellos, entre los que destacan Josefa, Australia, Providencia, Vista Alegre y Buena Vista. Los dueños de los primeros ingenios de Humacao fueron extranjeros y se establecieron muy temprano en el siglo XIX. Sin embargo, con la crisis de los precios a partir de la segunda mitad del siglo y la llegada de nuevos emigrantes y criollos comerciantes a la localidad permitió que sustituyeran a los antiguos dueños acaparando el negocio de la caña y uso de los esclavos. En el municipio de Naguabo identificamos tres ingenios con los nombres San Cristóbal, Fe y Oriente. Este municipio era muy importante en la región por el intercambio de bienes comerciales gracias al gran puerto que poseía. En relación con el municipio de Yabucoa identificamos diez ingenios de caña. Yabucoa se encontraba en la costa oriental y también poseía uno de los valles y cuerpos de ríos más importantes de toda la región centro-oriental. Al igual que otros dueños de ingenios, una gran cantidad de ellos eran extranjeros y otros criollos. En el caso de Fajardo, encontramos trece ingenios y en la isla chica de Vieques, otros siete. Sin duda alguna, todos los ingenios de los nueve municipios emplearon la mano de obra esclava. Aunque al cotejar los padrones de esclavos, identificamos que fueron los municipios de

Fajardo, Yabucoa, Humacao y Juncos los que más mano de obra esclava utilizaron en sus plantaciones de caña.

Sin embargo, cabe destacar que algunos de los ingenios de la región centro-oriental, al no contar con las ventajas que facilitaba las costas, principalmente por el control de los puertos y grandes extensiones de tierras, tuvieron que utilizar otras estrategias para mantener sus negocios de azúcar y la compra de esclavos. Según los documentos examinados, encontramos que la pieza fundamental y el denominador común entre los ingenios de caña fueron “las sociedades mercantiles” y la comercialización de frutos menores. Las sociedades fueron muy importantes para el desarrollo de cualquier negocio agrícola desde el siglo XIX hasta mediados del siguiente siglo. Al respecto, Ivette Pérez Vega (2015) señala que las casas comerciales estaban compuestas de grandes empresarios que llevaban a cabo la tarea más importante del negocio de la elaboración del azúcar, que era la exportación del azúcar moscabado y la importación de esclavos y productos manufacturados; también cubrieron los gastos operacionales de cada zafra de los ingenios a través de los préstamos de refacción (pp. 89-90). Es decir, que los dueños de los ingenios tomaban cantidades de dinero para el funcionamiento y procesamiento de la caña. Tal situación facilitó a los miembros de las sociedades mercantiles el control del poder económico y social de la región estudiada.

Las sociedades mercantiles de la región centro-oriental poseían grandes recursos económicos, presencia en el mercado exterior y, lo más importante, almacenes y puertos en las costas del este para exportar el producto. Ese es el caso de la sociedad agrícola Bertrán Hermanos de Humacao. La sociedad estaba compuesta por los hermanos catalanes Juan y José Bertrán Casañas y Narciso Basso Casañas. Su objetivo era la compra y venta al por menor y por mayor de mercaderías, provisiones, frutos del país y consignaciones de buques. Eran dueños de dos almacenes, uno en la playa de Punta Santiago en Humacao y el otro en la playa de Yabucoa. Además, eran los dueños de los puertos donde se encontraban sus almacenes. Por otro lado, prestaban dinero a los hacendados de la región para que continuaran sus zafras, pero en garantía del préstamo adquirirían el azúcar elaborado en los ingenios de estos.

Otras sociedades que hacían negocios fueron Castro y Collazo, Méndez y Berrios, la sociedad Palou y Sobrinos, la Sociedad Suc. C. Farina y Com. y la Sociedad Suc. Claudio C Sanz y Com. Estas otras sociedades también compraban, aunque a menor cantidad, los azúcares de varios de los ingenios de la región. Por otro lado, hubo grandes prestamistas e inversionistas en la región como Waldemar Hepp, que era apoderado general de las mercantiles alemanas en Puerto Rico, Fritze Land Com., con sede en San Juan, Mayagüez y Ponce. No obstante, como en otras regiones del país desde mediados del siglo XIX, las haciendas de azúcar experimentaron una gran crisis fiscal y fue muy difícil sobrevivir a los nuevos estándares del negocio de la caña. La mayoría de los ingenios poco a poco mermaron su producción de azúcar y, a su vez, disminuyeron la cantidad de esclavos que utilizaban en sus faenas. Una gran cantidad de ellos fueron incorporados en los servicios domésticos y otros, mientras pasaban los años, obtenían su libertad por distintas situaciones (Ley Moret). Con ese panorama en proceso, se produce la abolición de la esclavitud en 1873 y muy pocos ingenios pudieron competir con la transformación industrial de la factoría central. Muchos de ellos apostaron a que la indemnización después de la emancipación aliviaría la pérdida de la mano de obra esclava, sin embargo, no fue así ya que muchos desaparecieron como productores de azúcar. Muy pocos casos pudieron sobrellevar la crisis, y los que lo hicieron lograron modernizar sus maquinarias de producción hacia finales de siglo o al comienzo del siguiente, pero usando mano de obra libre y asalariada.

Hacienda La Solitaria de Juncos: un caso de azúcar y esclavitud en la región centro-oriental

A principios del siglo XIX, el municipio de Juncos contaba con una riqueza geográfica, al igual que otras regiones del país, que se componía de terrenos fértiles, extensos cursos de agua —río Gurabo y río Valenciano— y poca población (Córdova, 1968, p. 327). Estas excelentes condiciones junto con los nuevos incentivos económicos de la Real Cédula de Gracias facilitaron la migración de un grupo diverso de comerciantes del extranjero y otros propietarios locales (criollos) con la intención de invertir en la agricultura. A partir de entonces se usó la tierra intensamente

para la producción de la caña de azúcar, lo cual provocó la expansión inmediata de su cultivo entre los barrios del municipio. Según los documentos consultados, identificamos alrededor de cinco ingenios de azúcar moscabado operando durante este siglo. Estos eran La Constancia de Agustín Collazo, Rosalía de Jacinto Polanco Delgado, Santa Ana de Elías Barbe, La Solitaria de José Saldaña Pimental y La Mallorquina de Jaime Palou Bosh (Alemán, 2012). Con el establecimiento de esos ingenios obviamente aumentó el cultivo y producción de la caña, pero también significó la utilización de un mayor volumen de mano de obra esclava. Las distintas tareas relacionadas con la elaboración del azúcar requirieron una dotación significativa de esclavos para poder emplear los trapiches, calderas, casa de purga, corte y recogido de la caña. Aunque los ingenios de Juncos no tuvieron la capacidad productiva ni la demanda de miles de esclavos para sus labores como sí ocurrió en las haciendas de Ponce, Guayama, Mayagüez y otras (Figuerola, 2005, p. 54), cabe destacar que a partir del año 1815 observamos en diferentes documentos que varios propietarios de la municipalidad son dueños o poseedores de una cantidad notable de esclavos.

El caso más distintivo fue el de la hacienda La Solitaria, ubicada en el barrio de Gurabo Abajo, al oeste del municipio (Alemán, 2012, p. 108). El origen de este ingenio se remonta al inicio del siglo XIX, coincidiendo con el auge de la industria azucarera durante ese periodo en Puerto Rico. Según la memoria del 1828 de Tomás de Córdova (1968), en ese año ya existía en Juncos una hacienda de elaborar cañas, aunque no menciona el nombre de su dueño ni su composición (p. 325). No obstante, su origen debió ser años antes de la fecha que menciona Córdova, entre mediados de la segunda década e inicios de la otra. Sugerimos esto tras consultar y analizar varios documentos del Archivo Parroquial de Juncos, donde encontramos a sus fundadores en 1816³⁴⁹, Baltazar Saldaña y José Saldaña Pimentel (padre e hijo), como dueños de una cantidad amplia de esclavos en Juncos, que, como sabemos, eran utilizados para los oficios de la elaboración del azúcar.

349. Archivo Parroquia Inmaculada Concepción de Juncos (APICJ), libro de bautismo, t. 2, 6 de octubre de 1799-21 de enero de 1816, núm. 815, caja 1.

La Solitaria, que fue el ingenio más importante de Juncos, se componía de un trapiche de vapor (en su etapa semimodernizada), dos baterías para la elaboración del azúcar, trenes con su boca de fuego y su chimenea, y una casa destinada a purguero con sus respectivos tanques. Su fundador fue José Saldaña Pimentel, que se había casado en 1815 con la junqueña Juana Peña Márquez, hija de Dámaso Peña y Simona Márquez³⁵⁰. Sus padres fueron parientes de alguno de los fundadores del pueblo de Juncos (1797), como lo fue la familia Peña. Así que sugerimos que la unión matrimonial garantizó a José Saldaña la accesibilidad de tierras, contacto con los grandes propietarios y un nivel social prominente, muy característico de la industria azucarera decimonónica en la isla. En los años posteriores, Saldaña se convirtió en uno de los mayores contribuyentes del municipio, teniendo en su poder varias caballerías y grandes cantidades de cuerdas (acres), que las obtuvo por medio de compras a otros propietarios y en subastas de terrenos baldíos. Todo su caudal le permitió fortalecer sus negocios principalmente durante los primeros años de la segunda mitad del siglo XIX. Es en estos años cuando el ingenio La Solitaria experimentó su mayor rendimiento de producción de azúcar moscabado usando mano de obra esclava. Por ejemplo, al consultar su testamento, firmado el 12 de noviembre de 1864, observamos que sus posesiones estaban vinculadas a la relación azúcar y esclavitud³⁵¹. El documento nos permite corroborar (o al menos tener una percepción) que, en el caso de los ingenios de caña en la región centro-oriental, además de manejar el ingenio, operaban estancias para el cultivo de frutos menores, pastos y ganado. Es decir, que tuvieron que diversificar sus operaciones para poder mantener la rentabilidad que requería el negocio del azúcar y así contrarrestar las limitaciones geográficas que proveían las costas.

Entre los bienes que encontramos en el testamento de José Saldaña, además de La Solitaria, había una estancia de ganado en San Fernando de Carolina de nombre Aurora, dieciséis casas radicadas en la capital

350. Archivo General Puerto Rico, San Juan (AGPR), Protocolos Notariales, San Juan, Demetrio Giménez y Moreno, 1864, junio-diciembre, caja 202, fol. 639.

351. AGPR, Protocolos Notariales, San Juan, Demetrio Giménez y Moreno, 1864, junio-diciembre, caja 202, fols. 639-645.

(San Juan), otra estancia en Juncos llamada Unión, dedicada a pastos y frutos menores, y cuatros casas de maderas en el mismo municipio. Posteriormente, José y su esposa Juana Peña formalizaron una interesante escritura dejando establecidas varias cláusulas para sus herederos. Esa escritura fue una notaría de donación celebrada el 15 de mayo de 1866 donde especificaba el futuro de La Solitaria. Mediante el documento, los señores esposos cedieron, renunciaron y donaron todos sus bienes en partes iguales a todos sus hijos aclarando que el documento tendría validez cuando murieran. Es entonces cuando se creó la sociedad Hijos Saldaña, compuesta por todos sus hijos³⁵². Sin embargo, ese mismo año en el que se concretó la donación de sus bienes, José Saldaña fallece, causando de inmediato un cambio operacional en La Solitaria. Tras este acontecimiento, de acuerdo con el testamento, la hacienda debía ser administrada por todos sus hijos, pero como estos no eran agricultores, de inmediato la arrendaron a Eladio Saldaña y Agustín Dueño Martínez (casado con una de las nietas de José Saldaña). Al año siguiente, el 26 de agosto de 1867, rescindieron el contrato de arrendamiento y dejaron a cargo de la administración solamente a Agustín Dueño Martínez.

Cabe destacar que durante esos años la industria de la caña insular se encontraba en el clímax de la crisis por altos costos de producción, la competencia con el azúcar de remolacha en Europa, la falta de financiamiento, el encarecimiento de los esclavos, el malestar político (Grito de Lares el año siguiente) y la desintegración del ingenio en general. Además, llama la atención que aún en Puerto Rico, gran parte de los hacendados insistían en continuar produciendo azúcar moscabado con mano de obra esclava cuando gran parte de los demás productores a nivel internacional llevaban décadas incorporando el sistema de la factoría central con nuevas maquinarias que no requerían esclavos para su funcionamiento. En el caso de La Solitaria, aun cuando la crisis de la industria era sustancialmente aguda, mantenía una fuerza laboral esclava significativa (de un total de 196 esclavos que había en todo Juncos, 124 pertenecían a La Solitaria) como se puede ver en los tablas 3 y 3.1.

352. AGPR, Protocolos Notariales, San Juan, Demetrio Giménez y Moreno, 1866, caja 202, fol. 485.

Tabla 3. Esclavos registrados entre todos los barrios (Gurabo Abajo, Gurabo Arriba, Ceiba Sur, Ceiba Norte, Lirios, Pueblo, Valenciano Arriba y Valenciano Abajo) en Juncos en diciembre del 1872

Oficios	Sexo	Solteros	Casados	Viudos	Menores de 12 años	Desde 12 a 59 años	Totales
Domésticos	varones						
	hembras	18				18	18
Labradores	varones	92	5	1	2	96	98
	hembras	37	1	2	1	39	40
Sin ocupaciones	varones	19			19		19
	hembras	22			22		22
Totales		188	6	3	44	153	197

Fuente: AGPR, Fondo Municipal de Juncos, siglo XIX, esclavos, varios legajos.

Tabla 3.1. Resumen de la cantidad de esclavos en la hacienda La Solitaria en diciembre de 1872

Oficios	Sexo	Solteros	Casados	Viudos	Menores de 12 años	Desde 12 a 59 años	Totales
Domésticos	varones						
	hembras	3				3	
Labradores	varones	75	2		2	75	77
	hembras	25		1	1	25	26
Sin ocupaciones	varones	8			8		8
	hembras	10			10		10
Total general		121	2	1	21	103	124

Fuente: AGPR, Fondo Municipal de Juncos, siglo XIX, esclavos, varios legajos.

Mientras tanto, al convertirse en administrador de la hacienda, Agustín Dueño puso de inmediato su interés en adquirir los derechos como propietario de La Solitaria. Aunque de la única forma que podía convertirse en dueño absoluto de la hacienda era comprando todos los

derechos de la sociedad Hijos Saldaña. Así, entre 1871 y 1874 compró todos los derechos sobre el ingenio a los miembros de la sociedad por 110.430 pesos (moneda española)³⁵³. A partir de ese momento, sus problemas financieros empeoraron y posteriormente sus deudas aumentaron a causa de varios préstamos que recibió para mantener su hacienda. Esta situación nos muestra, tras cotejar las inscripciones del registro de la propiedad de Juncos, cómo Agustín Dueño, entre los años 1874 y 1889 (posteriores a la abolición), recibió refacción para su hacienda por la cantidad de 138.835 pesos. Es decir, que estos problemas financieros definieron el futuro de Agustín como propietario de La Solitaria, que buscó alternativas a corto plazo para mantener su hacienda. Los ingenios se desvanecían desde mediados del siglo XIX, pero muchos de ellos, y obviamente La Solitaria, perdieron la mano de obra esclava tras la abolición de la esclavitud, que provocó la desintegración total del ingenio puertorriqueño. La razón principal estriba en que muchos de los hacendados no pudieron modernizar sus aparatos tecnológicos de producción por sus altos costos, ni tampoco consideraron aplicar la división de las áreas esenciales (fabril/agrícola) aplicadas ambas bajo el sistema de la factoría central, como había ocurrido en Cuba y, un poco antes, en las Antillas Menores francesas e inglesas.

El fin de la esclavitud: la abolición en el municipio de Juncos

La mañana del 22 de marzo de 1873, el periódico *La Gaceta* anunció la abolición de la esclavitud para la isla de Puerto Rico (Díaz Soler, 2002, p. 344). El decreto aprobado en las Cortes de España, tras años en discusión y de la aplicación a medias de la Ley Moret de 1870, permitió la liberación de aproximadamente 30.000 esclavos; además, dejó sin efecto el régimen de la libreta de jornaleros impuesta por el Gobierno de Juan de Pezuela de 1848. Con la noticia, al parecer, el sistema esclavista dejaba atrás más de 360 años de vigencia. Durante esos últimos años, muchos abolicionistas como Ramón Baldorioty de Castro, Rafael María de Labra, José Julián Acosta, Ramón Emeterio Betances, Julio Vizcarrondo, Eugenio María de Hostos, la Sociedad Abolicionista Española

353. AGPR, Protocolos Notariales, San Juan, Pedro Escalona, caja 161.

y otros habían luchado de diversas formas por la causa libertadora. Esa mañana, gran parte de la población en las ciudades y pueblos celebraron y festejaron el anuncio de la emancipación. Según narra Luis Díaz Soler (2002) en su libro pionero en relación con el tema, *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*, se celebró un *tedium* en la catedral, así como varias manifestaciones en las calles capitalinas y con iluminación en las fachadas de las casas. Era una gran victoria moral y civil para un sector de la sociedad puertorriqueña que anhelaba la libertad.

Ahora bien, algunos de los sectores conservadores vinculados a los puestos administrativos y a la clase hacendada que se oponían a la abolición acogieron con recelo la noticia de la liberación por dos razones fundamentales. En primer lugar, desde que se comenzó a contemplar la idea de la abolición, ese sector se resistió a la aprobación por los efectos que podría tener sobre sus negocios. Alegaban que la mayoría de los oficios en sus plantaciones recaía en la mano de obra esclava, pues reclutar mano de obra libre era muy inestable. Para estos, el resultado de la ley provocaría la ruina total de sus negocios de caña. Ante tal escenario, y como consideración a este grupo, en el artículo 3 se estableció que los poseedores de esclavos serían indemnizados, por el valor de estos, seis meses después de la publicación de la ley en *La Gaceta* de Madrid. Además, si los libertos se oponían a firmar contratos con sus antiguos amos, estos serían beneficiados con el 23% de la indemnización que les correspondiera. Para muchos de los dueños de esclavos, la indemnización no era suficiente, no obstante, la aceptaban para no quedarse con las manos vacías. En segundo lugar, el sector conservador no estaba de acuerdo con que los esclavos disfrutaran de los mismos derechos que ellos poseían, como libertad de culto, libertad de prensa, sufragio universal, entre muchos otros. Por tal situación, y para bajar los ánimos de este sector, en el artículo 7 de la ley se expuso que los esclavos libertos gozarían de los derechos políticos cinco años después de la abolición. Bajo todo este panorama entró en vigor la transición de esclavo a liberto por medio de la contratación de los libertos para su preparación a la integración a la vida civil en la sociedad puertorriqueña.

Según el artículo 2 del decreto de la abolición, se dictó: “Los libertos están obligados a celebrar contratos con sus actuales poseedores, con otras personas o con el Estado, por un tiempo que no bajara de tres

años”. Es decir, que la libertad otorgada aproximadamente a 30.000 esclavos fue condicionada a unas regulaciones de la metrópoli con el propósito de que hicieran la transición de la vida esclava a la libertad. Ahora bien, los contratos de jornales de los exesclavos se determinaron en detalles con todas sus responsabilidades en el Reglamento de Contratación de Servicios de los Libertos, compuesto de 35 artículos. En ese reglamento encontramos cómo se llevarían a cabo las especificaciones o cláusulas de los contratos entre los emancipados y sus patrones. En los acuerdos se determinó la intervención de tres funcionarios especiales nombrados por el Gobierno Superior, a quienes se les llamó protectores de los libertos. Uno fue asignado a la capital, otro a la zona de Mayagüez y otro a la de Ponce. Según la nueva ley, se le impuso al liberto el trabajo por contratación por tres años para que fuera preparando su vida futura como hombre libre y como medida de transición entre el trabajo forzado y voluntario. La nueva condición de “libre” estuvo bajo supervisión de la autoridad que estaba facultada para hacer cumplir la ley de los contratos con todos los medios coercitivos si fuera necesario. Por otro lado, al liberto se le rodeaba de vigilancia y, en caso de resistencia, se le aplicaban distintas penas y se establecía que fuera contratado forzosamente por el Estado.

Al analizar el caso del municipio de Juncos, identificamos que en el momento de la abolición había un total de 196 esclavos. La mayoría de ellos pertenecían a dueños o administradores de haciendas de azúcar moscabado y otros a miembros de sociedades mercantiles de la región como se puede observar en la tabla 4, donde obviamente se requería un empleo mayor de mano de obra para el cultivo y procesamiento de la caña y sus derivados. Al cotejar la tabla 4 encontramos que los máximos poseedores de esclavos del municipio hasta el fin de la esclavitud fueron Agustín Dueño y los miembros de los Hijos Saldaña, para un total de 94 de ellos, que, como sabemos, eran los dueños de la hacienda La Solitaria. Adicionalmente, otros 13 esclavos le pertenecían a Eladio Saldaña Peña, que a través de su sociedad mercantil comercializaba gran parte de la producción de azúcar y frutos menores de La Solitaria. Al igual que ocurrió en otras jurisdicciones de Puerto Rico, en Juncos muchos de estos esclavos fueron contratados por sus antiguos propietarios.

Tabla 4. Poseedores de esclavos en el momento de la abolición en Juncos, 1873

Nombre de los dueños	Cantidad de esclavos
Genero Almodóvar	2
Gaspar Castro	1
Beatriz Carmona	17
Leonardo Hernández Rivera	3
Telesfora Geigel	2
Herederos de Ana María Birriel	4
Pedro Samada	1
Francisco M. Marrero	3
Mariano Machín	2
Francisco M. Díaz y López	5
Herederos de José Jesús González	2
Bruna Carrasquillo e Infante	3
Petrona Gómez y Gómez	2
José M. Arzuaga	1
Eladio Saldaña Pena	13
Francisca López	7
Pedro Sala	1
Baldomero Collazo	23
Cerefino, Tomás y Pascasio Hernández	1
Ramón Zeno	1
Zoilo Algarín y Álvarez	6
Ricardo Baerga	1
Cerefino Fernández	1
Hijos de José Saldaña	78
Agustín Dueño y Martínez	16
Total	196

Fuente: AGPR, Fondo Municipal de Juncos, siglo XIX, esclavos, varios legajos.

En el caso de la hacienda La Solitaria, encontramos en los documentos municipales de Juncos lo que posiblemente es uno de los hallazgos más importantes para la historiografía en relación con la transición de la vida esclava hacia la libertad por medio de los contratos de jornales. Como habíamos señalado anteriormente, todo esclavo estuvo sujeto a la contratación por tres años según dictó la ley de la emancipación. Cuando cotejamos los contratos de gran parte del país (disponibles), identificamos que la mayoría de las condiciones en que se enfrentaron los nuevos libertos después del año 1873 no cambió sustancialmente en comparación con la vida esclava. No obstante, en los documentos que hacemos referencia identificamos un contrato de jornal muy distinto al resto de los contratos señalados³⁵⁴. En el contrato encontramos ciertas estipulaciones y condiciones que muestran una realidad muy distinta a lo que la mayoría de los nuevos libertos experimentaron en gran parte de Puerto Rico. El contrato que mencionamos se efectuó el 20 de abril de 1873 por el hacendado Agustín Dueño Martínez con los esclavos de la hacienda La Solitaria en Juncos.

El documento está precedido por dos cartas que describen el estado de los esclavos en la hacienda La Solitaria al notificarle la abolición y el reglamento. En la primera carta, con fecha de 19 de abril del 1873, el alcalde de Juncos, Julián Hernández, notifica al gobernador, Primo de Rivera, el entusiasmo que demostraron los nuevos libertos por mantener la obediencia y lo dispuesto que se encontraban por firmar los contratos de jornales. En la segunda carta, de la misma fecha que la anterior, Agustín Dueño se dirige y notifica al alcalde de Juncos la alegría que expresaron los libertos al conocer los términos de los contratos hasta señalando que gritaron a viva voz “viva la nación española”. Ante esta descripción de las cartas, consideramos que es sumamente curioso y llama la atención la supuesta actitud de los emancipados, porque muestra un estado de conformidad o docilidad (podría ser también resignación) ante la nueva realidad, lo cual sospechamos que era la visión que querían generalizar los hacendados para mantener distante a las autoridades del Gobierno o al sindicato de libertos, y así poder continuar con el régimen en sus

354. AGPR, Fondo: Municipal de Juncos, siglo XIX, libro de contratos de esclavos, 1873, cajas: 70, 167. Expediente sobre la abolición de la esclavitud en Hacienda *La Solitaria*.

plantaciones de caña a espaldas de la ley. Aunque, por otro lado, cuando cotejamos las cláusulas del contrato que realizó el hacendado Agustín Dueño, no debemos descartar la posibilidad de que las expresiones emitidas por el hacendado y el alcalde fueran asertivas. Veamos a continuación el contrato de jornal con los libertos en el municipio de Juncos.

Copia (transcripción) del contrato de Agustín Dueño con sus libertos³⁵⁵

En el pueblo de Juncos a los veinte días del mes de abril de mil ochocientos setenta y tres D. Agustín Dueño, propietario de la Hacienda Solitaria, habiendo hecho comparecer los antiguos criados que poseía tanto varones como hembras, con el fin de demostrarles que aunque la ley por otrora a nada le obliga para con ellos, desea que desde luego empiecen a disfrutar en parte los derechos de hombres libres para lo que y mientras el Superior Gobierno disponga otra cosa les propone el siguiente contrato.

Artículo 1. Todos los libertos de edad de 18 años hasta 50 inclusive ganaran desde esta fecha cinco reales por el día y la guardia de la noche que les toque y tres reales por el que no la hagan.

Artículo 2. Los toneleros ganarán seis reales por cada bocoy de azúcar que construyan; y lo demás oficios se valorarán por días de jornal al precio de los azucareros.

Artículo 3. Los azucareros y candeleros ganaran seis reales por el día y la guardia que le toque y cuatro reales por aquellos en que no la hagan.

Artículo 4. Las hembras libertas ganarán desde la edad de 18 años hasta 40 inclusive seis pesos mensuales con obligación por esta asignación de hacer la guardia la noche que les toque, entendiéndose que el mes constará de 30 días laborales con exclusión de los festivos o aquellos en que no se trabaje.

Artículo 5. Las libertas lavanderas y planchadoras disfrutarán en la propia forma cinco pesos mensuales. Las cocineras cuatro pesos mensuales. Las enfermeras y cuidadoras de niños menores tres pesos mensuales.

Artículo 6. Los libertos menores de 18 años y mayores de 8 tanto varones como hembras disfrutarán cinco pesos mensuales; los que además de conducir carros hacen ya labores agrícolas en los sembrados: cuatro pesos mensuales

355. AGPR, Fondo Municipal de Juncos, siglo XIX, libro de contratos de esclavos, 1873. Expediente sobre la abolición de la esclavitud en Hacienda La Solitaria, varios legajos (transcripción del autor. Se ha mantenido la redacción original del documento).

los que únicamente conducen carros: tres pesos mensuales los que ayudan a arar conduciendo los bueyes y dos pesos mensuales los que ayudan a los mudadores de reses a dar agua. Como vía de gratificación y para estimularlos al trabajo recibirán estos menores dos reales cada domingo y el resto de su salario quedará en poder del contratante, hasta que arreglada definitivamente la cuestión social el Superior Gobierno determine quién deba manejar sus intereses.

Artículo 7. Los libertos menores de 8 años y los inútiles para el trabajo continuarán como hasta hoy en el fundo hasta que el Gobierno resuelva otra cosa.

Artículo 8. Es obligación del contratante dar a sus contratados dos comidas sanas todos los días. También es de su obligación asistirlos y cuidarlos si enfermaren, proporcionarles medicina y facultativos para que les recete en aquellas enfermedades que lo requieran. Asimismo, es de cuenta del mismo proveer a sus asalariados de las herramientas y útiles que necesitan para sus respectivos trabajos, deberá vestir y lavar la ropa de los menores de 18 años abajo, y dar a estos albergue donde dormir y a donde recogerse cuando enfermaren con separación de sexos.

Artículo 9. Es obligación de los contratados trabajar con asiduidad: respetar y obedecer las órdenes que por sus superiores se le transmitan y vigilar por los intereses del fundo.

Artículo 10. Cualquier falta que se cometa tanto de insubordinación como de quimerías de unos con otros como otra de distinto género será castigada en la forma que la autoridad local la determine para lo que se pondrá en su conocimiento.

Artículo 11. El contratado que pierda parte de un día laborable sufrirá el descuento correspondiente del jornal que devengue.

Artículo 12. Es obligación de los contratados cuando las circunstancias lo exijan hacer la fajina los días festivos y por este trabajo se les abonará medio jornal y a los asalariados por meses se les contarán cada dos fajinas por un día.

Artículo 13. En caso de enfermedad el contratado no tiene derecho mientras esta dure a previo jornal de ningún género.

Artículo 14. Es obligación de los contratados en los días que no están de guardias recogerse a descansar a las nueve de la noche lo más tarde, así como pedir licencia para salir del fundo, sea de noche o de día pues así lo exige el orden.

Artículo 15. De este contrato se dará conocimiento al Sr. juez local para que con anuencia del síndico lo rectifiquen si lo creen necesario y fecho lo eleven a la superioridad.

Artículo 16. Este contrato cesará luego que por el Superior Gobierno se dicten las reglas bajo las cuales deben formarse en cumplimiento de lo que dispone el artículo 2 de la soberana Ley sobre abolición de la esclavitud en esta isla.

(Firma) Agustín Dueño

Como se puede observar en la transcripción del documento, este contrato de jornal es posiblemente uno de los más ricos y detallados en información a la hora de describir responsabilidades y los jornales devengados por las tareas de los nuevos libertos. En primer lugar, identificamos en el contrato la edad de los libertos jornaleros (18-50) y el pago recibido por el trabajo diurno o nocturno. En segundo lugar, se detallan los tipos de trabajo especializados en la producción de azúcar y derivados de los hombres y mujeres emancipados y el pago recibido por cada una de sus funciones; por ejemplo, en el caso de los azucareros, los candeleros cobrarían 6 reales por día y los toneleros ganarían 6 reales por cada bocoy. En las funciones de la fuerza laboral femenina se describe el pago de 5 pesos mensuales para las lavanderas y planchadoras, 4 pesos mensuales a las cocineras, a las enfermeras y cuidadoras de niños 3 pesos mensuales, y las mujeres que hacían guardia nocturna cobraban 5 pesos mensuales, dejando establecido que el mes consistía en 30 días laborales con exclusión de los días festivos. Además, encontramos un avance interesante y significativo en el nuevo mundo laboral de los libertos menores de edad. En el contrato se especifica la cantidad del jornal a pagar a los menores de edad según la variedad del sexo y por la labor en las distintas tareas agrícolas que ejercieran (cultivadores, conductores de bueyes, y otros).

Por otro lado, observamos en el contrato las obligaciones de cada uno de los vinculados; por ejemplo, el contratante estuvo obligado a proveer a los libertos dos comidas diarias, asistirlos y cuidarlos en caso de enfermedad, proveerles medicina, administrarles herramientas y utensilios para los oficios, y albergue para dormir. Mientras que los libertos tenían

como deber trabajar efectivamente, respetar y obedecer las órdenes de los superiores y vigilar los intereses de la hacienda. Adicionalmente se establecían los castigos de ser necesarios, el pago por no terminar el día de trabajo, el pago por trabajar en días festivos y el horario que tenían que estar ya en sus hogares cuando no trabajasen. Cabe destacar que los acuerdos del contrato fueron discutidos y explicados en su totalidad a viva voz entre las autoridades municipales y los libertos de la hacienda La Solitaria, quienes aprobaron unánimemente las condiciones que Agustín Dueño les ofrecía para permanecer en sus funciones según establecía el artículo número 2 de la Ley de la abolición. En fin, este contrato pone en perspectiva la posibilidad de que algunos hacendados redactaran contratos muy distintos y personalizados a lo establecido por ley; como también permite analizar y generar nuevas consideraciones sobre las nuevas condiciones que comenzaron a vivir o experimentar algunos de los esclavos tras la abolición a través de los contratos de jornales.

Consideraciones finales

Uno de los aprendizajes más significativos que se adquiere al estudiar el binomio azúcar y esclavitud es entender cómo el consumo de un producto a gran escala determinó las extremas condiciones de vida de millones de seres humanos por más de 300 años. La oferta y demanda en el mercado estableció el cómo, cuándo, dónde y qué de lo que se iba a producir a beneficio de las potencias mundiales durante el intercambio entre el Viejo y Nuevo Mundo. Además, influyó en el ritmo del desarrollo histórico, político, cultural y socioeconómico de todos los miembros que componen el Caribe. Solo basta analizar las razas de los países caribeños para darse cuenta de la notable herencia a través de la mezcla racial que generó el sistema esclavista de la plantación de caña. A causa de ello cuando cotejamos la literatura sobre el tema, encontramos que la producción historiográfica es sumamente amplia, principalmente los trabajos sobre el Caribe inglés y Cuba. En relación con Puerto Rico, llama la atención que un grupo variado de investigadores en la actualidad señala que el tema de la esclavitud, producido durante la década de los años ochenta primordialmente por historiadores de la generación de la “nueva historia puertorriqueña” (Ramos Mattei, Curet, Baralt, Nistal

y otros), está agotado y sin nuevas oportunidades para estudiar. Sin embargo, no creo que sea así. Al respecto, Francisco Scarano (1986), en su artículo “Población esclava y fuerza trabajo: problemas del análisis demográfico de la esclavitud en Puerto Rico, 1820-1873” y en su más reciente publicación en *Centro Journal*, “Revisiting Puerto Rico’s Nineteenth century Sugar and Slavery History” (2020), reafirma y pone en relieve la necesidad de abordar otros temas que aun hoy no sean estudiado, y por ello desconocemos un sinnúmero de fenómenos que sospechamos que debieron haber ocurrido durante el proceso de la esclavitud.

Cuando miramos el caso de la región centro-oriental, vemos que el fenómeno que allí existió es distinto a lo que ocurrió en los grandes modelos esclavistas de las costas del sur y sureste del país, por lo que rompe el patrón de lo que se había establecido en la historiografía revisionista. Sin embargo, sufrió las mismas consecuencias, al igual que en todos los lugares que se implementó el sistema de la trata. No obstante, pudimos conocer tal fenómeno gracias a la consulta de nuevas fuentes, la revisión historiográfica y la selección de una región no estudiada en profundidad. Por tal razón, es imprescindible explorar nuevas consideraciones o apreciaciones en la relación azúcar y esclavitud, ya que aún quedan muchas interrogantes por resolver, diversos problemas de estudios que atender y regiones de Puerto Rico sin investigar.

Referencias bibliográficas

- Abbad y Lasierra, I. (2011). *Historia Geográfica, Civil y Natural de la Isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*. Anotada por José Julián de Acosta y Calvo. Ediciones Doce Calles.
- Alemán, J. (2012). *A moler caña: origen de The Juncos Central Company y los contratos de refacción, siembra y molienda con sus colonos, 1900-1926* [Tesis doctoral inédita, Universidad Interamericana de Puerto Rico].
- Burset Flores, L. (2016). *La región centro oriental: una aproximación a su historia colonial*. Editorial Luscinia C. E.
- Cabrera, L. (2010). *De los bueyes al vapor*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Carlo-Altieri, G. (2010). *El sistema legal y los litigios de esclavos en Indias (Puerto Rico - siglo XIX)*. Ediciones Puerto.

- Córdova, P. (1968). *Memorias, geográficas, historias, económicas y estadísticas de la Isla de Puerto Rico* (t. 2). Editorial Coquí.
- Cubano, A. (1990). *El hilo en el laberinto: claves de la lucha política en Puerto Rico (siglo XIX)*. Ediciones Huracán.
- Díaz Soler, L. (2002). *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Figueroa, L. (2005). *Sugar, Slavery and Freedom in Nineteenth-century Puerto Rico*. The University of North Carolina Press.
- Gelpí, E. (2000). *Siglo en Blanco. Estudio de la economía azucarera en Puerto Rico, siglo XV*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Morales Carrión, A. (1978). *Auge y decadencia de la trata negrera en Puerto Rico (1820-1860)*. Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe.
- Moscoso, F. (1998). Oro y azúcar en Puerto Rico: Gonzalo de Santa Olalla, 1500-1550. *Op. Cit. Revista del Centro de Investigaciones Históricas*, (10), 201-233.
- (2001). *Agricultura y sociedad en Puerto Rico. Siglos 16 al 18*. Editorial del Instituto de Cultura Puertorriqueña.
- Moya Pons, F. (2008). *Historia del Caribe: azúcar y plantaciones en el Mundo Atlántico*. Editora BÚHO.
- Pérez Vega, I. (2015). *Las sociedades mercantiles en Ponce*. Ediciones Puerto.
- Piqueras, J. (2002). *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado*. Fondo de Cultura Económica.
- Ramos Mattei, A. (1981). *La hacienda azucarera: su crecimiento y crisis en Puerto Rico siglo XIX*. CEREP.
- Rosario, R. (1995). *La Real Cédula de Gracias de 1815 y sus primeros efectos en Puerto Rico*. Universidad de Puerto Rico.
- San Miguel, P. (1989). *El mundo que creó el azúcar. Las haciendas en Vega Beja, 1800-1873*. Ediciones Huracán.
- Santamaría García, A. (2005). Reformas coloniales, economía y especialización productiva en Puerto Rico y Cuba, 1760-1850. *Revista de Indias*, 65(235), 709-728.
- Scarano, F. (1986). Población esclava y fuerza trabajo: problemas del análisis demográfico de la esclavitud en Puerto Rico, 1820-1873. *Anuario de Estudios Americanos*, (43), 3-24.
- (1992). *Haciendas y barracones: azúcar y esclavitud en Ponce, Puerto Rico 1800-1850*. Ediciones Huracán.
- (1982). *Azúcar y esclavitud*. Universidad de Puerto Rico.

- (2015). *Puerto Rico, Cinco siglos de historia*. McGraw-Hill.
- (2020). Revisiting Puerto Rico's Nineteenth century Sugar and Slavery History. *Centro Journal*, 32(1), 4-32.
- Tapia, G. (2014). *La Central Lafayette: riqueza, desarrollo y política en el sureste de Puerto Rico*. Ediciones Magna.
- Williams, E. (1984). *From Columbus to Castro. The History of the Caribbean*. Vintage Books Edition.
- Zannetti Lecuona, O. (2012). *Esplendor y decadencia del azúcar en las Antillas Hispanas*. Editorial de Ciencias Sociales.

Campesinos monteros en Santo Domingo colonial: dispersión rural en la sociedad esclavista

Raymundo González

Archivo General de la Nación, República Dominicana

Desde el siglo XVI, en Santo Domingo, convertirse en campesinos monteros fue un medio que encontraron los esclavos y manumisos para forjarse una vida independiente de la que le imponían sus amos. De forma espontánea, la escasa población y la devastación de zonas enteras facilitaron la dispersión rural de negros y mulatos libres, que podrían parecer tan ajenos a las principales villas y ciudades, como lo eran los cimarrones o negros alzados en manieles y palenques. En la segunda mitad del siglo XVIII, aquella vía se vio amenazada por las políticas de población y fomento, a las que reaccionaron los propios campesinos monteros formando aldeas o agregaciones que respondían a un patrón nuevo de dispersión rural.

Decadencia económica y expansión de las monterías

Tras la crisis de la explotación minera en la tercera década del siglo XVI, a la que sucedió la plantación azucarera hasta su decadencia en la séptima década, quedaron, entre los tipos de explotaciones o haciendas establecidas en Santo Domingo colonial, las estancias agrícolas de cañafístola y jengibre, que producían para la

exportación, además de los hatos y las monterías, ambos dedicados a la actividad ganadera cuyo principal negocio fue el comercio de los cueros o pieles vacunas. La ganadería se podía considerar también como subsidiaria de las demás actividades económicas, pues, ante todo, proporcionaba el alimento para la fuerza de trabajo esclava, pero, además, los animales servían para la movilización del combustible de leña y otros insumos procedentes del bosque que requerían la minería y la fabricación de azúcar, así como la disposición en almacenes de sus producciones (Cassá, 2003; Del Río Moreno, 2012; Rodríguez Morel, 2012).

Desde muy temprano se practicó la montería de animales alzados o cimarrones. Estos eran originalmente domésticos, como el ganado vacuno, porcino y equino, los cuales en campos abiertos y despoblados se adaptaron rápidamente a la vida silvestre. Estos animales no existían en el periodo indígena, pues habían sido introducidos en la isla en los primeros años por los colonizadores procedentes de la península Ibérica y las islas Canarias. A estos animales el clima tropical les resultó benigno y su número se incrementó de forma sorprendente; así lo ponderaron importantes cronistas de las Indias en el siglo XVI (Gutiérrez Escudero, 2018, pp. 343-345). Junto a la montería, que era una actividad surgida con la colonización española, el conuco indígena sobrevivió, aunque adaptado y transformado.

La montería y el montero cumplieron también diversas funciones: distintos autores se refieren a la cacería como actividad lúdica y agónica, caracterizada por el enfrentamiento del hombre con la fiereza del animal montaraz. Empero, no hay que olvidar que estos hombres fueron esclavos (indígenas, negros y mulatos) y que su producto, los cueros, constituyeron para sus respectivos amos “una caudalosa granjería”, como la llama Juan de Castellanos (1944) en sus *Elegías de varones ilustres de Indias*. Estos propietarios ocasionalmente participaban de manera directa en la cacería, siempre asistidos por sus criados y esclavos, quienes realizaban las principales faenas.

Mestizos, indios, negros y mulatos / Siempre dan a caballos malos ratos. /
Por recuestos, por cerros y collados, / O por la rasa cumbre de la sierra, /
Se arrojan tras las vacas y ganados / De que hay infinidad en esta tierra, /
Desjarretando toros madrigados / Del bravo cimarrón que no se encierra /
Y en esto son tan hábiles y diestros / Que pasarán do quiera por maestros (p. 47).

Una descripción del padre Labat, misionero dominico francés y vicario de su orden para las Antillas, ha sido considerada por Pedro Mir (1987) como la vívida imagen del montero, “su fotografía, una verdadera lámina, tomada con su pluma” (p. 98). Esta surge a propósito del encuentro, a fines del siglo XVII, en la costa norte de la isla de Santo Domingo, con dos cazadores que enarbolaban una bandera como signo de su disposición a comerciar, lo cual dio la oportunidad a dicho misionero para observarlos de cerca:

Daba gracia la vestimenta de esos dos cazadores. Solo tenían un calzón y una camisa, el calzón era estrecho y la camisa no entraba en él, les quedaba por encima como las casaquillas de nuestros carreteros y era un poco menos ancha. Esas dos piezas estaban tan negras y embebidas de sangre y de grasa que parecían ser de lona. Un cinturón de piel de buey con el peso apretaba la camisa y sostenía, de un lado, una vaina con tres o cuatro cuchillos grandes como bayonetas, y del otro una cartuchera corriente. Llevaban en la cabeza la copa de un sombrero al que le quedaban unos cuatro dedos de ala, cortada en punta sobre los ojos. Su calzado era sin costura y de una pieza (Labat, 1979, como se cita en Mir, 1987, p. 98).

Esa descripción de la vestimenta se amplía con la forma en que se hacía el calzado, aunque lo que captó la pluma del misionero fue la apariencia exterior de estos hombres. Tal “verdadera lámina”, al decir de Mir, llama la atención hacia el modo de vida “semisalvaje” de estos cazadores. Cabe añadir que el dominico Labat sabía muy bien que no estaba describiendo a bucaneros. Pronto la actividad de la montería, que propiciaba la vida aislada y dispersa, se constituyó en un modelo de vida para los esclavos que alcanzaban su libertad; lo fue igualmente para los alzados o cimarrones y sus descendientes, que se refugiaban en los manieles y palenques ubicados en zonas montañosas. Y más adelante fue un aliciente para los esclavos huidos de la colonia francesa, al oeste de la colonia española de Santo Domingo, que muchas veces pasaron a ser “esclavos ocultos” en Santo Domingo antes de convertirse en conuqueros y monteros (González, 2018a, pp. 267-278).

La montería acompañó a la actividad de los hatos desde los inicios de la colonización española. Como consecuencia del desarrollo de la economía ganadera desde mediados del siglo XVI, creció aún más, quedándose

como la principal actividad económica a lo largo de los siglos XVII y XVIII, después del empobrecimiento general que conllevó la destrucción de las villas del norte y el oeste de la colonia, entre 1605 y 1606, por orden del rey Felipe III. Había un gran número de hatos y hatillos en toda la geografía de la isla, que ocupaban enormes porciones de terreno, pero no guardaban proporción con la cantidad de ganado que contenían:

Estos terrenos son inmensas sabanas o praderas naturales, en las cuales hay, sin embargo, algunas partes de bosques, y de estos, uno está a menudo, en la extremidad del hato, de modo que ese bosque, que se llama *venerie* (montería) pueda ser común a otros hatos limítrofes (Moreau de Saint Mery, 1944, p. 100).

Esos extremos boscosos contrastaban con el resto del hato porque podían dar la impresión de ser un espacio vacío. A la vez, esto revela la importancia de los terrenos de montería, pues en ellos se encontraba el ganado mostrenco: “La montería, que puede servir de guarida a los animales durante los grandes calores, tiene también por objeto atraer a los animales montaraces, cuya caza sustenta a los colonos” (Moreau de Saint Mery, 1944, p. 100).

Lo anterior configuró la montería como actividad marginal distinta, pero a la vez contigua a la crianza en los hatos, ya que por lo regular esta proporcionaba el sustento de monteros y hateros. En ambos tipos de explotaciones prevaleció el sistema de crianza libre o ganadería extensa, que apenas requería cuidados del criador, el cual se extendió a lo largo del territorio de la colonia. No obstante, solo los últimos tenían un lazo estrecho con el mercado colonial, al que estaban vinculados a través del “sistema de pesas” repartos de ganado para el suministro de carne a la ciudad de Santo Domingo y, ya en el siglo XVIII, por medio del abasto de carnes a la colonia francesa vecina, de contrabando en buena parte, aunque en determinados periodos operó simultáneamente de manera legal (Gutiérrez Escudero, 2018, pp. 379-388).

Los monteros no se lucraron de ese negocio, aunque en ocasiones algunos se ocuparon de las faenas para coger ganado alzado por orden de los amos de hatos, que les permitían utilizar las monterías que usufructuaban. En tal sentido, se comprende que a los monteros se les considere

como peones del hatero (Rodríguez Demorizi, 1975, p. 308). La actitud de mantenerse al margen y el estilo frugal de vida hizo que se les considerase personas ariscas y ajenas a la vida civilizada. Sánchez Valverde (1988) da cuenta de que a los monteros se les llamaba también “orejanos”, nombre que se daba también a los animales alzados o extravagantes, y en cierto modo de la generalización de su modo de vida: “*Orejanos*, este es el nombre que se da en Santo Domingo a todos los habitantes de sus poblaciones interiores, que viven de criar ganados y de cazar en el monte los alzados, a que llaman *Montear*” (p. 188, nota). Puede afirmarse que este modo de vida se perfiló como un modo arcaico de vida campesina, caracterizado por el autoconsumo, la vida austera y trashumante, a lo que se agrega su rechazo de la actividad mercantil de acumulación. Esto no significa que no tuviera comercio alguno, sino que el mercado no era la prioridad ni el destino de su producción; más allá del trueque, su comercio era limitado, casi siempre para satisfacer necesidades de vestido e instrumentos de labor.

Carácter de los modos de vida de los monteros: su aprovechamiento económico y social en la colonia

Sin duda, la cacería puede considerarse como una actividad económica depredadora de recursos naturales, como lo es la tala de bosques y la minería extractiva cuando responde a la demanda del mercado capitalista y se hace sin apenas controles. En realidad, esta era la situación para los grandes propietarios de hatos que comercializaban decenas de miles de cueros. Para estos, el enorme número de animales, la escasez de la población y su dispersión, además de lo lejano que se hallaba el hato ganadero de realizar una crianza sistemática mediante la aplicación del trabajo esclavo regular, lo que, dado el escaso desarrollo de las fuerzas productivas, además de costoso, les imponía un límite imposible de cruzar. Desde el siglo XVI, como señala Cordero Michel (2014), las ordenanzas permitieron a los esclavos vaqueros libertad de movimiento; utilizaban caballos de montar para recorrer el hato y usaban armas blancas. De hecho, las condiciones de trabajo de los esclavos en los hatos tenía mucho en común con las de los esclavos jornaleros de las zonas urbanas y los entornos rurales de estas, en lo que respecta al trato de los amos hacia los

primeros; la laxitud que exhibe dicho trato, expresa el autor citado, no hay que atribuirlo a “la religiosidad de los amos”, sino a que el destino de la producción pecuaria de la colonia solo respondía a la débil demanda local, y no a la del mercado mundial capitalista, como ocurrió después con las producciones de la colonia francesa de Saint-Domingue en el siglo XVIII o de las españolas Cuba y Puerto Rico en el siglo XIX (pp. 94-98).

Tales circunstancias hicieron de la montería una práctica no solo tolerada por los señores de hatos, sino necesaria y oportuna. En efecto, el trabajo de los monteros permitió aprovechar el numeroso ganado alzado u orejano que estaba fuera del alcance de los pocos peones esclavos que poseía el hatero. El paisaje rural incluía así a estos grupos de vividores dentro de los montes.

Como tal formación campesina, la montería evolucionó durante la época colonial —sin dejar de tener en su centro la caza y el pequeño conuco de subsistencia— hasta constituir un oficio de la gente rural dispersa y pobre. Las fuentes presentan a dichos campesinos monteros como gente de constitución recia, de vida aislada y con claro sentido de autarquía e independencia, lo que contrastaba con la subordinación exigida a los trabajadores en la sociedad esclavista colonial. Por ello, los monteros como sector social marcaron en la colonia el perfil sociocultural de las clases populares rurales, en particular de las personas libres, fuesen criollos blancos, mestizos o mulatos empobrecidos, así como también negros y mulatos horros y sus descendientes. Este grupo se consolidó socialmente, en un proceso lento pero sostenido, con la incorporación de numerosos esclavos manumisos desde el siglo XVI, incrementándose en los siglos XVII y XVIII. En ese tiempo construyeron un modo de vida con el que resistieron a las colisiones de la modernidad temprana (González, 2018b, pp. 511-542).

Este proceso no pasó desapercibido para las autoridades, por lo cual desde mediados del siglo XVII se crearon en Santo Domingo las primeras milicias rurales con negros y mulatos, esclavos y libres, mediante las cuales se incorporó a los monteros a la defensa de la colonia, lo que constituyó además un mecanismo de control social de estos sectores populares en crecimiento, considerados potencialmente peligrosos (Serna Herrera, 2000). Varios autores modernos subrayan que la vida austera del campesino montero no se diferenciaba en mucho de la del amo ha-

tero, que estaba igualmente sometido a todas las estrecheces materiales del primero (Mir, 1987). Se argumenta así que el acercamiento económico hacía disminuir las diferencias sociales, aunque, como ha señalado Hoetink (1972), no hay que perder de vista “que a veces es precisamente la nivelación económica la que hace más rígidas las líneas divisorias sociales” (p. 275).

A la diferencia social indicada, hay que añadir la distinta finalidad de su actividad, pues en el caso del montero, esta se limita por lo común a la satisfacción de las necesidades para su subsistencia y la de su familia. Las incursiones de cacería a pie en los montes fue el modo tradicional de realizar las tareas de montería (raras veces a caballo, salvo que estuviera realizado faenas al servicio de los señores de hatos). Esta incursión podía durar uno o varios días, en los que debía vivir con los frutos del monte, a la manera de recolectores. Para su trabajo el montero se hacía acompañar de una trailla de perros amaestrados que ayudaban en la localización y seguimiento del ganado, pero también a las operaciones de cercar y atacar la presa cuando se trata de puercos y reses; es una práctica que perdura hasta hoy en espacios apartados del sur y el este dominicanos (Davis, 2010, pp. 3-4). También iba preparado con lanza, cuchillo medialuna y machete, luego reducido al machete y cuchillo, así como el imprescindible macuto con el casabe, el tasajo y la raspadura; dicho macuto servía para recolectar otros frutos en el camino. La medialuna se podía amarrar a la punta de la lanza, hecha con una vara de madera muy dura y resistente, y con ella desjarretar al toro o la vaca cimarrones que luego se sacrificaba y desollaba con el mismo cuchillo medialuna (Moreau de Saint-Méry, 1944, p. 103). Los cueros eran curados de forma temporal con cenizas, sal, bija y naranjas agrias, con lo que duraban hasta que eran transportados a los almacenes de los hateros o los comerciantes, si fuera el caso, quienes los pagaban en especie con otras mercancías que necesitaban los monteros, o a cambio de los beneficios de poder montar, aprovechar el ganado de cerda y tener conucos en los terrenos de sus propiedades. Como se ha referido anteriormente, los monteros trabajaban para los hateros o señores de ganado, propietarios de grandes extensiones de terrenos, en periodos específicos como el de reunir “la pesa” o cuota correspondiente al ganado que se enviaba a la capital de la colonia u otras tareas. Este rasgo de subordinación “pactada” entre propietarios

y monteros usufructuarios se prolongará hasta después de finalizar la colonia (Antonini, 1973, pp. 96-122).

Seminómadras, esos hombres y mujeres monteros, desechados por las relaciones de producción mercantiles, se constituyeron poco a poco en grupos de comunidades autosuficientes. Vivían en pequeñas y esparcidas aldeas. Se movían durante su trabajo en pequeños núcleos siempre de manera dispersa; en sus jornadas trashumantes cubrían grandes extensiones de terreno para satisfacer sus necesidades de alimentación, vestido e intercambios con los pobladores circunvecinos. Aunque no vivieron totalmente aislados, preferían sitios deshabitados para realizar sus cacerías; esto era lo que ofrecía, por ejemplo, la zona del Petit Trou en el siglo XVIII, según relata Moreau de Saint Mery (1944):

Al este de las montañas de Baoruco está el río Nayaucu; después el cabo Mongón, que está a 2.500 toesas de la punta del Baoruco. Del cabo Mongón, siguiendo la costa que se dirige casi al norte, se lleva a un puertecito llamado por los españoles mismos el Petit Trou [...]. El Petit Trou (el Hoyito) es poco profundo y sembrado de escollos; pero como este cantón abunda en cacería, está constantemente frecuentado por los cazadores, que se llaman también monteros, por el nombre de la clase de bueyes montaraces que ellos persiguen, u orejanos, porque esos bueyes no tienen las orejas cortadas, a diferencia de los corraleros o mansos. Algunos barquitos de la ciudad de Santo Domingo vienen a veces a este puerto para buscar la carne y manteca que ha producido la caza (pp. 112-113).

Una referencia descriptiva sobre la forma de vida en pequeñas aldeas de los monteros se halla en informes o memorias de viaje de visitantes franceses, quienes visitaron la colonia en el siglo XVIII. Puede verse como una imagen que complementa el retrato hablado del dominico padre Labat, que vimos anteriormente. Esta imagen proviene del *Diario del señor Butet* a través de los pasajes que incluyó el jesuita Charlevoix en su *Historia de la isla Española o de Santo Domingo*. En marzo de 1716 el primero salió del Cabo hacia la colonia española llegando a Santiago, de donde pasó a La Vega, que describió como villas cuyas viviendas, con muy pocas excepciones, eran chozas. En general, “no se ven sino chozas y cabañas, donde apenas se está a cubierto” (Charlevoix, 1977, p. 385). En realidad,

se trataba de bohíos, construcciones típicas que utilizaron los aborígenes taínos hechas con materiales y fibras vegetales de la isla, los cuales albergaron a la generalidad de la población, especialmente en las zonas rurales (Cordero, 2003, pp. 103-128). La generalidad eran misérrimos bohíos, como el descrito por María Ugarte (1997, 1998) en el paraje de Barrancas, jurisdicción de Boyá, a partir de un inventario de marzo de 1776: “Cuatro taburetes [...] forman el único mobiliario de la poco confortable vivienda campesina. Una paila de cobre que pesa 16 libras [...] es el objeto más valioso del interior”. Continúa la enumeración con una “tinaja de Castilla” para conservar fresca el agua, algunas “botijuelas” que sirven para traerla desde el arroyo o manantial. “Una tacita que vale diez reales, una cana desbocada, un frasco y una limeta completan la lista del reducido ajuar de que se valen para el servicio de la casa”. Comenta al completar el inventario: “No existe un lecho donde reposar al regreso de las rudas tareas de la tierra y el monte, ni tampoco una mesa donde apoyar los brazos fatigados en las horas cálidas del trópico” (p. 253).

Siguiendo con el *Diario* de Butet, al llegar a Cotuí, señala el oficial francés que el lugar “solo es recomendable por una mina de cobre” que está a dos leguas de la villa hacia las montañas del sureste. Refiriéndose a la villa, escribe: “Esta aldea no tiene sino 50 chozas pobrísimas; su dependencia se extiende 25 leguas a lo largo de las montañas subiendo al este”. Sobre la labor y al comercio de su gente, señala que “el comercio principal de estos montañeses consiste en las carnes saladas, el sebo y los cueros que llevan a Santo Domingo. Toman también muchos caballos salvajes, que van a vender a las habitaciones francesas” (Charlevoix, 1777, p. 379). En este último caso, Butet parece describir a pequeños hateros y monteros que vivían agrupados en un poblado. Otro ejemplo, esta vez de habitantes dispersos, es

El distrito denominado Baní, que se extiende diez leguas a lo largo del mar, hasta las salinas hacia la bahía de Ocoa. Su anchura no es sino de dos o tres leguas, entre el mar al sur y montañas áridas e inaccesibles al norte; no se ven allí ni aldeas ni poblaciones; sin embargo, se mantiene en él una compañía de 140 hombres (t. 2, p. 384).

Estas milicias, desde luego, estaban formadas por monteros.

Pobreza, despoblación y dispersión rural: contexto y relaciones sociales de los campesinos monteros

Tras las despoblaciones de Osorio, solo una mínima parte del ganado, alrededor del 10%, pudo trasladarse a los nuevos destinos. El resto pasó a engrosar el número de ganado alzado, el cual debió exceder las cifras anteriores. Además, negros huidos de sus amos y otros con su licencia se quedaron en la zona como cazadores furtivos para las autoridades; pronto adoptaron la vida trashumante de los monteros. Los antiguos propietarios de hatos quedaron habilitados para ir a cazar en las zonas abandonadas, pero la recuperación de los cueros, cuya demanda exterior no cesaba de crecer, fue más bien obra de esta población flotante, que entregaba los cueros en trueque de herramientas, ropa y enseres, mientras aprovechaba parcialmente la carne de los animales para su sustento. Conforme se refieren a las despoblaciones y sus consecuencias, las fuentes del periodo dan cuenta de la expansión de las monterías. El canónigo Luis Jerónimo de Alcocer (2008), en 1650, describe de forma escueta la despoblación de la isla:

La isla esta despoblada y falta de gente porque en tantas leguas de tierra que contiene no ay mas de cinco ciudades y quatro villas de muy corta vecindad y ya los indios se an acabado; solo resta de ellos vn pueblo que llaman Boya que oi no tiene seis vecinos. Los negros son los que cultiuan la tierra y crían ganados y estos también van faltando porque mueren muchos y en estos tiempos no vienen mas de Etiopía (p. 201).

Refiere, asimismo, que las monterías fueron el único tipo de haciendas que habían quedado en toda la zona devastada: “Y solo quedaron en aquellas partes vnas pocisiones que llaman monterías adonde van a hacer cueros de vacas con licencia del Gouernador y no de otra suerte”. Alcocer pondera la “gran abundancia de ganado mayor por los montes, bosques y arcabucos”, que desde el siglo anterior llamó la atención de los cronistas. Allí solo se va a matar las reses “para aprouechar los cueros”, sin sacar ninguna utilidad a la carne. Otro tanto se hace con el “ganado de cerda siluestre que matan para aprouechar la manteca que es la que se gasta en esta Ysla y en otras partes de las Indias” (pp. 197 y 200). Además, señala que por la banda norte despoblada también los extranjeros se

aprovechan del gran número de ganado y “vienen a hacer cueros y carne de vacas y cebo, y manteca de ganado de cerda para llevar a vender a otras partes de las Indias”. A ello atribuye que cada vez menos personas busquen licencia del gobernador para ir a estas partes, “porque cada día se allan con los enemigos a las manos y suceden muertes y prisiones” y los enemigos “an llegado [a] la tierra adentro adonde no se pensó que xamas llegarían” (pp. 197 y 200-201).

Más adelante, en el mismo siglo XVII, el arzobispo Carvajal y Rivera (1957) se refiere a los monteros para resaltar la extrema pobreza de la colonia a consecuencia de las devastaciones: “Las mandaron (y si razón) despoblar, perdieron lo principal sus vecinos, porque las casas y monterías no se conducen; desde entonces empezó a empobrecer la Isla”. Y aún más:

Su sustento de los más, son silvestres frutas, y la carne que les dá su lanza, con no poco peligro. Habitan en los montes, como salvajes, por no tener qué vestirse, ni con qué comprarlo. Las epidemias continuas se originan de sus malas viandas [sic], en ellas carecen de medicinas, mueren de necesidad (pp. 117 y 169).

La tremenda situación de pobreza que expuso era agravada por los terremotos y frecuentes huracanes, pero, sobre todo, el arzobispo responsabilizaba de mantenerla y empeorarla al monopolio comercial sevillano.

En el mismo sentido escribe, en 1699, Fernando Araujo y Rivera (2008), oidor decano de la Audiencia de Santo Domingo, al ponderar el ganado mayor y menor que produce la colonia “en tanta abundancia sin dueño conocido que se estiman por de naturaleza fiera, y se hacen de aquel que primero los coge, viviendo algunos solo de montearlos”. Enseguida describe las distintas salidas que podía tener el producto de la montería una vez realizada:

[...] si es Ganado de cerda para mantenerse, y sustentar sus familias; si son Cavallos, mulas o jumentos para domarlos, servirse de ellos, o venderlos; y si toros para aprovecharse de los Cueros, o en la Ciudad, si hay ocasión de ello, o en las bocas de los ríos a los Extrangeros que concurren a comerciar (p. 278).

Aparte de los daños causados por los frecuentes huracanes, la abundancia de ganado solo era limitada por la actividad de los bucaneros y a causa de “una plaga que hay en aquella Ysla de Perros alzados que llaman Gívaros tan nocivos como los Lobos de estos Reynos los que se sustentan de todo género del Ganado referido recién nacido”. Esta fue realmente una preocupación de todo el siglo XVII, teniéndose que organizar cuadrillas de monteros para matarlos e imponer cuotas de perros jíbaros muertos a las incursiones de monteros, quedando entre ellos como una práctica común el exterminar los perros de esta clase; al parecer se pudo mantener cierto control contra la mencionada plaga de perros, aunque en el siglo XVIII es acompañada de epizootias como el gusano de la mosca y otras enfermedades que diezmaron el ganado vacuno principalmente.

Araujo y Rivera destacó, asimismo, la pobreza de la generalidad de los monteros y pequeños hateros (“por ser más de las dos tercias partes gente pobre”), por lo que escasamente tenían esclavos para hacer conucos o sembradíos (“siendo muy pocos los que se aplican a hacer algunas sementeras, por quanto solo los que tienen esclavos las hacen medianas”). Indicó además que los mismos hacen todo lo necesario para su montura, en lo que consiste “todo su caudal”; así “muy malos arreos de silla, freno, y demás necesario que por la mayor parte ellos fabrican”. Ya en este punto se refirió a tres situaciones en que su extrema pobreza les obligaba a vivir con respecto a los señores de hatos; a saber:

a) Convenios de aparcería. Podríamos llamar a la situación de los que viven en hatos “de ganado ageno, que toman a partido según conciertan con los Dueños”; es decir, son una especie de aparceros ya que realizan las operaciones de caza y entregan la proporción que hayan acordado con su propietario;

b) los arrimados que viven como peones dentro del hato, pero deben buscarse por sí mismos su sustento: “Otros arrimados a los tales sin más entretenimiento, ni conveniencias que las que da el monte”; y

c) los arrimados mejor acomodados, que, sin dejar de desempeñar la labor de peones, consiguen establecer una pequeña pocilga bajo cerca y cuentan con el permiso del propietario: “Otros [...] en ranchos de ganado de Cerda domesticado que mantienen con perros, dándoles soltura de noche para que se alimenten de la fruta que produce el monte, recojiéndole de día por reservarlo del calor, y tenerlo domesticado” (Araujo

y Rivera, 2008, p. 280). Con frecuencia también pagaron una pensión o censo a los dueños, quienes lo recibían en especie.

Araujo y Rivera concluyó que la falta de buen gobierno y celo era “la causa de no aumentarse” las poblaciones de la colonia española de la isla que permanecían como “miseros lugares con nombres de Villas y Ciudades”, y criticó el hecho de que los pueblos creados tras las despoblaciones de inicios del siglo XVII:

Parece fueron fundados los tales lugares con tal falta de providencia que no se les dio egidos, y comunes competentes para poder ayudarse a mantener en ellos algunos pobres según lo dispuesto por las Leyes de las nuevas Colonias, y poblaciones (tít. 7, lib. 4, recop. ind.) defendiendo muchos por suyo propio hasta el mismo sitio donde están los Bugios y poblaciones; siendo cosa irrisible que a donde no sobran sino tierras se permitan semejantes absurdos en perjuicio del bien público, sucediendo lo mismo con los pobres Ysleños [canarios, rg] en la parte donde los poblaron (pp. 280-281).

Y de esto se sigue, según el oidor, que las personas “que no tiene[n] conveniencias en los Lugares para poder mantenerse las buscan en los montes donde viven como está dicho”; menciona también a la población flotante formada por los huérfanos de esta gente de la ruralía “como no tengan abrigo de Parientes ni de la Justicia ni en los Lugares, y Casas de sus Padres, por ser supuestos negados se arriman a donde pueden, y van por otras partes y Lugares como perdidos” (p. 282). Todo lo cual representaba un peligro latente para la tranquilidad de la colonia.

Cambio económico-demográfico y fin de la tolerancia: los monteros como gente “vaga” y “sospechosa”

Desde la primera mitad del siglo XVIII, el fin del enfrentamiento armado con los pobladores de la nueva colonia francesa establecida en la parte occidental y el desarrollo en ella de una economía de plantación sin precedentes acompañaron variaciones en la vida económica y social de la parte española. Las más importantes fueron quizás los cambios verificados en los patrones de asentamiento y uso del suelo, estrechamente

relacionados con la variable demográfica. Tales variaciones debían ser compatibles con el tamaño y dinámica de la población que, si bien creció de manera importante en comparación con la primera mitad del siglo, no alcanzó niveles mayores por la falta de un fuerte impulso económico. Sin embargo, la dinámica demográfica de la colonia española ofreció peculiaridades de trascendencia en lo social: una fue la dependencia del crecimiento de la población blanca de la inmigración canaria que, pese a su importancia, fue discreto y se cerró en la segunda mitad del siglo XVIII; y otra, que los incrementos poblacionales se produjeron en un contexto de disminución relativa del número de esclavos, mientras aumentaba la proporción de la población libre de negros y mulatos.

Se pueden establecer tres hechos novedosos fundamentales en relación con los patrones de poblamiento y uso del suelo en el siglo XVIII: a) el establecimiento de una “frontera ganadera” en el extremo oeste colindante con la parte francesa; b) el fomento de haciendas agrícolas para exportación en los alrededores de las principales ciudades, y c) la dispersión rural de gran parte de la población dedicada a la subsistencia. Los dos primeros pasaron a ser objeto de orientaciones oficiales en distintos momentos de su desarrollo y han sido objeto de estudios por diversos autores en años recientes. El tercero, en cambio, fue un fenómeno silencioso, aunque de crucial importancia desde el punto de vista social. Este último y el primero representan manifestaciones de la dinámica descrita anteriormente del mundo rural dominicano.

El establecimiento de una “frontera ganadera” supuso la creación de nuevas poblaciones —San Rafael, San Miguel, Hinchá, Dajabón, Bánica— donde, por supuesto, se habían establecido grandes hatos pertenecientes a los sectores más acaudalados de la región norte, incluidos los de la villa más importante: Santiago; pero también una multitud de pequeños y medianos propietarios de hatillos se acercaron a la colonia francesa, que constituyó su principal mercado a lo largo de dicha centuria. De esta manera, el incremento poblacional relativo y la frontera ganadera impidieron efectivamente el avance territorial de los franceses, mediante la cuasi regularización del comercio de ganado, aunque a la postre definió una dependencia con respecto al vecino francés no prevista por las autoridades de la colonia española (Silié, 2009).

Con el fomento de las haciendas agrícolas para exportación y el sustento de la población alrededor de las principales ciudades se pretendía dos cosas al menos: asegurar el suministro de las ciudades y el comercio con la metrópoli, y, al mismo tiempo, desincentivar el contrabando de estos frutos hacia la parte francesa. Entrada la segunda mitad del siglo XVIII, dicha regulación era ya materia de gobierno. En 1785, el gobernador Isidro de Peralta y Rojas se refería a ello en los siguientes términos:

[...] está graduado, y así conviene, que los terrenos limítrofes, especialmente los del centro en que se comprende San Rafael con su valle de Guava sean para pastoreo de ganados, utilísimos a sus poseedores, y al cultivo de los frutos de subsistencia; y para la agricultura los que proporcionan la facilidad de las cosechas y su conducción a esta capital, que es y debe ser el primer objeto del fomento, para atraer con los preciosos frutos de exportación a nuestro comercio nacional, y que abastecida por él con abundancia, la comunique a todo lo interior, que es el medio para la felicidad y desarraygar del todo el contrabando³⁵⁶.

Por último, el tercer hecho novedoso anteriormente citado remite a la cuestión de la población rural dispersa por montes y valles, que se convertía cada vez más en el modo de vida de campesinos y gente rural que se consideraba ociosa y vagabunda, un cuadro que alimentaba las clases peligrosas de la colonia. El problema fundamental estribó en que eran brazos que se liberaban de la esclavitud, pero que no se integraban como trabajadores libres en las explotaciones agrícolas o ganaderas. Prefirieron más bien labrarse una vida autónoma, silvestre, como era la de los conuqueros y monteros. No cultivaban más de lo que necesitaban para su subsistencia y dedicaban parte de su tiempo a la caza de ganado cimarrón. Tales pobladores constituían un prototipo del campesino arcaico dominicano y, desde luego, del fenómeno de la dispersión rural.

356. Archivo General de Indias (AGI), Santo Domingo, leg. 1012. *Carta del gobernador de Santo Domingo don Isidro Peralta y Rojas al rey*. Santo Domingo, 19 de febrero de 1785.

Muchos pequeños propietarios de estancias y ganados comenzaron a hacer vida permanente en los mismos lugares donde tenían sus haciendas (hatillos y labranzas de víveres y tabaco). Solo irían a los pueblos y ciudades con el propósito de vender sus productos y comprar otros, pero incluso en algunos lugares el contrabando hacía innecesarias estas visitas. A la ciudad se iba entonces en ocasiones de cumplir con los preceptos de la Iglesia. La pobreza general de la colonia impelía a estos pequeños propietarios a mudarse a sus fundos o manumitir a cambio del pago de un peculio a sus pocos esclavos, convirtiéndose así en campesinos acomodados, en las condiciones socioeconómicas prevalecientes en la colonia española de Santo Domingo.

Gran parte de estos pobladores rurales dispersos, junto con las aportaciones canarias, hicieron posible la fundación de nuevas villas en la zona fronteriza y en otras regiones del norte y sur de la colonia. Más importante fue el crecimiento de la población de negros manumisos y descendientes de libertos que se dispersaron por toda la geografía. A estos últimos se debe la propagación de modos de vida hasta entonces propios de reducidos grupos que vivían relativamente aislados. La montería y el conuco se convirtieron en patrones predominantes de reproducción de los grupos sociales de campesinos arcaicos. El denominador común de tales modos de vida fue la autarquía que propiciaban libertos, negros y mulatos, que vivían próximos a las ciudades, en los campos de sus alrededores, pero otros vivían totalmente alejados y dispersos. A tal extremo que, durante su visita a las parroquias de la isla, en una carta fechada el 25 de mayo de 1793, el arzobispo de Santo Domingo, fray Fernando Portillo y Torres, constató casos de gentes:

[...] que han salido de sus chozuelas y bogíos, en donde vivían sin que los conocieran las legítimas potestades (y tanto, que no ha muchos días que se dexó ver vna familia con nietos que ignoraban dónde estaban de pies, y sin idea de soberano alguno) en las quebradas de los montes y campos de muchas leguas despoblados, según los ví y noté en mi visita³⁵⁷.

357. Archivo General de Indias (AGI), Santo Domingo, leg. 1110. *Carta del Arzobispo de Santo Domingo al rey*. Santo Domingo, 25 de mayo de 1793.

Conforme crecía esta población, aumentaba el temor de las autoridades locales y metropolitanas por el escaso control que ejercían sobre ella. Desde 1767 se enviaron órdenes a los diferentes gobernadores para que procuraran por medios represivos reducirlos al trabajo de las haciendas (González, 2007, pp. 51-61). Estas medidas se hicieron más apremiantes en la medida en que también se adelantaba un plan de fomento de plantación, que finalmente resultó fallido. Este plan de Santo Domingo implicó la formación de un código negro, cuyo proyecto se completó en la Audiencia de Santo Domingo en 1784, para racionalizar el gobierno moral y político de esclavos y negros libres, que debió servir de base a las colonias españolas para emprender una reforma de la agricultura de exportación (Ghorbal, 2016; Lucena Salmoral, 1996; Malagón Barceló, 1974).

No hay cifras válidas para comparar y estimar el crecimiento referido a nivel de las villas y sus jurisdicciones, aunque a nivel general la población crecía y sabemos, de acuerdo con estimaciones de la época, que se triplicó entre 1739 y 1784 (Moya Pons, 2010). Por tanto, es preciso acudir a informantes que al tiempo que ofrecen datos concretos, de tipo cualitativo y cuantitativo, valoran desde el terreno dicho crecimiento relativo. De este tipo son los informes correspondientes al examen hecho a las rentas eclesiásticas de la colonia entre 1782 y 1783. Dicho examen se realizó en Santo Domingo mediante una visita general a las parroquias y sus jurisdicciones. A este fin se dio comisión por parte del presidente de la Real Audiencia con la finalidad de evaluar las rentas eclesiásticas de sus respectivas parroquias. Esta diligencia correspondía a lo que estaba mandado en general para los reinos de las Indias y Filipinas por real cédula de 21 de enero de 1772, que ordenaba que se hiciera de común acuerdo entre el presidente de la Real Audiencia y el arzobispo. Los informes de la comisión se remitieron a la Corona a fines de 1784, pero al recibirse en el Consejo de Indias, fueron desestimados ya que las diligencias no se habían efectuado conforme a lo estipulado por dicha real cédula, esto es, con la participación del gobierno eclesiástico y el gobierno secular, sino solo por este último. No obstante, los referidos informes en gran medida ofrecen una excepcional mirada a la actividad rural de los monteros en una buena parte de la colonia.

Afianzamiento del modelo de asentamiento disperso de los campesinos monteros

Del conjunto de esos informes se desprende una imagen diferente de la que ofrecen otras fuentes más conocidas para la época, dado que muestran las dinámicas de las economías locales alejadas de las principales ciudades y villas, así como de las poblaciones que iban surgiendo en diversas localidades.

En el informe preparado en 1782 por el comisionado Lucas Urquero, relativo a la parroquia de la pequeña villa de Boyá, fueron preguntados los miembros del ayuntamiento sobre los puntos de interés de su comisión, ya que carecía de párroco. Estos expresaron la necesidad que tenían de un cura párroco para los 95 feligreses que la componían. Además, señalaron “que a distancia de tres quartos de legua se hallan situadas todas las fundaciones de esta parroquia”; subrayaron que “no hay ningún ható” en su jurisdicción. Asimismo, que en “cada una de dichas fundaciones avitan sus dueños y las familias más crecidas tienen ocho personas” y de ahí para abajo hasta tres miembros. Declararon que en el último quinquenio no se ha experimentado aumento de población ni cultura, salvo que “también se han esparcido otras [familias, RG] por distintos lugares”. Además, informaron que:

[...] las crianzas de ganado se [h]an menoscabado y solo la labor en el campo se halla algo adelantada porque los más de los vecinos se dedican a cultivar la tierra para con sus frutos sustentarse que es el mayor provecho que de ellos tienen porque con la escases de gente no hay quien compre ganado alguno³⁵⁸.

En relación con el distrito de la parroquia de Cotuí, el cura don Francisco del Monte Pichardo, informante del comisionado en 1783, señaló que, por lo común, los “feligreses solo cultivan una corta porción de terreno para la precisa manutención de sus familias, dedicándose principalmente a la crianza de ganado, de cerdos cavallar y vacuno”. Por esta

358. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informe sobre las rentas eclesiásticas de la Parroquia de Monte Plata*, fols. 23v-25.

razón, las primicias son cortas. Indicó que, en los tres años que sirve el curato, este ha experimentado “mayor aumento de población por el número de bautismos y casamientos”, y añadió en contraste que “el cultivo y crianza sienta están atrasados en lo temporal por los años adversos”³⁵⁹. Con lo último se refería a los varios años de sequía que habían hecho estragos en toda la colonia.

En las principales parroquias del interior como La Vega, Santiago y otras poblaciones comarcanas, “la larga seca” de varios años dio cuenta de la disminución de la ganadería y la agricultura. De acuerdo con dicho párroco, otros lugares más poblados podrían sustentar una ayuda de parroquia, pero no era posible porque sus habitantes “efectivamente son pobres y sin alguna proporción”, de manera que gozaban de una ermita. El ayuntamiento de la ciudad ratificó lo dicho por el cura rector en relación con la pobreza de la gente³⁶⁰. Desde luego, los pobladores a los que se referían el párroco y el ayuntamiento eran campesinos conuqueros y monteros.

Santiago, ubicada en la región norte, era reconocida como la segunda ciudad más importante de la colonia española. Allí se presentó en la parroquia, en agosto de 1782, el comisionado Joaquín Pueyo y Urries con sus credenciales y recibió los informes de los presbíteros José Marrero y Antonio Reynoso, quienes se refirieron a la importancia de la labor agrícola en lugares como Cana, Matas, Jánico, Ámina, Moca, Madera, Canca, Juan López y Licey³⁶¹. Este último lugar, conocido por su tabaco de excelente calidad, era el centro de varias comunidades dedicadas a la agricultura de esta hoja de exportación (Chez Checo y Sang Ben, 2018). Al oriente de estos lugares se encuentran “cerranías despobladas, e intransitables y comprende cincuenta y quatro hatos poblados de toda especie de animales y trescientas treinta personas con su misma fixa residencia”.

359. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes de la parroquia de Cotuí*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 10v, 11, 23-23v y 30v.

360. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes de la parroquia de la Concepción de La Vega*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 3-3v, 10v-13v, 31-31v y fol. 20.

361. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes sobre la parroquia de Santiago*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 12v-13.

Por otra parte, al oeste, se hallaba el partido de Ámina, lindante con el de las Matas y Mao, “comprende veinte y tres hatos poblados de toda especie de crianzas y quattrosientos setenta almas, que perpetuamente lo habitan”; finalmente, el partido de Mao que llega “hasta el rio de Guallubín, que es el termino de esta parroquia”, por la parte del este “linda con los partidos de Cana y Amina, y comprende catorse hatos poblados de la misma suerte y ciento y veinte personas, que continuamente lo habitan”; que el postrero poblado de Villalobos “linda por el occidente con Hato de el Medio, termino de esta parroquia, y por el de oriente con el de Amina, y comprende diez y ocho hatos poblados de ganado bacuno, cavallar y cabrio y ciento veinte y cinco personas”³⁶². Todo indicaba un “considerable aumento de personas”, aunque los miembros del cabildo llamaron la atención sobre la juventud de la población, la falta de instrucción, su reciente dedicación a la agricultura y que “esta se halla muy escasa por las continuas molestias, quebrantos y calamidades que han padecido los vecinos en este ultimo quinquenio”³⁶³.

En cuanto a la parroquia de Puerto Plata, el alcalde José Padilla indicó en términos muy positivos:

[...] que las de crianza de cerdos que es la única que proporciona este territorio están a continuación en todo lo restante de la jurisdicción; y reunidas en partidos, que lo son Guaynamoca, Bajabonico Arriva, Río Grande, y Bajabonico Abaxo, con inclusión de el Novillero, La Isabela, y Estero Hondo, por haver en estos parages pocas poblaciones, y que los caminos son fragosos, doblados, y muy lodosos en las temporadas de lluvias³⁶⁴.

Se refería a pueblos de monteros y conuqueros. El comisionado Joaquín Pueyo y Urriés en su informe habla de la “notoria mucha pobreza de estos feligreses”.

362. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes sobre la parroquia de Santiago*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 15v-17v.

363. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes sobre la parroquia de Santiago*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 33v-34.

364. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informe del Ayuntamiento de la villa de Puerto Plata*, fols. 13v-15v.

El citado comisionado y alcalde mayor de Santiago llegó a Montecristi para conocer las rentas de esta parroquia a finales de mayo de 1783. Como de costumbre, le recibieron los miembros del ayuntamiento y el cura párroco Juan de Quiñones y presentaron sus respectivos informes. Este último deploró en su informe la pobreza de la fábrica y ornamentos de su iglesia, antes de entrar en las particularidades de la economía local. Observó que las tierras desde Santiago hasta Montecristi, donde se encuentra el Hato del Medio, “que en otros tiempos fue el mejor hato del Despoblado³⁶⁵, pero que al presente, es un terreno estéril, escaso de lluvias, abundante en espinas e inútil, para labranzas”, contrastaba con las tierras a orillas del Yaque, aunque estas se utilizaban más para crianza, pues “aseguran que es muy bueno”, y concluye: “Con todo yo observo, que ni estos vecinos, ni los de Santiago que lo poseen no abundan en animales”. Al contrario, señaló el inconveniente de establecer villorrios en el despoblado, ya que “en faltando tierras de labranza, el multiplicar los pueblos, es multiplicar las miserias”. Se refirió además a “los sitios nombrados La Salada, El Egido, Palmita y Laguna Verde” situados entre Montecristi y Hato del Medio, formados con unas cuantas familias “que los habitan de este vecindario, los más en calidad de mayores o arrimados”, ya que sus “principales dueños son familias de la parroquia de Santiago”, donde residen³⁶⁶.

Por último, en la banda sur del río Yaque dio cuenta del partido de Manzanillo con 18 poblados “contando los de los dueños y arrimados”, con igual número de familias y 127 personas. Criticó a los propietarios de los antiguos grandes hatos de Maguaca y La Magdalena, que han desistido de invertir en sus propiedades y las han dejado al descuido, estando hoy con “tantos nombres, quantos dueños, y arrimados hai en ellos”. Después, el padre Quiñones pasó a referirse a otros vividores del “Río Sanjón, este es un brazo de agua que sale del Río de Yaque por el Hato antes dicho del Egido”. Señaló que en la parte que da hacia Montecristi:

365. Debe tratarse de uno de los grandes hatos de la zona, pues “el despoblado” era la denominación genérica dada a los territorios al oeste y norte de Santiago, que fueron despoblados por órdenes del rey en 1605 y 1606. Cabe anotar que, al momento de producirse la visita del comisionado, azotaba la región una de las severas sequías que tuvieron lugar en esos años.

366. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes sobre la parroquia de Montecristi*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 12v-15v.

[...] se hallan en el día cinco principales hatos, a saber: el Peladero de la Magdalena, Maguaca, La Cruz, Las Madres y Sarna, que contienen entre dueños y arrimados, quarenta y un poblados pequeños, habitados por quarenta y una familias, cuyas personas montan al total de doscientas cincuenta y una.

Asimismo, de la otra parte del citado río hay otros tres hatos, “en cuyo sitio se hayan catorce poblados pequeños de otras tantas familias de este vecindario, que contienen ciento y diez y seis personas, parte con residencia en dichos campos y parte con residencia en esta ciudad” de Montecristi. Concluyó el párroco con el siguiente subrayado:

Todos los citios dichos son tierras de crianzas y solamente de labranza, se puede decir que las hai en este ultimo, en el parage que llaman los Montes de la Magdalena, que es el mismo adonde estos pobladores han puesto la mira de sus pretenciones de tierras de labranzas³⁶⁷.

Todo ello constituye una muestra más que elocuente de la dispersión rural como patrón de poblamiento tanto para agricultores como criadores, con la connotación añadida de que algunos de estos villorrios constituían poblaciones unifamiliares.

A mediados de julio del mismo año 1783, el comisionado Pueyo y Urríes se encontraba en la ayuda de parroquia de Dajabón, a cargo del propio Quiñones en calidad de vicario foráneo de ella. Describe los hatos del partido:

[los primeros] son los contenidos en el sitio llamado el Cercado, que queda al norte de esta población al fin / de la Savana, distante una legua, camino llano, sus principales dueños son tres; pero entre agregados, y arrimados hay veinte poblados, havitados por veinte familias que contienen ciento y quinze personas, y a más de esto quatro familias de la ciudad de Santiago.

367. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes sobre la parroquia de Montecristi*. Santo Domingo, 2 de noviembre de 1784, fols. 15v-16.

En tal sentido, los asentamientos poblados con personas en calidad de “agregados” y “arrimados” reproducen la forma dispersa de ocupación del suelo correspondiente a los campesinos monteros. El sitio de La Carbonera, expresa, “contiene ocho poblados havitados por ocho familias” compuesto por 85 personas; y los sitios de la Bahía, la Gozuelo, Macabón, Carnero, Santa Cruz y las Matas, “perthenesientes, y havitados por familias de la Parroquia de Santhiago”. Entre el río Guayubín, que la separa del distrito parroquial de Santiago, y el arroyo Chacuei, Quiñones indica que hay “treinta y tres poblados havitados por treinta y tres familias de este Partido, que contienen doscientas, y cincuenta y una personas”. Después de Chacuei y al este, a distancia de cuatro leguas, hay “con varios nombres veinte y dos poblados, havitados por veinte y dos familias que contienen ciento y treinta y dos personas”. Hacia el sur:

[...] al fin de la Savana, y dentro del Río de Daxavón hay cinco poblados, havitados por cinco familias, que contienen sesenta y una personas. [...] Siguen los sitios de Capotillo, con onze poblados havitados por onze familias, que contienen cincuenta y seis personas. Después se hallan los sitios de Santhiago de la Cruz y don Miguel; en los quales hay veinte poblados havitados por veinte familias, que contienen ochenta y cinco personas, distante tres leguas [...]. Finalmente: campos de este Partido son los de la Cierra hasia el sur, camino de la Villa de Bánica, en donde hay nueve poblados, entre sí, distantes, havitados por nueve familias que contienen ciento y doze personas: los últimos poblados que quedan en Savana Persia están distantes dos días y medio de caminata [...]. Todos los canpos referidos son tierras de crianza, y labranza a qual mexor. Muestra corta industria, que se contenta con criar el animalito para vender a el francés; y en sembrar víveres, los precisos para el mantenimiento de la casa, hazen inútiles tan vellos parages. Entre los campos referidos hay unos terrenos, que llaman tierras de el Mayorazgo y comienzan desde Chaquey hasta Libón, y sigue la jurisdicción de Bánica, que son el azilo de los haraganes, y abrigo de los pícaros en arrendando por cinco pesos una posesión en el Mayorazgo, hay se meten, sin que cura, ni comandante sepa de él, hazta que no haze un daño, después de el qual se pasan al franzes impugnemente³⁶⁸.

368. AGI, Santo Domingo, leg. 988. *Informes sobre la parroquia de Montecristi*. Santo Domingo, 2

Conclusión

A través de estos informes, pueden reconocerse los patrones de dispersión en las zonas rurales en toda la extensión de la colonia española. Llama la atención la formación de pequeños villorrios o aldeas con familias numerosas que vivían aisladas unas de otras, distantes media legua entre una aldea y otra, o en sitios casi inaccesibles.

Esta forma de poblar en las zonas rurales se prolongó a lo largo del siglo XIX, en las condiciones de escasa población y acceso a la tierra que se vio facilitado por la extensión del sistema de terrenos comuneros en esta última centuria (Franks, 2013; Mir, 1987; Vega Boyrie, 2000). La dispersión rural como forma de ocupación de la tierra se asoció al sistema de terrenos comuneros, lo que afianzó los modos de vida campesina de monteros y conuqueros, los cuales sostuvieron durante siglos. Ellos configuraron en esta última centuria una de las principales vías de integración en calidad de campesinos libres de la población formada por los antiguos esclavos y negros libertos en la sociedad dominicana poscolonial.

Referencias bibliográficas

- Alcocer, L. J. (2008). Relación de la Isla Española, 1650. En E. Rodríguez Demorizi (Ed.), *Relaciones históricas de Santo Domingo* (2.^a ed., vol. 1, pp. 197-267). Sociedad Dominicana de Bibliófilos.
- Antonini, G. A. (1973). Evolución de la agricultura tradicional en Santo Domingo. *Eme-Eme. Estudios Dominicanos*, 2(9), 96-122.
- Araujo y Rivera, F. (2008). Descripción de la Isla Española, 1699. En E. Rodríguez Demorizi (Ed.), *Relaciones históricas de Santo Domingo* (2.^a ed., vol. 1, pp. 293-342). Sociedad Dominicana de Bibliófilos.
- Carvajal y Rivera, F. (1957). Noticias de la Isla Española, 1690. En E. Rodríguez Demorizi (Comp.), *Relaciones Históricas de Santo Domingo* (vol. 3, pp. 73-87). Archivo General de la Nación.
- Cassá, R. (2003). *Historia social y económica de la República Dominicana* (2.^a ed., t. 1). Editora Alfa y Omega.
- Castellanos, J. (1944). *Elegías de varones ilustres de Indias*. Editorial Atlas.

de noviembre de 1784, fols. 11-14. En Santo Domingo se establecieron en el siglo XVI al menos cuatro mayorazgos pertenecientes a las familias: Colón, Bastidas, Dávila y Garay.

- Charlevoix, P. F. X. de (1977). *Historia de la isla Española o de Santo Domingo* (t. 2). Editora de Santo Domingo.
- Chez Checo, J. y Sang Ben, M. A. (2018). El tabaco durante los siglos XVII y XVIII. En R. González (Coord.), *Historia general del pueblo dominicano* (vol. 2, pp. 397-460). Academia Dominicana de la Historia.
- Cordero, W. (2003). El bohío dominicano: de lo real a lo simbólico. *Clío*, 71(165), 103-128.
- Cordero Michel, E. (2014). Sistemas de producción esclavista de las dos colonias de la isla de Santo Domingo. *Clío*, 83(188), 87-104.
- Davis, M. E. (2010). La montería o la cacería de puercos y chivos cimarrones. *Memorias de Quisqueya*, (2), 3-4.
- Franks, J. C. (2013). *Transformando la propiedad. La tenencia de tierras y los derechos políticos en la región azucarera dominicana, 1880-1930*. Academia Dominicana de la Historia.
- Ghorbal, K. (2016). Medir y utilizar la heterogeneidad: Censos, esclavitud y relación colonial en Cuba. En J. A. Piqueras (Ed.), *Orden político y gobierno de esclavos* (pp. 53-77). Fundación Historia Social.
- González, R. (2007). Reformismo Borbónico y represión campesina: la leva de 1782. *Rábida*, 26, 51-61.
- (2018a). Transformaciones de la esclavitud en Santo Domingo colonial. En R. González (Coord.), *Historia general del pueblo dominicano* (t. 2, pp. 251-395). Academia Dominicana de la Historia.
- (2018b). Monterías y campesinos monteros. En R. González (Coord.), *Historia general del pueblo dominicano* (t. 2, pp. 511-542). Academia Dominicana de la Historia.
- Gutiérrez Escudero, A. (2018). El hato ganadero y la ganadería en Santo Domingo durante el siglo XVIII. En R. González (Coord.), *Historia general del pueblo dominicano* (t. 2, pp. 343-395). Academia Dominicana de la Historia.
- Hoetink, H. (1972). *El pueblo dominicano: 1850-1900. Apuntes para su sociología histórica* (2.^a ed.). UCMM.
- Lucena Salmoral, M. (1996). *Los códigos negros de la América española*. UNESCO.
- Malagón Barceló, J. (1974). (Ed.). *Código Negro Carolino (1784)*. Taller.
- Mir, P. (1987). *Los orígenes del hambre en la República Dominicana*. Editora Corripio.
- Moreau de Saint-Méry, M. L. E. (1944). *Descripción de la parte española de la isla de Santo Domingo* (C. A. Rodríguez, Trad.). Editora Montalvo.

- Moya Pons, F. (2010). Evolución de la población dominicana, 1500-2010. En F. Moya Pons (Coord.), *Historia de la República Dominicana* (vol. 2, pp. 29-54). CSIC; Doce Calles; Academia Dominicana de Historia.
- Río Moreno, J. del (2012). *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542)* (2.^a ed.). Academia Dominicana de la Historia.
- Rodríguez Demorizi, E. (1975). *Lengua y folklore en Santo Domingo*. Universidad Católica Madre y Maestra.
- Rodríguez Morel, G. (2012). *Orígenes de la economía de plantación en La Española*. Editora Nacional.
- Sánchez Valverde, A. (1988). Idea del valor de la Isla Española. En A. Sánchez Valverde, *Ensayos* (pp. 45-304). Fundación Corripio.
- Serna Herrera, J. M. de la (2000). Control social y milicias en las sociedades esclavistas del Circuncaribe durante la colonia. En L. Muñoz (Coord.), *México y el Caribe. Vínculos, intereses, región* (pp. 48-66). Instituto Mora; CONACYT.
- Silié, R. (2009). *Economía, esclavitud y población. Ensayos de interpretación histórica del Santo Domingo español en el siglo XVIII* (2.^a ed.). Academia Dominicana de la Historia.
- Ugarte, M. (1997). Viviendas campesinas del siglo XVIII. En A. Incháustegui y B. Delgado Malagón (Comps.), *Cuadernos Dominicanos de Cultura*, (vol. I, pp. 3-14). Banco de Reservas de la República Dominicana.
- (1998). Viviendas campesinas del siglo XVIII. En *Estampas coloniales*, 2 vols. (vol. 2, pp. 267-271). Comisión Permanente de la Feria del Libro.
- Vega Boyrie, W. (2000). Historia de los terrenos comuneros de la República Dominicana. *Clío*, 68(162), 81-108.

Cartas y esclavos: el reflejo del papel de la esclavitud en Cartagena de Indias a través de la comunicación postal en el siglo XVIII³⁶⁹

Rocío Moreno Cabanillas
Universidad Pablo de Olavide

Introducción

Este artículo analiza el papel que ejerció la esclavitud en Cartagena de Indias, un puerto del mar Caribe tan esencial para la Monarquía Hispánica, mediante el giro postal. Podremos observar cómo la esclavitud tenía una repercusión directa en la circulación de la información, ya que mediante cartas, informes, reglamentos y normativas se manifiesta el papel de los esclavos en las distintas esferas del Imperio hispánico en el siglo XVIII. De esta manera, a través de la información que nos proporciona dicha correspondencia oficial entre distintos poderes americanos y peninsulares, se percibe el rol de la esclavitud en la sociedad cartagenera del siglo XVIII; es decir, la envergadura que tenía el comercio ilícito con relación a la trata de negros, las actividades cotidianas que realizaban los esclavos, la resistencias y fugas que intentaban para alcanzar la libertad y el

369. Esta investigación se ha desarrollado dentro del proyecto de investigación denominado *Res pública monárquica. La Monarquía Hispánica, una estructura imperial policéntrica de repúblicas urbanas* (PGC2018-095224-B-I00), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España y dentro del grupo de investigación *Estudios sobre Europa, el mundo mediterráneo y su difusión atlántica* (HUM- 680), financiado por la Junta de Andalucía.

miedo que suscitaban a las autoridades por una temida revuelta de esclavos en los dominios hispánicos.

El análisis del papel de los esclavos evidenciado en la correspondencia entre ambas orillas del Atlántico manifiesta cómo el correo era un instrumento de gobierno fundamental, además de brindar un testimonio esencial de la vida socioeconómica y política, que revela el papel que tuvieron los esclavos como agentes activos de la sociedad cartagenera.

Cartagena de Indias constituyó un nodo de comunicación esencial entre distintos agentes y lugares en la época colonial, lo que le proporcionó un papel principal y hegemónico en el complejo espacio de los imperios ultramarinos. En el escenario atlántico se sucedieron una gran cantidad de conexiones ultramarinas multidireccionales, pues se produjeron también entre distintas regiones, ya fueran intercoloniales, imperiales o extraimperiales (Gruzinski, 2010, p. 81). Estas interacciones tenían lugar en zonas marítimas donde el inmenso espacio del mar y sus orillas poseían un valor estratégico muy importante para los estados imperiales (Martínez Shaw, 2009, p. 71). En este contexto ultramarino, los puertos eran una parte esencial para el desarrollo de estas conexiones.

Desde sus inicios, Cartagena tuvo una gran importancia como epicentro político y económico para el sistema imperial hispánico. Contaba con una magnífica situación geográfica y una estratégica bahía que la configuró desde los inicios de la colonización hispanoamericana como uno de los principales puertos de la monarquía hispánica, pues, tal y como describieron Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1826), “Cartagena de Indias está adornada de una bahía de las mejores que se conocen en aquellas costas, y en todas las descubiertas en aquellos parajes” (pp. 3-6). Su posición estratégica se debía, entre otras razones, a su valioso emplazamiento como eje del comercio a corta, media y larga distancia. Esto era debido a su situación a orillas del mar Caribe, que la convertía en centro articulador del comercio tanto a gran escala como a nivel local y regional. Formaba un eje de comunicación entre distintos agentes y lugares, convirtiéndose en una zona crucial de conexiones globales, lo que le valió para adquirir un papel principal y hegemónico en el complejo espacio de los imperios ultramarinos y un fluido espacio de interacción (Meléndez, 2020, pp. 142-156).

Cartagena de Indias constituyó también un espacio organizado para la circulación de la información desde el establecimiento de la Carrera de

Indias en el siglo XVI, puesto que era un puerto de escala obligado en el sistema de flotas y galeones (Haring, 1939, pp. 251-254). La decisión de situar a Cartagena de Indias como puerto habilitado en la Carrera de Indias, impulsada por parte de la Corona, condicionó su evolución y desarrollo, convirtiéndose en un gran puerto colector del tráfico indiano, en un puesto de llegada y salida de bienes y mercancías de los distintos puntos geográficos de los territorios americanos, y en centro redistribuidor de información, géneros y frutos a los diversas regiones del continente americano, la península y Europa (Vidal Ortega, 2004, p. 131). Además, se situaba en el área de mayor intensidad de los intercambios postales en la costa Atlántica. Situación que reflejó su fuerte potencial comunicativo como centro privilegiado en el sistema de comunicaciones imperial desde los inicios del periodo colonial, que se consolidó en la segunda mitad del siglo XVIII con la instauración de la administración de correos en el marco del proyecto de reforma postal hispanoamericano (Moreno Cabanillas, 2019).

El entramado socioeconómico de Cartagena de Indias en el siglo XVIII

El rasgo más característico de la sociedad cartagenera era su condición cosmopolita, un intenso proceso de mixtura que fue modelando su identidad de ciudad dinámica y vigorosa. Era la segunda ciudad en número de habitantes del virreinato de Nueva Granada, después de Santa Fe de Bogotá. A finales del siglo XVIII, la ciudad de Cartagena experimentó un crecimiento demográfico, ya que su población pasó de 4.556 habitantes en 1708 a 13.690 en 1777 (Aguilera Díaz y Meisel Roca, 2009, p. 12). De los 13.690 habitantes de Cartagena capital, 2.584 eran esclavos, según el padrón de la provincia de Cartagena, datado el 26 de noviembre de 1778³⁷⁰; lo que correspondía al 18,9% del total de la población cartagenera, mientras que, en el resto de la provincia, la cifra de esclavos correspondía a 7.038, lo que representaba el 6,7% de la población total³⁷¹.

370. Sobre la problemática de la construcción de censos de población en el virreinato de Nueva Granada en el siglo XVIII, véase: Solano (2015).

371. Archivo General de la Nación, Bogotá (AGN), Mapoteca núm. 7, ref. 1353, fol. 21. *Padrón echo en el año de mil setecientos setenta y ocho de el número de almas, con distinción de sexos, estados, classes y castas, inclussos parbulos, que avitan en esta provincia con arreglo a lo prebenido en la Real Orden de diez de setecientos setenta y seis*. Cartagena de Indias, 26 de noviembre de 1778.

En cuanto al análisis de estas cifras, algunos autores plantean que, aunque la esclavitud en Cartagena de Indias había perdido importancia económica en la región a finales del siglo XVIII, debido, en gran parte, al ascenso de la población libre, seguía siendo un fenómeno urbano (Aguilera Díaz y Meisel Roca, 2009, p. 23). De manera que, si bien la población era predominantemente blanca y mestiza, Cartagena de Indias contaba con la presencia de una gran cantidad de población negra, algunos indígenas y, por supuesto, un elevado número de extranjeros, tanto estantes como de paso, que fueron determinantes para la actividad mercantil de la ciudad. Tal y como mencionaba un gobernador de la ciudad: “Los puertos de Indias están inundados de extranjeros, especialmente el de Cartagena”³⁷².

El mestizaje, que constituía uno de los rasgos principales de su identidad social y cultural, dotó de un gran dinamismo a una ciudad caracterizada por su alto grado cosmopolita. La sociedad cartagenera era profundamente jerárquica y de fuerte estratificación racial (Conde Calderón, 1999). En su cúspide se encontraba una poderosa élite blanca, aunque menor en número, que ocupaba los principales puestos burocráticos y comerciales, e intentaba controlar el comercio. Su composición social respondía a su papel de centro comercial y defensivo. La élite urbana estaba formada por comerciantes como el elemento más representativo de la actividad empresarial de la ciudad, por unos pocos terratenientes de las zonas interiores y por algunos militares profesionales de la alta Administración (Ruiz Rivera, 2005, p. 393).

El abigarrado y complejo tejido de numerosos entramados transimperiales, tales como mercantiles, financieros, burocráticos, militares o religiosos, que operaban en la ciudad de Cartagena de Indias explican que se convirtiese en uno de los principales centros de operaciones del reformismo borbónico del siglo XVIII, cuyas medidas de intervención estatal estaban orientadas a revalorizar la posición geoestratégica de sus puertos a través de ideas y proyectos de mejora de la infraestructura militar, de avances en la comunicación y del progreso del comercio. Cartagena actuó como uno nodo crucial de encuentros, articulaciones, transformaciones

372. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Audiencia de Santa Fe, 435. *Cartas y expedientes de los gobernadores de Cartagena*. 1697-1709.

y transferencias que operaban a escala global, por lo que, a lo largo del siglo XVIII, se convirtió en uno de los principales centros de un sistema imperial que, como el hispánico, y a pesar de los esfuerzos centralizadores de la nueva monarquía, seguía caracterizándose por su naturaleza policéntrica.

La esclavitud en Cartagena de Indias en el contexto atlántico

La gran institución de la esclavitud atlántica encontró en el puerto cartagenero las condiciones idóneas para llevar a cabo la trata de negros, así como su introducción hacia los demás lugares de Hispanoamérica, pues ya a comienzos del siglo XVII era uno de los dos puertos autorizados en las posesiones españolas de América para introducir negros esclavos (Múnera, 2008, p. 77). Las inmejorables condiciones geográficas de Cartagena de Indias la convirtieron en el centro del poder económico, político y militar del Caribe hispánico, lo que impactó profundamente en su sociedad, pues era una ciudad predominantemente negra y mulata.

La trayectoria de la trata de negros en Cartagena no siempre fue la misma, puesto que tuvo momentos de esplendor, sobre todo durante los siglos XVI y XVII (Navarrete, 2005), pero también de debilitamiento, a partir del siglo XVIII, causado principalmente por la dificultad de pagos en el contexto de la complicada situación económica, debida a que el dinero se concentraba mayoritariamente en manos de la Iglesia y de los grandes comerciantes, a las enormes cargas tributarias implantadas por las reformas borbónicas, y al costoso acceso a los créditos. Este deterioro se comenzó a hacer más palpable a finales del siglo XVIII, cuando la crisis de la institución de la esclavitud fue evidente, pues cada vez era más difícil adquirir esclavos, y coincidió, además, con la decadencia generalizada en el virreinato del Nuevo Reino de Granada, que se agudizó con la independencia de las colonias hispanoamericanas (Pita Pico, 2013, p. 35).

El puerto de Cartagena de Indias estaba autorizado para el comercio exterior y, por ello, era uno de los epicentros de la trata negrera, cuyos destinos eran los Reales de Minas, ciudades y villas de la jurisdicción de la Audiencia de Santa Fe y otros destinos del continente americano (Gómez, 2011). Por ello, a él acudían numerosos buques que transportaban mercancías, entre las que se encontraban uno de los bienes más preciados: los esclavos, que tenían un alto valor, por encima de otros bienes de

producción, pues en ocasiones llegaron a superar ampliamente el precio de bienes raíces como casas, solares o pequeñas estancias (Pita Pico, 2013, p. 44).

La información sobre la introducción de esclavos negros en el puerto de Cartagena es numerosa y aparece generalmente ligada a los asientos de negros, permiso en el que las autoridades metropolitanas aprobaban la entrada de las piezas de negros esclavos para su comercio en las Indias alegando la necesidad de ellos para el cultivo de sus haciendas y minas³⁷³. Algunas veces se les concedía esta licencia a los comerciantes a cambio del préstamo que estos le habían hecho a la Corona, y que esta no podía devolverles el caudal. En el caso de Cartagena de Indias, “para el pago de la tropa, gastos de fortificación y otros indispensables”³⁷⁴. Así que para saldar la deuda concedían estos permisos. Sin embargo, hallamos algunas protestas que presentaban los mercaderes que no habían podido efectuar tales entradas debido a obstáculos en el comercio ultramarino, como conflictos bélicos:

Ya que por haberse enardecido sumamente la guerra entre Inglaterra y Francia llenándose los mares de corsarios que llegaron a interrumpir enteramente el comercio de forma que en Jamaica ni en ninguna otra parte se hallaban negros³⁷⁵.

La situación geoestratégica de Cartagena de Indias situada en el mar Caribe, cercana a las posesiones extranjeras que le proporcionaban negros esclavos, la convirtieron en un punto esencial de abastecimiento y distribución del mercado negrero. Cartagena de Indias era atractiva para el contrabando porque los mencionados contratos para la trata de esclavos suministraban un pretexto para la importación de comercio ilícito (McFarlane, 1997, pp. 48-49). El contrabando revelaba la vitalidad comercial que existía en esta urbe fuera de los marcos normativos mercantiles,

373. AGI, Audiencia de Santa Fe, 1167. *Cartas y expedientes sobre asientos de esclavos negros*. 1733-1763.

374. AGI, Audiencia de Santa Fe, 1167. *Cartas y expedientes sobre asientos de esclavos negros*. 1733-1763.

375. AGI, Audiencia de Santa Fe, 1167. *Cartas y expedientes sobre asientos de esclavos negros*. 1733-1763.

a través de las conexiones directas que existían entre Cartagena de Indias y los imperios europeos, como el británico, francés y holandés, que definieron la identidad de la propia ciudad y su hinterland, reforzando los enlaces con la economía colonial global (Grahn, 1997, p. 5). De hecho, el contrabando supuso uno de los principales medios de articulación económica y política entre la costa neogranadina y el Caribe. Cuando las necesidades de la ciudad cartagenera por falta de víveres urgían hasta en los propios paquebotes, barcos que transportaba de forma oficial el correo de España a las Indias, se introducían mercancías como “negros y harinas, de que se carecía en aquella ciudad, cuya falta había ocasionado infinitas enfermedades”³⁷⁶. Esta cuestión se convertía en una excusa para la entrada de embarcaciones extranjeras que accedían al puerto para hacer tratos ilícitos, como explicaba un comerciante residente en Cartagena en 1768:

Son innumerables las embarcaciones de guerra y tratantes que han arribado a este puerto, unas con el pretexto de la contrata de harinas y negros, otras en solicitud de embarcaciones propias que aparentan perdidas, otras procurando algunos barquillos apresados buenamente por nuestros guardacostas, y todas con el fin de introducir sus efectos y extraer los más de los caudales que producen estos³⁷⁷.

Un ejemplo de ello aparece en las cartas que se enviaban entre las autoridades marinas cartageneras y el secretario de Estado de Marina e Indias, Julián de Arriaga, donde le informaban de la inclusión de tres embarcaciones británicas en el puerto de Cartagena que conducían negros desde Jamaica. Con el pretexto de buscar refugio por el mal tiempo y “no pidiendo otra cosa que algunos refrescos para su gente”³⁷⁸, se internaron para acometer tratos ilícitos con la población cartagenera, algo que ya

376. AGI, Audiencia de Santa Fe, 1167. *Cartas y expedientes sobre asientos de esclavos negros*. 1733-1763.

377. Biblioteca Nacional de España, Madrid (BNE), Manuscritos, 18674/107. *Informe dirigido por Juan Díaz de Paz a una autoridad que no se expresa, acerca del peligro que corría la plora de la Habana con los proyectos de guerra de Inglaterra y sobre la pretensión de reducir a los indios de las provincias del río de La Habana y Maracaibo a su costa*. Cartagena de Indias, 27 de julio de 1768.

378. AGI, Audiencia de Santa Fe, 1167. *Cartas y expedientes sobre asientos de esclavos negros*. 1733-1763.

sospechaban las autoridades cuando informaban que “su deseo de entrar en el puerto tenía otro fin particular al del mero refresco”³⁷⁹.

Los propios poderes locales solían participar en este comercio ilícito, puesto que contrabandistas y autoridades, así como gobernadores, tenientes y guardas portuarios, pactaban alianzas para consolidar estos fraudes comerciales. De esta manera, los mandatarios se encargaban de hacer entrar a la plaza fuerte flotas enteras de traficantes extranjeros, generalmente británicos, que violaban así todas las medidas de seguridad y esto convertía la corrupción de los altos cargos más en una regla que en una excepción (Vila Vilar, 2014, p. 15). Este hecho se había intensificado tras la firma del Tratado de Utrecht, que concedía autorización al Imperio británico para comerciar en puertos españoles a través de las licencias del navío de permiso y del asiento de negros al Imperio británico³⁸⁰.

En este aspecto, Cartagena de Indias cumplió una función crucial, ya que, desde ahí, operaban representantes del asiento. Este tratado fijaba una cantidad limitada para traficar con esclavos negros en el periodo de treinta años. En la práctica, las limitaciones de los acuerdos no se cumplieron, y esto fomentó el contrabando británico en Hispanoamérica, pues favorecía la introducción no solo de más piezas de esclavos de las que imponía el tratado, sino el intercambio ilegal de manufacturas y otros productos y mercancías, tal y como exponían las autoridades: “Habiendo pasado estos extranjeros a la costa de los dominios de Su Majestad y quebrantado los tratados generales que les prohibían el comercio que habían efectuado”³⁸¹. Esta situación suscitó un creciente control en manos extranjeras de la mayor parte de los circuitos comerciales que impulsaron un contrabando en aumento debido a dichas concesiones, tal y como reflejaban las autoridades indianas. De esta forma, las arribadas de navíos extranjeros, amparadas en el derecho a buscar refugio en caso de mal tiempo o desperfectos, aprovechaban para comerciar de forma

379. AGI, Audiencia de Santa Fe, 1167. *Cartas y expedientes sobre asientos de esclavos negros*. 1733-1763.

380. El Asiento de Negros se trataba de un contrato exclusivo para la importación de esclavos a las colonias españolas en América, que se otorgó al Imperio británico en 1713, como compensación por la victoria de Felipe V en la guerra de sucesión española. Para leer el tratado completo del Asiento de Negros, véase: Cantillo (1843, pp. 58-70).

381. AGI, Escribanía de Cámara de Justicia, 961. *Sentencias del Consejo*. 1747-1760.

clandestina (Moutoukías, 1988b, p. 214). Una de las embarcaciones de estas arribadas eran los paquebotes, donde británicos, franceses y holandeses comerciaban ilícitamente con mercaderías, tales como frutos, harinas o esclavos negros.

Como en otros territorios, el contrabando estaba muy extendido en Cartagena y alcanzó extraordinarias dimensiones gracias a estos pactos, tanto que llegó a ser uno de los más intensos de la América hispánica. Con relación a la trata de negros, el fraude se producía a través de la introducción de más hombres de los permitidos en los asientos, lo que provocaba una evasión fiscal; o de la llegada de embarcaciones negreras de forma ilícita, es decir, sin autorización de la Casa de la Contratación, sin pasar ningún tipo de control y lo hacían burlando a las autoridades o, como ya hemos mencionado anteriormente, con la convivencia benéfica para todas las partes (Palacios Preciado, 1973, pp. 157-158). El contrabando era una práctica que afectaba a todos los ámbitos y esferas del poder, entre ellas, las instituciones hispanoamericanas implantadas en América en el marco de las reformas borbónicas, como fue el caso de la administración de correos, foco de corrupción de los propios empleados postales. En este organismo era habitual la relación que había entre empleados de correos y comerciantes, con el fin de realizar intercambios mercantiles al margen de las regulaciones que pretendían paliarlas. Dentro de esta visión, de un contrabando normalizado y una participación y cooperación de los agentes de la Corona, se acentuaron las paradojas del accionar político del Imperio hispánico.

Uno de los ejemplos más destacados se encuentra en el administrador de correos de Cartagena de Indias, José Flores de Longoria, quien ejerció dicho puesto desde 1770 hasta 1779. En ese año fue suspendido de su empleo y enviado a prisión, de la que se fugó un mes después, acusado de contrabando: “Con motivo de habérsele cogido en Santa Marta un barco con que negociaba ilícitamente en las colonias extranjeras”³⁸². Algo que realizaba habitualmente pues solía comerciar en la propia oficina de correos con “piezas de esclavos, cueros, azúcar y otros efectos con los caudales de la Real Hacienda, dinero propio y otros que con sobornos

382. AGI, Correos 70A. *Correspondencia de la administración de correos de Cartagena de Indias*. 1773-1792.

eran tolerados”³⁸³. De hecho, en el embargo de los bienes que hicieron las autoridades gubernamentales a José Flores Longoria, podemos constatar la gran cantidad de géneros que poseía este administrador de correos, entre ellos, ocho piezas de esclavos³⁸⁴.

El comercio ilícito, que constituía un elemento básico de la vida portuaria de Cartagena, afectó a su vida política, social y económica. Su existencia estaba asociada al funcionamiento del aparato burocrático-comercial que establecía un estrecho vínculo entre administración y comercio, puesto que la colaboración entre mercaderes y autoridades en los tratos comerciales era bastante usual y se fijaba a través de redes de clientelismo entre ellos (Moutoukías, 1988a, p. 18). Las autoridades y funcionarios no solo toleraron el contrabando, sino que incluso participaban de él. Esto demuestra la asociación de intereses que había entre los distintos agentes y cómo existió una alianza entre funcionarios y comerciantes que aseguró el éxito de una actividad comercial no autorizada por la Corona (Moutoukías, 1988a, p. 114). No obstante, el incumplimiento de normas y leyes no se ciñó solo a la burocracia, sino que se extendía al público en general, que era partícipe de estas actividades clandestinas (Pietschmann, 1982, p. 20). En ellas, la esclavitud formaba parte esencial de estas prácticas ilícitas, ya que constituía un eje fundamental en las redes mercantiles. Esta corrupción estaba ligada a las redes personales que organizaban el funcionamiento de las jerarquías y el mando político. Los lazos de poder sobre los que se sustentaban estos negocios no autorizados se identificaban con autoridades locales y daban estabilidad a un sistema donde el contrabando era una práctica habitual (Moutoukías, 1999, p. 193), y la trata de negros era una de las actividades ilícitas más extendidas en este territorio.

El rol de los esclavos en el ámbito rural y urbano de Cartagena

Cartagena de Indias en el siglo XVIII estaba dividida entre los que ostentaban el poder político y económico, que eran unos pocos blancos, europeos y criollos que eran sobre todo terratenientes o comerciantes —aunque también había militares y burócratas—; y los que tenían una

383. AGI, Correos 70A. *Correspondencia de la administración de correos de Cartagena de Indias. 1773-1792.*

384. AGI, Correos, 70 B. *Expedientes de la administración de Cartagena de Indias. 1771-1787.*

vida modesta o pobre, la mayor parte de la población, que eran artesanos o esclavos. Estos últimos se dedicaban generalmente a tareas relacionadas con los trabajos domésticos y manuales de gran esfuerzo que solían ser despreciadas por las personas libres (Giolitto, 2003, p. 80).

En los informes que elaboraban los virreyes de Nueva Granada se describía con todo detalle la situación del virreinato, en la que también aparecían las labores que realizaban los esclavos negros, y se reflejaban las diferencias que existían en sus dedicaciones en el mundo urbano y en el rural (Giraldo Jaramillo, 1954). En el ámbito urbano, se ocupaban de las tareas domésticas, papel fundamentalmente realizado por el género femenino, y donde solían ser mejores tratados por sus amos por tener mayor contacto con ellos, tanto que, a veces, incluso eran considerados como de su familia y tenían más posibilidades de conseguir la libertad, denominada manumisión; eso sí, en casos excepcionales (Munive Contreras, 2006, p. 11). En Cartagena también trabajaban a cambio de un pequeño jornal en las calles de la ciudad, en el puerto, en algunos negocios o incluso en la Administración colonial, como es el caso de un negro que se empleaba como mozo en la oficina de correos, ayudando en las labores a sus administradores³⁸⁵.

Una de las labores en las que participaban los esclavos en la ciudad era el transporte del correo. Tanto la población negra como la indígena acarreaban la correspondencia en las canoas que subían o bajaban a través del río Magdalena desde Cartagena de Indias hasta el interior del virreinato de Nueva Granada. A estos conductores, encargados de transportar el correo por vía fluvial, se les denominó bogas, que fueron en un principio indígenas³⁸⁶, pero, debido a las duras condiciones de trabajo a las que fueron sometidos los indios dentro de la boga y a las malas condiciones de la ruta fluvial, comenzó a utilizarse por necesidad la mano de obra esclava, hasta acabar por sustituirse los indios por los esclavos negros hacia finales del siglo XVI e inicios del XVII (Peñas Galindo, 1988, p. 9). Esto mismo ocurrió en otros sectores, como en el minero, lo que hizo que durante los siglos XVII y XVIII se desarrollase en algunas regiones

385. AGI, Correos, 69 A. Correspondencia de la Administración de Cartagena de Indias. 1764-1769.

386. El estímulo de los bogas, mayoritariamente indios, en el río Magdalena podía ser por libre voluntad o por obligación de los encomenderos (Ybot León, 1952, pp. 39-42).

neogranadinas una sociedad de base sustancialmente afroamericana. Similar situación ocurría en el giro postal terrestre donde algunos chasquis, conductores de correos por el interior del virreinato que transportaban pliegos y encomiendas, eran esclavos negros.

En algunas ocasiones los esclavos negros participaban en el envío de correspondencia sin autorización oficial y sin el respectivo pago de los portes de las cartas, lo que conllevaba un movimiento fraudulento de los correos. Este es el caso de un mulato llamado Pedro, esclavo del cura Manuel de Londoño, quien, en abril de 1787, llevó cartas desde la villa de Medellín hasta la ciudad de Río Negro de forma fraudulenta. Él negó tener conocimiento del delito y alegó que solo cumplía órdenes de su amo, por lo que fue puesto en libertad al ser considerado un servidor de su amo³⁸⁷. Todo ello demuestra que los esclavos negros tuvieron una importante participación en los procesos de transporte y conducción del correo, así como en la cooperación con autoridades locales, ya sea a través de estrategias oficiales y extraoficiales, para la circulación de la información postal.

De acuerdo con esta perspectiva, se puede observar cómo existió una estrategia de integración de actores subalternos para hacer más eficaz el servicio postal por el interior de América. De cara al buen funcionamiento del sistema postal, los administradores y demás empleados de correos estaban obligados a actuar conjuntamente y en armonía para garantizar la distribución de la correspondencia entre las clases subalternas. Estas eran las que actuaban principalmente como chasquis o bogas, además de ejercer una agencia directa en los procesos de distribución y circulación de la comunicación postal, y desempeñar un papel esencial en la conducción del correo y en la organización postal en Nueva Granada, convirtiéndose en agentes imprescindibles para la movilidad de la correspondencia por el interior americano.

En el ámbito rural, los informes de los virreyes neogranadinos ilustraban el rol de las gentes de color que se dedicaban principalmente a la agricultura, la ganadería y la minería. El Caribe en el siglo XVIII estaba dominado por las actividades del campo, principalmente en el interior

387. AGN, Colonia, Negros y Esclavos – Antioquía, tomo 5, documento 4. *Juicio que se le siguió a un esclavo del presbítero Manuel Londoño, vecino de Medellín, y a éste, por considerarlos defraudadores de la venta de dicho ramo*. Medellín, 17 de abril de 1787.

de la provincia de Cartagena donde abundaban las haciendas ganaderas, con pocos esclavos, o las de trapiche, con economía de plantación que tenían un crecido número de estos (Múnera, 1994, pp. 123-124). Estas últimas requerían altas inversiones en esclavos, tierras y herramientas, lo que hacía que solo estuvieran al alcance de propietarios españoles y, no tanto de criollos, y que su desarrollo fuera limitado (Jaramillo Uribe, 1987).

La mano de obra de los esclavos negros no solo era requerida para las haciendas esclavistas, sino también para la minería de las provincias interiores del virreinato de Nueva Granada, como las del Chocó y Popayán, donde el mayor número de sus habitantes lo componían las cuadrillas de negros esclavos que compraban los mineros³⁸⁸. La compra era costosa y los propietarios de las minas necesitaban contar con un capital suficiente para tener una cuadrilla de esclavos que explotaran sus minas. Al comienzo de la conquista española de América, estas fueron explotadas por población indígena, que se fue extinguiendo debido a este fatigoso trabajo y, por ello, fue necesario la introducción de esclavos africanos para que se encargaran de esta labor, puesto que el mercado contaba con escasez de mano de obra. Los patronos mineros solicitaban un descenso en los precios de los esclavos, pues precisaban de la compra de un mayor número de ellos para aumentar sus cuadrillas y así sacar mayor beneficio de estas minas de oro³⁸⁹.

La configuración de la sociedad cartagenera estaba influida por el crecido número de esclavos. Esto no quita que sus condiciones de vida fueran penosas y lamentables, pues se dedicaban a duros trabajos, vivían en la miseria y no eran tratados como personas sino como mercancías. Por estas razones, algunos esclavos, a veces, intentaban reaccionar en contra de la estructura esclavista y su dolorosa forma de vida a través de huidas individuales o colectivas. Una de las maneras más comunes era el cimarronismo; los esclavos escapaban a las montañas o lugares de difícil acceso, donde construían fortalezas llamadas palenques (Navarrete, 2010), en las que convivían estos cimarrones huidos de la represiva sociedad hispanoa-

388. BNE, Manuscritos, 3118. *Estado del virreinato de Santa Fe Nuevo Reino de Granada y Relación de su gobierno y mando de Pedro Mesía de la Cerda por Francisco Antonio Moreno y Escandón*. Santa Fe de Bogotá, 1772.

389. BNE, Manuscritos, 3118. *Estado del virreinato de Santa Fe Nuevo Reino de Granada y Relación de su gobierno y mando de Pedro Mesía de la Cerda por Francisco Antonio Moreno y Escandón*. Santa Fe de Bogotá, 1772.

mericana. En otras ocasiones, su reacción era intentar huir y fugarse hacia la península. Uno de los casos que hemos hallado en la documentación fue el de la inclusión de dos polizones en los paquebotes que transportaban el correo de la península a América y viceversa, que se introdujeron en 1765 sin el conocimiento del capitán del paquebote, quien se dio cuenta cuatro horas después de salir de La Habana. Uno de ellos era un soldado miliciano de Cuba llamado Pedro Filgueira, y el otro, un esclavo negro que pertenecía a un comerciante de Cartagena de Indias, Diego Peñalver, quienes se introdujeron en un paquebote aprovechando los numerosos escondites que tenían los navíos. Sin embargo, el resultado fue fallido ya que, al encontrarlos en su llegada a La Coruña, se los llevaron presos y se ordenó que se embarcasen en la primera ocasión, para ser entregados en sus destinos; en el caso del esclavo, a su dueño, quien debía pagar el importe de sus gastos de ida y vuelta³⁹⁰. Estas reacciones eran una de las causas por las que las autoridades peninsulares y locales desconfiaban de los esclavos negros, por el miedo a que impulsaran motines y revueltas.

El miedo a las rebeliones de esclavos

Las autoridades recelaban continuamente de los esclavos pues tenían miedo de que crearan revueltas. Incluso temían que se pudieran aliar con otros grupos sociales subalternos, como eran los indios que vivían en pueblos en el interior del virreinato de Nueva Granada. Esto es algo que manifestó el virrey de Nueva Granada, Pedro Messía de la Cerda, en su informe de 1772:

No se puede confiar en los esclavos por su condición servil, no puede la prudencia fijar confianza, sino antes por el contrario graves fundamentos se sospecha, mayormente cuando el natural deseo es la libertad y sacudir el yugo de la esclavitud es presumible les obligue a fomentar la sedición que verosímilmente auxiliarían a los indios reducidos por lo inestable de su condición y poca fidelidad³⁹¹.

390. AGI, Correos, 428 A. *Disposiciones del Superintendente General*, 1764-1765.

391. BNE, Manuscritos, 3118. *Estado del virreinato de Santa Fe Nuevo Reino de Granada y Relación de su gobierno y mando de Pedro Mesía de la Cerda por Francisco Antonio Moreno y Escandón*. Santa Fe de Bogotá, 1772.

Esta imagen de los esclavos negros como un potencial peligro era común entre los dirigentes y burócratas, tanto peninsulares como americanos, que los veían favorables a la sedición y a la venganza e inclinados a las artes venenosas de que han usado peligrosamente en las colonias extranjeras (Giolitto, 2003, p. 77). Esta percepción, y el pánico a las resistencias y motines, se aumentó aún más tras la revolución de la colonia francesa Saint-Domingue, ocurrida entre 1791 y 1804, que culminó con la abolición de la esclavitud en dicho lugar.

Durante este periodo se aumentaron las sospechas sobre ellos y se produjeron sublevaciones, como ocurrió con la insurrección proyectada por algunos negros franceses esclavos en Cartagena de Indias en 1799. En el expediente de dicho intento de rebelión aparecen todos los detalles que informan de que este propósito fue realizado por esclavos que provenían de colonias francesas, “a donde en las turbaciones pasadas aprendieron ideas falsas de libertad”³⁹², y en las que donde eran libres, pero fueron aprehendidos y reducidos a la esclavitud. Estos pretendían tomar uno de los castillos de Cartagena, “batir desde él como puesto dominante la plaza, matar al gobernador y robar los caudales del rey y de particulares”³⁹³. Razones por las que en el documento oficial se prevenía:

Dar orden a los gobernadores de las plazas marítimas de aquellos dominios a donde es fácil que este contagio se introduzca, que en el término de 15 días estén a la mira de que no entren tales esclavos extranjeros y tenerlos en sujeción, esparcirlos y separarlos con el menor perjuicio de sus dueños sino se tuviesen confianza en ellos³⁹⁴.

Finalmente, consiguieron apresar a los sospechosos, que eran esclavos de los oficiales de marina, y disipar la maquinación. Sin embargo, esto reforzó la idea que se tenía de los esclavos negros de que sembraban “la

392. AGI, Estado, 53, núm. 77. *Sobre conspiración por negros franceses esclavos*. Cartagena de Indias, 30 de abril de 1799.

393. Archivo General de Simancas, Valladolid (AGS), Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra, 7247, núm. 26. *Insurrección en Cartagena de Indias*. 1799-1800.

394. AGS, Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra, 7247, núm. 26. *Insurrección en Cartagena de Indias*. 1799-1800.

semilla de la sedición y motín a que vienen acostumbrados”³⁹⁵, y de que la esclavitud constituía un peligroso factor de agitación en Hispanoamérica, donde la tensión entre los grupos dirigentes y los subyugados persistía debido al sentimiento de superioridad de los primeros, y al resentimiento y ansias de libertad de los segundos.

Consideraciones finales

La circulación de la información entre distintas áreas de interconexión revela espacios de negociación y agencia entre los diversos actores que conformaban el entramado social colonial. Los flujos de comunicación influían en la política, sociedad, economía y cultura del desarrollo de los distintos lugares, proporcionando visiones del papel de los diferentes agentes coloniales, como era el caso de los esclavos. El servicio postal entre la península y América revela la gran cantidad de información que circulaba sobre el rol de la esclavitud a través de la documentación oficial, tales como cartas, informes, expedientes o normativas que ilustraban la vida socioeconómica de estas clases subalternas.

Cartagena de Indias era una ciudad donde se mezclaba el equilibrio del comercio con la inestabilidad de la corrupción, y convivían diferentes personas, ideas y culturas dedicadas a sus labores cotidianas. Este importante puerto fundamentaba sus relaciones sociales en el sistema esclavista, lo que marcó su idiosincrasia. Los esclavos residían por todo el espacio urbano y rural, y se dedicaban a varias actividades económicas: minería, agricultura, comercio, ganadería y trabajo doméstico. También formaban parte de instituciones hispanoamericanas, como las administraciones de correos. Sin embargo, no solo se dedicaban a sus labores de trabajo, sino que también participaban en los eventos de las ciudades. Esto hacía que estuvieran presentes en el intercambio de ideas, noticias y datos.

Este artículo, a través del análisis de la correspondencia oficial, muestra una realidad compleja de la sociedad cartagenera e ilustra la vida social, económica y política de este grupo social subalterno, demostrando que tenían su propia agencia. Esto demuestra que los esclavos de Cartagena

395. AGS, Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra, 7247, núm. 26. Insurrección en Cartagena de Indias. 1799-1800.

de Indias tomaron sus propias decisiones, forjaron sus propias alianzas y defendieron sus reivindicaciones basadas en sus modos de sentir. Cartagena constituía un entramado social complejo y un núcleo de negociación donde diferentes actores, entre ellos los esclavos, se relacionaban entre sí para actuar con agencia, ya fuera en cooperación o en conflicto. Es en estos espacios, como el cartagenero, donde se ilustra las conexiones globales que se produjeron en el mundo moderno debido a que era un punto de articulación de diferentes economías y sociedades, donde los distintos actores sociales se convertían en auténticos agentes activos y en nodos de nexos globales. Cartagena era parte activa en la historia global. Esto significa que constituía un punto crucial de encuentros, articulaciones, transformaciones y transferencias, en los que la esclavitud jugaba un rol esencial para el devenir de los imperios.

Referencias bibliográficas

- Aguilera Díaz, M. y Meisel Roca, A. (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Banco de la República.
- Cantillo, A. (1843). *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Imprenta de Alegría y Charlain.
- Conde Calderón, J. (1999). *Espacio, sociedad y conflictos en la provincia de Cartagena, 1740-1815*. Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico.
- Giolitto, L. (2003). Esclavitud y libertad en Cartagena de Indias. Reflexiones en torno a un caso de manumisión a finales del periodo colonial. *Fronteras de la Historia*, (8), 65-91.
- Giraldo Jaramillo, G. (1954). *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada. Memorias económicas*. Banco de la República.
- Gómez, J. S. (2011). Hombres de buena índole: la oficialidad, los extranjeros y el contrabando en Cartagena de Indias durante el siglo XVIII. En J. M. de la Serna, J. A. Matesanz y S. Méndez Reyes (Coords.), *La historia latinoamericana a contracorriente* (pp. 39-59). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Grahn, L. (1997). *The Political Economy of Smuggling. Regional informal economies in Early Bourbon New Granada*. Westview Press.

- Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*. Fondo de Cultura Económica.
- Haring, C. H. (1939). *El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgo*. Desclée de Brouwer.
- Jaramillo Uribe, J. (1987). La economía del Virreinato (1740-1810). En J. A. Ocampo (Ed.), *Historia económica de Colombia* (pp. 61-101). Fedesarrollo; Siglo XXI.
- Juan, J. y Ulloa, A. (1826). *Noticias secretas de América*. Imprenta de R. Taylor.
- Martínez Shaw, C. (2009). La historia marítima como historia total. En I. Sanmartín Barros (Coord.), *Actas del III Congreso Internacional "Historia a Debate"* (vol. 3, pp. 65-71). Xacobeo Galicia.
- McFarlane, A. (1997). *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Banco de la República; El Áncora Editores.
- Meléndez, M. (2020). Negotiating Subjectivities on the Fringes of the Empire: The Port City of Cartagena de Indias as Site of Social and Political Convergence. En F. Lewis, M. Bolufer Peruga y C. M. Jaffe (Eds.), *The Routledge Companion to the Hispanic Enlightenment* (pp. 142-156). Routledge; Taylor and Francis Group.
- Moreno Cabanillas, R. (2019). A global postal service: Empire, reform and conflict in the Spanish Atlantic in the 18th century. *Ciencia Nueva. Revista de Historia y Política*, 3 (1), 93-111.
- Moutoukías, Z. (1988a). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Centro Editor de América Latina.
- (1988b). Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites de Buenos Aires en el siglo XVIII. *Anuario IEHS*, (3) 213-248.
- (1999). Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial. En A. Hernández Chávez, R. Romano y M. Carmagnani (Coords.), *Para una historia de América. Los nudos* (1) (vol. 2, pp. 172-197). El Colegio de México.
- Múnera, A. (1994). Ilegalidad y frontera, 1700-1800. En A. Meisel Roca (Ed.), *Historia Económica y Social del Caribe Colombiano* (pp. 109-154). Ediciones Uninorte.
- (2008). *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)*. Planeta Colombiana.
- Munive Contreras, M. (2006). Resistencia estática: Los negros colombianos contra la esclavitud. Cartagena y Mompox, siglo XVII. *Tiempos Modernos*, 14(2), 1-18.

- Navarrete, M. C. (2005). *Génesis y desarrollo de la esclavitud en Colombia. Siglos XVI y XVIII*. Universidad del Valle.
- (2010). Nuevos aspectos en la historia de los palenques y los cimarrones del Caribe neogranadino, siglos XVI y XVII. En J. M. Serna (Dir.), *De la libertad y abolición. Africanos y afrodescendientes en Iberoamérica*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos. <http://books.openedition.org/cemca/1606> (consultado el 4 de mayo de 2021).
- Palacios Preciado, J. (1973). *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Peñas Galindo, D. E. (1988). *Los bogas de Mompox. Historia del zambaje*. Tercer Mundo Editores.
- Pietschmann, H. (1982). Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa. *Nova América*, (5), 11-37.
- Pita Pico, R. (2013). Conflictos en torno a la compra y venta de esclavos en el Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII. *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia*, 1(38), 31-57.
- Ruiz Rivera, J. (2005). *Cartagena de Indias y su Provincia: una mirada a los siglos XVII y XVIII*. El Áncora Editores.
- Solano, S. P. (2015). La construcción de los censos de población del Nuevo Reino de Granada a finales del siglo XVIII. *El Taller de la Historia*, 7(7), 41-99.
- Vidal Ortega, A. (2004). Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI. *Historia Caribe*, (9), 120-137.
- Vila Vilar, E. (2014). *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Ybot León, A. (1952). *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada (Cartagena-Santa Fe, 1588-1798)*. Editorial ABC.

Condiciones, maneras y peculiaridades del comercio de esclavos en Cuba, 1835-1845³⁹⁶

María del Carmen Barcia Zequeira
Centro de Estudios Interdisciplinarios D. Fernando Ortiz
Universidad de La Habana

Tanto Julio Le Riverend como Manuel Moreno Fraginals expusieron que se había producido la crisis del sistema esclavista en Cuba en los años comprendidos entre 1835 y 1845. Desde luego, esto no sucedió, ya que es evidente que las fábricas de azúcar molían más que nunca e incrementaban su número, y también que, gracias a la trata ilegal, aumentaban las dotaciones de esclavos; pero lo que sí ocurrió fue un enfrentamiento más o menos soterrado, como suele ocurrir cuando de asuntos de gobierno se trata, entre los funcionarios ingleses abolicionistas y los intereses de las élites económicas de Cuba que sustentaban su riqueza sobre el trabajo esclavo y que, desde luego, influían en la esfera gubernamental española.

Para algunos, la crisis es una mutación súbita; para otros, un paroxismo doloroso, y no falta quien identifique este término con manifestaciones violentas o trastornos periódicos y bruscos. La

396. Este trabajo se inserta en el marco de dos proyectos: “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846. Dirigido por Consuelo Naranjo desde el Instituto de Historia-CSIC.

crisis social es, sin embargo, una categoría mucho más compleja, pues está relacionada con las épocas en que se produce el paso hacia niveles diferentes de desarrollo y en los sujetos que lo propician u ocasionan. La política se concibe en ese contexto y puede tener diferentes y sucesivas manifestaciones; la que abordamos se inscribe, desde diferentes ángulos, en un contexto dilemático: la permanencia o desaparición de la esclavitud.

Las réplicas sobre el control y abolición de la trata obviaron, en el periodo comprendido entre los acuerdos emanados del Congreso de Viena y la firma del segundo tratado entre Gran Bretaña y España en 1835, los intereses de la oligarquía criolla y española radicada en Cuba. Pero tras la aprobación del segundo tratado, en junio de 1835, la situación varió y las autoridades británicas desarrollaron una acometida, que se mantuvo hasta 1845, destinada a eliminar definitivamente el comercio ilegal de africanos. En estos diez años los criterios políticos de la oligarquía criolla y española radicada en Cuba ocuparon un lugar importante en las decisiones de la monarquía, cuestión que muestra su resultado más relevante e incluso simbólico, con la aprobación del artículo 9.º de la Ley Penal aprobada en 1845.

Las circunstancias que rodearon estas apreciaciones se manifiestan en dos etapas sucesivas: la primera entre 1817 y 1835 y la segunda entre este año y 1845. Para su análisis requieren ser deconstruidas y responder a las siguientes interrogantes: ¿por qué motivos y bajo cuáles intereses se escogió a La Habana como emplazamiento de la comisión mixta de S. M. C. sin que nunca, a pesar de que el tratado lo permitía, se trasladase a otro lugar? ¿En qué medida influyeron en esta y otras inefectivas e imprecisas decisiones del Consejo de Indias y del Despacho de Estado de S. M. C., así como su impericia e ignorancia sobre las realidades demográficas y sociales de la isla, en especial de su capital, al considerar como infundadas las propuestas del Ayuntamiento habanero, del intendente del Ejército y la Hacienda, e incluso del capitán general de Cuba? ¿Hasta qué punto fueron causa o consecuencia de la política colonial los cambios ocurridos en la península en la década comprendida entre 1835 y 1845, cuando se decidió constituir un Consejo Real de España e Indias (1836) y se decidió que el Ministerio de Marina asumiera las funciones de Comercio y Ultramar? ¿Qué aspectos incluyó Gran Bretaña en el segundo tratado

y a qué intereses respondían? ¿Qué acciones desarrolló en Cuba que nos permiten definir esa etapa como crítica? ¿Cómo se proyectó la oligarquía insular y en qué manera logró influir sobre la política? ¿Cuáles fueron los resultados de sus acciones?

Para tratar de responder a tantas interrogantes, es preciso comprender que la política es como un juego de ajedrez. Cada participante tiene su estrategia, pero solo son dos los jugadores, al margen de que estos tengan más o menos experiencia en el tablero y de que estén bien o mal asesorados. Los gobernantes ingleses de alto nivel estaban muy bien preparados para desarrollar sus pretensiones sobre la abolición de la esclavitud. ¿Lo estaban los españoles? ¿Conocían la situación de su colonia más implicada? Lo cierto es que eran tiempos complicados para esta metrópoli, pues desde 1810 estaba envuelta en el proceso independentista de sus colonias continentales, en actos de piratería en el Caribe, en intenciones políticas de Francia, Gran Bretaña e incluso de los Estados Unidos. Para que ese escenario fuese más complejo, vale recordar que a finales de esta convulsa etapa estalló la primera guerra carlista.

En ese contexto fue convocado el Congreso de Viena, y los europeos, encabezados por Gran Bretaña, tomaron varias decisiones; las referidas a la abolición del comercio de africanos comenzaron a ser ejecutadas a partir de la firma de tratados. El primero se rubricó en 1817 entre España y Gran Bretaña y, según este, el tráfico debía cesar al norte de Ecuador el 30 de mayo de 1820; no obstante, se daban cinco meses de gracia para los buques habilitados antes de esa fecha, es decir, el tratado comenzaría a operar en igual día del mes de octubre.

¿Pero cuál era la situación de Cuba en esos años? Como puede apreciarse en los gráficos siguientes, la población negra y mulata era mayoritaria, el número de esclavos era apreciable y las fábricas de azúcar se habían duplicado. Esta situación era mucho más conflictiva en la capital de Cuba.

Gráfico 1

Fuentes: *Estado General de la Isla de Cuba dispuesto de orden del escelentísimo señor Teniente Gobernador José de Cienfuegos*, 1817; *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1827 (...)*, y *Resumen del Censo de Población de la Isla de Cuba a fin del año de 1841*.

Gráfico 2

Fuentes: Pérez de la Riva, 1977; padrón general de los habitantes de la Isla de Cuba, formado en el mes de diciembre de 1792³⁹⁷ [...]; *Estado General de la Isla de Cuba dispuesto de orden del escelentísimo señor Teniente Gobernador José de Cienfuegos*, 1817, y *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1827 (...)*.

397. *Memorias de la Sociedad Económica de Amigos del País* (1846), t. 32.

Gráfico 3

Fuentes: Pérez de la Riva 1977; padrón general de los habitantes de la Isla de Cuba, formado en el mes de diciembre de 1792 [...] ³⁹⁸; *Estado General de la Isla de Cuba dispuesto de orden del escelenísimo señor Teniente Gobernador José de Cienfuegos*, 1817, y *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1827* (...).

En tal contexto resulta obvio que dos cuestiones resultaron ignoradas por España o tal vez manipuladas por Gran Bretaña en la firma del primer tratado, sin que los asesores de S. M. C. se hubiesen percatado. Según el artículo 12.º de dicho convenio, debían constituirse dos comisiones mixtas, una residiría en un “territorio de S. M. C. y la otra en una de las posesiones de S. M. B.”; la primera debía ser ubicada en una de las posesiones coloniales españolas mientras que la segunda residiría en la costa de África; paralelamente se establecía el derecho de las partes contratantes “de mudar a su voluntad el lugar de residencia de la comisión que ha de estar en sus propios dominios”.

En el artículo 7.º del reglamento de las comisiones mixtas, se disponía que, tras la captura de un buque negrero reconocido como “buena presa”, los africanos encontrados a bordo serían desembarcados en el territorio donde fuesen juzgados —La Habana o Sierra Leona—, se les entregaría

³⁹⁸. Véase: *Memorias de la Sociedad Económica de Amigos del País* (1846), t. 32.

un certificado de emancipación y serían “[...] empleados en calidad de criados o de labradores libres”.

Teniendo en cuenta las condiciones demográficas y sociales de la población habanera —más negros que blancos y más esclavos que libres “de color”—, resultaba insólito que S. M. C. seleccionase la capital de Cuba para emplazar su comisión mixta, y más aún que nunca llegara a cambiar este lugar, a pesar del fundamentado criterio de los funcionarios y oligarcas de la capital, que se preocupaban por la inclusión de africanos libres en una ciudad cuya población contaba con un número apreciable de esclavos, los cuales, según sus consideraciones, se perturbarían al ver que africanos recién llegados eran declarados libres mientras que ellos permanecían en cautiverio. En febrero de 1817, expone el capitán general de Cuba, con respecto al artículo 7 del reglamento, que:

[...] La filantropía que dictó semejante medida, que tanto compromete la seguridad de la Isla de Cuba, no previó lo que hacía. Los mismos habitantes de la Isla no llegaron a penetrarse del peligro sino después que la experiencia se lo ha mostrado³⁹⁹.

Y es que para las élites blancas habaneras y las autoridades que las representaban, la situación que se creaba era sumamente peligrosa por los antecedentes de acciones subversivas ocurridas en La Habana: en 1809 hubo varios motines, en 1810 ocurrieron conspiraciones en las que participaron integrantes de los batallones de morenos y pardos, y en 1812 había estallado una sublevación liderada por Aponte y hubo movimientos sediciosos en los ingenios cercanos, por ese motivo consideraban que era necesario renegociar el artículo 7.º del reglamento, habida cuenta de que el artículo 11.º del tratado favorecía esa opción.

Resulta evidente que, en el juego político entre ambos países, España había desestimado las actuaciones inglesas al desconocer la situación insular, cuestión que implicaba un craso error para los criollos y españoles de Cuba. Había permitido que su comisión mixta se estableciera en La Habana, por lo cual los barcos capturados más cerca de las costas americanas que de las africanas serían juzgados en la capital de esta isla, y los

399. Archivo Histórico Nacional. Madrid (AHN), Ultramar 3547/2, núm. 1.

emancipados liberados permanecerían en su territorio, aumentando una población negra que ya era apreciable.

Una tercera cuestión resultó obviada por la parte británica, pues al proponer y aprobar el tratado, no tuvo en cuenta las características de las costas cubanas, plagadas de pequeños cayos que dificultaban la navegación, así como de manglares y ciénagas que permitían el desembarco de africanos sin que fuesen detectados o apresados por las respectivas marinas, británica o española; por esta causa, cuando el barco no era capturado en alta mar, desembarcaba en la isla su carga de cautivos.

El primer percance se produjo cuando la goleta inglesa *Lion* capturó a la *Relámpago* que había transportado, según declaraciones de los implicados, 150 africanos⁴⁰⁰. De inmediato, el capitán general, que en ese momento era Dionisio Vives, consideró que era “sumamente perjudicial” que los emancipados permanecieran en La Habana, “pues la numerosa esclavitud que hay [...] se alterara más adelante teniendo a la vista unos libertos que avivara su estímulo a mejorarla [...] inspirándoles ardientes deseos por conseguir la libertad”. Concluía su alegato señalando que era conveniente que los aprehendidos fuesen retornados a África “donde la gozan [la libertad] sin grave daño de tercero”⁴⁰¹.

El ajedrez político debía abrirse nuevamente y, como era de esperar, cada jugador estaba empeñado en defender sus intereses. Era evidente que Inglaterra había movido mejor sus fichas, su estrategia se había desplegado en un mediano plazo y comenzaba a darle resultados. Casi de inmediato, en una manifestación ciertamente intervencionista —si no fuera porque estudiamos un tema que a nuestros ojos resulta tan sensible como es el de la esclavitud—, exponía *Mr. Kilbee*, comisionado inglés en La Habana, que era necesario nombrar “un Superintendente General de los negros emancipados, que los visite y se entere del modo como son tratados”. Los asesores del monarca español consideraron inadmisibles tal propuesta “por razones muy obvias y porque a la comisión mixta establecida en territorio Ingles jamás se le ha dado intervención en el

400. La Comisión pronunció sentencia el 24 de diciembre de 1824 decomisando el barco y lo que contenía y declaró libres a los 147 africanos que habían sobrevivido, les dio la carta de emancipación de acuerdo con el tratado y repartió los negros bajo las condiciones y garantías prevenidas en los artículos de dicho tratado.

401. AHN, Ultramar 3547/1, núm. 2.

destino futuro de los negros emancipados procedentes de buques apresados y condenados”⁴⁰². No obstante, doce años después sería nombrado Richard Madden como superintendente de libertos.

En 1824, el juego político se abría nuevamente y el monarca español pretendía encontrar elementos para intervenir, pero sus asesores, asentados en el Consejo de Indias y en el Despacho de Estado, no proponían soluciones prácticas ni reales para encauzar el conflicto, a pesar de que recibían informaciones frecuentes tanto del capitán general de Cuba, como de Claudio Martínez de Pinillos, miembro de la comisión mixta de La Habana y del ayuntamiento de la ciudad⁴⁰³. El juego concluía por estancarse, pues las medidas propuestas eran anodinas. Entre abril de 1825 y octubre de 1826 el Consejo de Indias sostuvo seis reuniones y cursó a S. M. C. sus correspondientes informes, pero estos evidenciaban su ignorancia sobre la situación real de la capital de Cuba, e incluso su incapacidad para comprender lo que ocurría y menos aún dictar medidas eficaces. Insistían en que los recelos de las autoridades de la isla “no eran todavía suficientes [...] en atención a que el número de negros procedentes de las presas debe ser reducido [...]”⁴⁰⁴. En respuesta a la propuesta de Vives para regresar los emancipados a África, alegaban que serían “introducidos de nuevo en las tinieblas del paganismo [...]”; aunque no les faltaba razón al considerar que serían expuestos nuevamente a ser apresados⁴⁰⁵.

En aquellas reuniones en que se analizó el destino de los emancipados hubo posiciones variadas. El obispo de León y el marqués de Valverde, por ejemplo, se opusieron a que los emancipados fuesen trasladados a la península. Este último consideró que podían “manchar” la población española, por lo cual sería conveniente negociar con los ingleses para que los cargamentos fuesen vendidos en beneficio de ambos gobiernos. No percibían, siquiera, que precisamente esa acción era la que se trataba de impedir con el tratado. También se consideró la posibilidad de trasladar la comisión mixta a Canarias, para así evitar las situaciones que ocurrían en La Habana. Otros miembros fueron partidarios de enviar los

402. AHN, Ultramar 3547/1, núm. 4.

403. AHN, Ultramar 3547/2, núm. 28.

404. AHN, Ultramar 3547/2, núm. 1.

405. AHN, Ultramar 3547/2, núm. 1.

emancipados a la isla de Cocos, en la costa de los Mosquitos, adonde irían acompañados por un sacerdote católico, como siglos antes se había hecho con las misiones indígenas. También imaginaron la posibilidad de transferirlos a Mahón, a Ceuta, a Fernando Po, a las islas Baleares, a Ibiza, a Cabrera, a Cádiz o a La Coruña⁴⁰⁶.

El 24 de julio de 1828, Vives recibió una R. O. aprobada dos años antes, en abril de 1826, según la cual se aceptaba que los emancipados fuesen enviados a la península o a los dominios de S. M. C. en Europa⁴⁰⁷; pero como nunca se formularon precisiones sobre los puertos en que debían desembarcar dicha instrucción, nunca se aplicó. ¿Error, descuido o táctica? Todo queda en el marco de las suposiciones.

Para responder a la cuestión que preocupaba a los ingleses sobre el desembarco de africanos en costas inaccesibles y el regreso de los buques en flete al puerto habanero, S. M. C. resolvió, el 2 de enero de 1826, que todo buque procedente de la costa de África debía entregar su diario de navegación al comandante de Marina al arribar a los puertos de Cuba. Este lo examinaría, y si existían sospechas sobre la conducción y desembarco clandestino de esclavos, se procedería a castigar la expedición de acuerdo con las leyes vigentes. Con respecto a esta medida opinaban los funcionarios ingleses Kelbee y Macley, usando como ejemplo lo ocurrido con el barco *Breves*: “No se buscaron otros papeles más que el libro Diario ni se hizo tentativa alguna para descubrir la verdad examinando a la tripulación”. Añadían que era absurdo que un maestre del tráfico de negros insertase su propio delito en su libro diario.

Tenían razón los funcionarios británicos, pues el procedimiento establecido era solo formal y había sido acordado y previsto desde las más altas instancias. En la práctica, tanto el capitán general como el comandante de la Marina, encargados del asunto, habían sido alertados para que siempre declarasen que los barcos eran mercantes autorizados que no habían violado lo establecido. Años después, en 1844, en información confidencial, Miguel Tacón revelaba que todo estaba organizado de antemano para declarar que los buques eran inocentes, debido a:

406. Esto se proponía en junio de 1828.

407. La R. O. era del 15 de abril de 1826 y fue recibida dos años más tarde. AHN, Ultramar 3547/2, núms. 22 y 26 bis.

[...] la favorable idea que se había formado de que la trata debía favorecerse más que perseguirse, nunca se hizo aprehensión alguna de buques negreros por los de guerra Españoles y siempre que por los Comisarios ingleses se denunciaba a la Capitanía General alguno de aquellos que hubiesen entrado en los puertos después de desembarcados los negros, se pasaba a la Comandancia General del Apostadero para que con arreglo a instrucciones se formase la correspondiente sumaria que nunca dejaba de ser favorable a los acusados. Porque ateniéndose al diario de los capitanes y cierto número de declaraciones de los individuos de los mismos buques, siempre resultaba probada lo infundado de la acusación [...] ⁴⁰⁸.

Otro asunto, tal vez más importante que el primero, y que incluso seguiría sugiriéndose en contextos futuros, fue el referido al traslado de la comisión mixta. El 15 de abril de 1826, S. M. C. había resuelto que el ministro de España en Londres negociase su desplazamiento, y como deseaba que la negociación fuese elaborada con toda la información requerida, encargó tal misión al conde de Ofalia, quien había sido designado para gestionar la venta de Fernando Po a los británicos. Argumentaba que, en ese momento, la situación era muy favorable:

[...] lo que se desea del Gabinete inglés es que si este pide que la comisión mixta residente antes en Sierra Leona pase a una posesión española cual es la Isla de Fernando Po, V. M. exija igualmente que la de la Habana sea trasladada [...] a una posesión inglesa fundándose en el art. 12º del tratado, que estipula que una resida en territorio español y otra en territorio inglés.

Pero a pesar de sus consideraciones, ese traslado no formaba parte de la estrategia británica. Pues mantener dicha comisión en La Habana era uno de los beneficios obtenidos por el primer tratado, ya que les permitía sostener una conflictividad que beneficiaba sus intereses.

Desde el inicio del juego político, tanto la monarquía española como la oligarquía criolla y española residente en Cuba habían fracasado: la

408. AHN, Estado 8035/4 núm. 62. *Informe de Tacón con motivo de la Ley Penal*.

comisión se mantendría en la capital de Cuba y los emancipados continuarían arribando a este territorio, con lo cual se incrementaría el conflicto poblacional.

Hacia otra confrontación política: continúan los tratados

Como puede apreciarse en el siguiente gráfico, los desembarcos ilegales habían disminuido de 1817 a 1823, pero, a partir de 1824, las capturas comenzaron a oscilar, alcanzando un incremento apreciable en 1835. Estos elementos debieron incidir en las presiones inglesas por lograr un tratado más eficaz. Habían pasado 18 años desde que el tráfico fuera declarado ilegal sin que Gran Bretaña hubiese obtenido los resultados que había proyectado.

Gráfico 4

Fuente: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> [Consulta: 30 de abril de 2021].

Los datos más confiables acopiados hasta el momento⁴⁰⁹ muestran la progresión en el número de africanos que llegaron a Cuba en ese lapso; algunos fueron capturados en alta mar y otros, en tierra.

409. Cabe destacar que estos datos no son exactos y se han formulado criterios al respecto; no obstante, muestran una tendencia y esto resulta importante para cualquier análisis sobre el tema.

Gráfico 5

Fuente: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> [Consulta: 30 de abril de 2021].

Tras bambalinas y al margen de los tratados, una nueva ofensiva abolicionista se iniciaba, fomentada e inducida por los cuáqueros ingleses y norteamericanos, cuyo número se había incrementado notablemente. En 1836, el ministro español en los Estados Unidos informaba a la Corona que, en apenas un año, casi se había triplicado el número de sociedades abolicionistas, al pasar de 200 a 523⁴¹⁰, y añadía:

[...] se han quitado ya la máscara y no contentas con inquietar los ánimos aquí [...] pretenden llevar a cabo en otros países, y naturalmente en la Habana, la obra que meditan, [...] para esto, han enviado dos misioneros a las Indias Occidentales y entre ellos, sin duda, no dejaron de despa-
charse muchos a la Isla de Cuba que es el campo donde más abundante cosecha se prometen⁴¹¹.

410. En 1833, se había fundado en Filadelfia la American Anti-Slavery Society, integrada por cuáqueros de las capas medias, considerados por la opinión pública estadounidense como verdaderos fanáticos. Tres años más tarde, en 1839, el cuáquero Joseph Sturge fundaba en Gran Bretaña la British and Foreign Anti-Slavery Society, y un año más tarde se organizaba en Londres la World Anti-Slavery Convention con el propósito de trazar una estrategia con respecto a la eliminación del trabajo forzado. Esta amplia movilización y la influencia que tuvieron sus actores fueron aprovechadas por Palmerston.

411. Esto se informa al capitán general de la isla el 14 de julio de 1837, en Archivo Nacional de Cuba (ANC), Fondo Asuntos Políticos, leg. 39, exp. 18.

Sus acciones coincidieron con la estrategia del Gobierno inglés que incrementaba notablemente su poder imperial bajo las administraciones de Henry John Temple —vizconde de Palmerston—, como ministro de Asuntos Extranjeros, y William Lamb —vizconde de Melbourne—, como primer ministro. Ambos pertenecían a la Administración Whig, que se empeñaba en establecer una nueva política económica, capaz de unir elementos del protestantismo a lineamientos económicos de la Escuela de Manchester, conformando una ideología coherente según la cual la fuerza de trabajo libre, sustento del capitalismo británico, era incompatible con la esclavitud. En Cuba, fueron representantes de esos intereses el superintendente de libertos Richard Madden y los cónsules británicos David Turnbull y John Crawford. Durante sus representaciones ocuparon el mando de la isla cinco capitanes generales: Miguel Tacón, Joaquín Ezpeleta, Pedro Tréllez Girón —príncipe de Anglona—, Gerónimo Valdés y Leopoldo O'Donnell.

Tras el tratado concluido el 28 de junio de 1835, la estrategia española sufrió cambios apreciables pues, en un nuevo contexto, el juego político se desenvolvió a partir de los intereses de la oligarquía criolla y española radicada en Cuba y de los funcionarios coloniales, en cuyas manos estuvieron las principales jugadas que, desde luego, eran las más convenientes para los intereses esclavistas.

Como es bien conocido, los aspectos más importantes de este segundo tratado se resumían en tres acciones: la aprobación de una ley penal que debía ser severa, que los buques equipados para el comercio de esclavos fuesen declarados como “buena presa”, aunque no hubiese africanos a bordo, y que las comisiones mixtas fuesen sustituidas por tribunales con similar composición. En su anexo C se instruía sobre el buen trato a los emancipados precisando asuntos que casi de inmediato fueron controvertidos, en especial el que establecía que todos los africanos a bordo de un buque apresado serían entregados al gobierno a que perteneciese el buque que lo hubiera capturado.

En la práctica, el tratado de 1835 tampoco logró disminuir la introducción de africanos y mucho menos romper las estructuras del sistema esclavista de Cuba. Por tales motivos la política abolicionista inglesa decidió acudir a acciones muy agresivas, que desarrollaron en dos espacios, el legal y político, entre Gran Bretaña y España; y el

subversivo, que tuvo tres escenarios: el de Cuba, el de las colonias inglesas en el Caribe —en especial Jamaica— y el de las factorías españolas en África.

En el primero se destacan el nombramiento de funcionarios como “superintendentes de libertos” que propiciaba la relación directa con los emancipados y la vinculación de los cónsules con la intelectualidad criolla y con las élites negras y mulatas que manifestaban, en diverso grado, actitudes abolicionistas.

Se debe destacar que el Gobierno inglés arreció sus acciones legales contra la esclavitud en Cuba desde 1840, dirigidas a eliminar el comercio ilegal y también a aniquilar la esclavitud, cuestión que se reflejó en un proyecto de tratado que, si bien no lograron concretar, mantuvo en vilo, al menos por dos años, a las autoridades coloniales y a los hacendados esclavistas. Tras esta intención estaba el retraso en la aprobación de una ley penal que, a pesar de formar parte del tratado de 1835, no se había concretado, tras idas y venidas de documentos que siempre eran rechazados por la oligarquía plantacionista criolla.

En el segundo se inscriben el envío a la bahía habanera de un pontón, el Romney, tripulado por oficiales negros y mulatos procedentes de Jamaica; las acciones subversivas desde sus colonias, en especial Jamaica y Nueva Providencia y desde otros territorios como Curazao; la introducción en Cuba de misioneros protestantes; la manipulación de individuos pertenecientes a los sectores libres “de color”, que constituían la fuerza laboral básica de las ciudades y eran social y políticamente discriminados; la sedición de esclavos, tanto de los que pertenecían a las dotaciones de ingenios y cafetales como de algunos insertos en la trama urbana; la infiltración de negros libres procedentes de las colonias inglesas y de los Estados Unidos, capaces de transmitir sus experiencias; la difusión de las ideas abolicionistas a partir de la propaganda realizada a través de libros, panfletos y rumores, y la eliminación de las factorías españolas en las zonas africanas de Corisco y Gallinas. Nada de lo que pudo ocurrir en esos años estuvo totalmente desconectado. Ingleses, españoles peninsulares y criollos o españoles de la colonia, cada uno en sus espacios, actuaban de manera coordinada o dividida, pero sin dejar de maniobrar en su respectivo provecho.

Richard Madden, que arribó en La Habana el 28 de julio de 1836, fue el primero en utilizar, a su favor, las redes de la intelectualidad criolla. De esa relación, especialmente con Domingo del Monte, surgió la idea, intencionada por supuesto, de publicar como libro las poesías de Manzano. Se trataba de una acción común, publicitaria, realizada en otros espacios por los abolicionistas ingleses y norteamericanos.

A pocos meses de su investidura, atracaba en el puerto habanero el bergantín español Empresa. Este navío, que había sido capturado por el buque de la armada inglesa Vestal, fue declarado buena presa por la comisión mixta, ya que traía 418 africanos de los cuales 4 fueron declarados enfermos. El superintendente, haciendo gala de sus recién estrenadas funciones, pretendió desembarcarlos bajo el argumento de que habían llegado cansados y hambrientos⁴¹². Cabe recordar que desde 1824, cuando se trató de hacer algo similar con la goleta Relámpago, este tipo de acción era rechazada, pues se consideraba que la presencia de africanos emancipados resultaba un ejemplo nefasto para los esclavos. En ese momento era capitán general de la isla Miguel Tacón, quien propuso que los africanos fuesen trasladados a Belice, a las Bahamas o a cualquiera otro punto de dominación inglesa, argumentando que el viaje podía hacerse en el propio buque que los había capturado, pues se trataba de una travesía corta, de dos a cuatro días.

Pero Madden insistió en su propósito, ya que había nombrado con arreglo al tratado y no podía “[...] ser estorbado en el entero cumplimiento de sus funciones por ninguna otra autoridad”⁴¹³. Pero lo cierto es que el mencionado pacto no cubría sus expectativas, pues en el artículo 6.º del anexo C establecía que cuando el buque negrero resultaba condenado y declarado buena presa, los esclavos “serán entregados al gobierno al que pertenezca el crucero que haya hecho el apresamiento, para que sean tratados conforme al reglamento y condiciones contenidas en el anejo de este tratado [...]”⁴¹⁴. Tacón alegaba irónicamente, al referirse al

412. Correspondencia cruzada en las autoridades inglesas y el capitán general Miguel Tacón, en House of Commons Parliamentary Papers *on line*. 1837 (001) Class A. *Correspondence with the British commissioners, at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam, relating to the slave trade*. 1836, pp. 198-202.

413. AHN, Fondo Estado 8035/1, núm. 15.

414. AHN, Fondo Estado 8035/1, núm. 15.

intento del superintendente, que “[...] si el ánimo fuera arruinar esta Isla no se hubiera escojitado [sic] un medio más apropiado”⁴¹⁵.

El *affaire* del Empresa fue sucedido por el arribo del pontón Romney, aprobado por S. M. C. por R. O. de 12 de mayo de 1837. Fue la primera provocación de los ingleses en territorio cubano, pues su presencia en la rada habanera incrementaba el nivel de los desafíos británicos, ya que fondear en dicha bahía un barco con bandera inglesa, tripulado por militares negros, rebasaba cualquier acción diplomática. Jamás había ocurrido algo similar, pues ni siquiera en 1796, cuando arribaron las Tropas Auxiliares Negras provenientes de Saint-Domingue, se les permitió permanecer en el puerto, so pretexto de que los cabildos de nación africanos se habían mostrado inquietos y ansiosos por la posible llegada de oficiales y soldados negros. Tacón hizo todo lo posible por impedir una situación similar⁴¹⁶, pero el propósito del Gobierno inglés no era para nada inocente, pues con el argumento de proteger a los emancipados y violando incluso lo establecido en el tratado, pretendían desestabilizar la sociedad habanera.

Lo cierto es que el Romney, con sus 74 cañones, atracaba en la bahía el 25 de agosto de 1837, comandado por el teniente jamaicano Jenkins y sus tripulantes, con sus respectivas armas y uniformes ingleses como miembros del 2.º Regimiento de las Indias Occidentales, con el pretexto de que los negros soportaban mejor el clima. Esa presencia no solo era un símbolo de la debilidad española, sino un ejemplo transgresor para los negros y mulatos de la capital. Lo cierto es que el Romney, aunque fue confinado a la caleta de Casa Blanca, permaneció en el puerto habanero ocho años, hasta diciembre de 1845. Durante este lapso, y bajo el argumento de que los negros libertos procedentes de países extranjeros no podían entrar en territorio cubano⁴¹⁷, se prohibió que sus tripulantes bajasen a tierra; no obstante, hubo varias incursiones de este tipo y también visitas al barco de negros y mulatos habaneros⁴¹⁸. Otro problema,

415. AHN, Fondo Estado 8035/1, núm. 15.

416. Comunicación con carácter reservado al secretario de Estado, 31 de agosto de 1836, en Biblioteca Nacional José Martí (BNJM), Sala Cubana, CM Tacón, núm. 43.

417. Cabe recordar que Miguel Tacón, por R. O. de 12 de marzo de 1837, rehabilitó el bando aprobado por Luis de las Casas en 1786.

418. En cierto momento, sus tripulantes fueron autorizados a bajar a tierra de seis en seis, acompañados por un oficial y sin traspasar los límites que se les habían indicado, pero lo hicieron solos y hubo incidentes.

denunciado por el superintendente general de Hacienda, fue que el pontón, siguiendo una costumbre practicada por los británicos, aprovisionaba a los buques ingleses sin comunicarlo a la aduana ni satisfacer los correspondientes derechos, por lo que se había convertido en un verdadero almacén desde el que se trasvasaban mercancías a otros barcos ingleses.

Bajo su mandato, el capitán general O'Donnell valoró varias posibilidades para eliminar la presencia del Romney en la bahía: trasladarlo junto a la comisión mixta a Puerto Rico, construir un edificio en la finca La Noria para sustituirlo o comprarlo por los 10.000 pesos en que se había tasado⁴¹⁹. Esta última opción fue la aceptada por los comisionados británicos. Cabe destacar que durante su estancia no faltaron provocaciones ni represiones. Cuando Turnbull concluyó su mandato como cónsul en 1842, se refugió en esta nave.

Pero el principal y más peligroso enclave subversivo de los ingleses no estaba en La Habana, sino en Jamaica, la colonia inglesa más cercana a Cuba, que era además sitio seguro para los barcos de la armada británica que perseguían la trata. Más del 90% de su población era negra, y el 66% de esta, esclava.

Gráfico 6

Fuente: AHN, Estado, 8025, núm. 17.

419. AHN Estado, 8025, núm. 17.

En su territorio había un número apreciable de sociedades religiosas metodistas y anabaptistas empeñadas en abolir la esclavitud. Por ley del Parlamento británico de 1833, la mitad de sus esclavos sería libre en agosto de 1838 mientras que la otra parte obtendría esa condición en igual mes de 1840. Para evitar la reacción de los propietarios, estos serían indemnizados en 20 millones de libras, pero otra cosa eran los anabaptistas y metodistas radicados en esa isla, que intentaban aprovechar el descontento de los esclavos que debían esperar dos años para ser libres para alentar acciones subversivas⁴²⁰. Esta situación era considerada como una amenaza por los esclavistas de Cuba, debido a la cercanía entre ambas islas.

Desde inicios del año 1836, se vigilaba la entrada a Cuba de negros extranjeros y se afirmaba que en Caimán Grande (actual Gran Caimán) habían arribado 5.000, que eran libres para introducirlos en la isla⁴²¹. Aunque algo de exagerado había en esa noticia, el capitán de navío José Ruiz de Apodaca fue enviado a Jamaica para averiguar la situación. Lo cierto es que las autoridades de Cuba trataban de tener una idea exacta sobre los planes de las sociedades protestantes allí radicadas⁴²². También los temores llegaban desde otros espacios, pues se informaba que el rey de Holanda había autorizado la extracción de esclavos de Curazao para enviarlos a Cuba y Puerto Rico⁴²³; se comentaba además que los ingleses estaban prestos a incursionar desde Cayo Blanco de Sal en la costa norte⁴²⁴.

420. En carta del 12 de abril de 1838, el Cap. Gral. informa a la metrópoli que el cónsul de España en Jamaica, D. Antonio Broza, le había informado sobre la situación, y que el 22 de febrero había arribado, desde Gibraltar, el Regimiento núm. 68, y que el núm. 37, que guarnecía a Falmonth, lo enviaron para el cuartel general porque era el más leal. Que se había mandado a reanudar la causa contra el cura metodista Mr. Taylor que había sublevado y capitaneado los negros en la última revolución ocurrida en Jamaica. Que se han escogido vecinos respetables como ministros de Justicia.

421. Esto fue informado por Tomás Coll, capitán de la goleta *Nueva Esperanza*. AHN, Estado 8035/3, núm. 4.

422. AHN, Estado 8035/3, núm. 1. Los pobladores de Gran Caimán y Pequeña Caimán eran pocos; en la primera isla había unos 4.500 y en la segunda, aproximadamente 800, tal vez por eso se mencionaba la existencia de 5.000 negros libres. Buena parte eran raqueros que robaban a los buques que arribaban a sus costas accidentadas, también cultivaban algodón y pescaban careyes y tortugas que comerciaban ilegalmente, contrabandeaban además con maderas y sus balandras arribaban a las costas de Batabanó y Trinidad. Nada de esto implicaba, por supuesto, un peligro político para Cuba, pero previendo cualquier avatar, se recomendó a Juan Gallar para servir a los intereses del Gobierno español en esa isla.

423. AHN, Estado 8035/3, núm. 4.

424. 31 de marzo de 1836. AHN, Estado 8035/3, núm. 3.

Cabe recordar que, previendo la posible introducción de negros y mulatos procedentes de colonias extranjeras, Tacón había sacado del olvido un bando promulgado por D. Luis de Las Casas en 1796, que prohibía la entrada a Cuba de negros extranjeros⁴²⁵. Cursó además instrucciones a los tenientes gobernadores, alegando que “nuevos descubrimientos” lo habían obligado a dictar una circular dirigida a las autoridades de Santiago de Cuba, Puerto Príncipe, Trinidad, Jagua, Matanzas y Filipinas (Pinar del Río) para que redoblasen la vigilancia en los puertos. Los jueces pedáneos y los amos de haciendas de campo debían encargarse de detectar las entradas furtivas y de entregar los sospechosos a las autoridades competentes. Refiere Tacón que existían “síntomas alarmantes en Matanzas, ya que en un ingenio del partido de Cimarrones se había producido un alzamiento”. Expone, además, que se arrestó a un mulato, recién llegado de Providencia, que portaba papeles subversivos⁴²⁶, y que, en Ojo de Agua, partido de Tiguabos, en oriente, había ocurrido otro levantamiento de esclavos⁴²⁷.

Le preocupaba especialmente la región de Santiago de Cuba, no solo por su cercanía a Jamaica, sino por la entrada constante de extranjeros que con el pretexto de laborar en las minas de cobre llegaban desde diferentes puntos de Europa, Norteamérica y la propia Jamaica, sin que las autoridades coloniales pudiesen impedirlo, ya que la explotación de estas minas se efectuaba por una compañía inglesa representada, paradójicamente, por el cónsul Hardy y sus empleados, que estaban bajo la jurisdicción privativa del intendente⁴²⁸. Por esta causa expresaba que nunca se podría evitar que “entre tantos extranjeros como se introducen con destino a las minas vayan algunos de los emisarios ocultamente”,

425. Se trata de la R. O. de 18 de abril de 1837.

426. AHN, Ultramar 3547/7, núm. 3. *Contestación a la Real Orden del 21 de mayo último, relativo a los planes de los Reformistas sobre los esclavos africanos de dicha Isla.*

427. AHN, Ultramar 3547/7, núm. 20.

428. Por R. O. de 1.º de octubre de 1829, expedida por el Ministerio de Hacienda, se habilitó a la intendencia como responsable de esas minas. En una nota al margen se expone que las compañías extranjeras que las explotaban no reportaban ningún beneficio al país, porque no pagaban derechos al Gobierno y traían del extranjero cuanto consumían los mineros y los negros. Añadían que ese negocio solo enriquecía a unos cuantos individuos de La Habana y a varios capitalistas extranjeros. Se mencionaba otra R. O., de 7 de noviembre de 1836, relativa a que no pudiesen sacar los minerales sin beneficios, debiendo quedar sujetos a las reglas de los aranceles. La sección se manifestó en contra de que eso se aplicase de esa forma. AHN, Ultramar 3547/7, núm. 20.

por ese motivo, añade, era preciso aumentar la vigilancia sobre los individuos que tratasen de penetrar en la isla como operarios de minas o bajo otro carácter.

Tomás Garzó, gobernador de Santiago de Cuba, informaba que en noviembre de 1837 había arribado el bergantín inglés *Asrulim*, procedente del puerto de Falmouth, en Jamaica, con 23 pasajeros para las minas de cobre; que viajaban sin pasaporte y que solo portaban una nota del cónsul español, pero habían sido autorizados a entrar⁴²⁹. Añadía que la única manera en que podía tomar medidas era si ese procedimiento se hacía depender de la Capitanía General. Por esa vía arribaban a su territorio franceses e italianos procedentes de Saint-Domingue recomendados a los hacendados que se convertían en sus fiadores y los llevaban a los partidos de Santa Catalina y Tiguabos, donde había un mayor número de grandes cafetales. Los esclavos de esos enclaves, explica, hablaban francés, por lo que al capitán de partido, ignorante de ese idioma, se le dificultaba el control de tantas personas esparcidas por la zona.

Las precauciones continuaron a lo largo de estos años y se incrementaron cuando llegaron noticias de que, el 2 de septiembre de 1839, el mayor de Jamaica había convocado una reunión en la casa del Cabildo de Kingston para tratar sobre la emancipación de los esclavos de Cuba y de los estados del Sur de Norteamérica⁴³⁰.

En Jamaica se asentaría Turnbull tras concluir sus funciones oficiales en Cuba. Sus acciones fueron mucho más agresivas que las de Madden y se desarrollaron en diversos frentes. La defensa puntual de algunos emancipados, como Gavino, Matilde, Isabel Marina y muchos otros, fue uno de estos, y aunque el capitán general Gerónimo Valdés atendió a sus demandas y entregó cartas de libertad a 564 emancipados, el superintendente

429. Usufructuaban el negocio de las minas unos cuantos individuos de La Habana y varios capitalistas extranjeros “a quienes el Gobierno Español o tal vez la Intendencia les concedió la gracia de darle gratis una riqueza de la que no saca utilidad alguna”. Añade que esas concesiones estaban al expirar y que no debían renovarse, pues “[...] la llegada de mineros de países extranjeros es una puerta franca, abierta legalmente para que puedan introducirse en esta Provincia cuantos Emisarios lo intenten con la capa de pertenecer a aquella industria, y que no dándose tampoco en Jamaica pasaporte pueden también desde aquel punto introducirse los que quieran bajo el mismo proceso”. Esos los trabajadores “[...] forman una especie de colonia, que se hace perjudicial y temible, y que [...] solo da cuidados y fundados celos”. AHN, Ultramar 3547/7, núm. 20.

430. AHN, Ultramar 3547/8, núm. 1.

fomentó dificultades de todo tipo, y se enfrentó a las autoridades coloniales con tal prepotencia que fue separado de su cargo⁴³¹.

El mayor proyecto subversivo de esos años, alentado por este cónsul, se concretó en las sublevaciones de esclavos, la mayor de esta, en la que participaron negros esclavos y libres de algunos enclaves matanceros, ha pasado a la historia bajo el nombre de “Conspiración de La Escalera”.

Gráfico 7

Fuente: Morales, 1931, p. 335.

Entre 1843 y 1844 se alzaron las dotaciones de siete ingenios —Alcanía, La Luisa, La Trinidad, Las Nieves, La Aurora, Triunvirato y Ácana—, del cafetal Moscú y del potrero Ranchuelo; también se amotinaron los esclavos que construían el ferrocarril de Cárdenas a Bemba. La oleada del movimiento sedicioso se extendió por toda la llanura de Colón al ser invadidos los ingenios La Concepción, San Miguel y San Rafael.

Tras la organización de estas acciones estuvieron Turnbull y su ayudante consular Ros Cocking, quien, en carta a Palmerston, definiría a los criollos blancos que integraban su red como “una raza de imbéciles, degenerada de mente como de cuerpo y corrompida por la educación”; mientras que los “libres de color”, que no en balde constituyeron la

431. AHN, Estado 8037, núm. 30.

mayor parte de las personas juzgadas y castigadas “[...] están dispuestos a arriesgar sus vidas y todo cuanto poseen en un intento de ganar para ellos y para sus hermanos aún más degradados [los esclavos] la Libertad [...] que como hombres merecen disfrutar” (Sarracino, 1986, pp. 61-62).

Otra importante acción de los ingleses fue la eliminación de las factorías españolas en África. Las acciones de la armada británica comenzaron a efectuarse en septiembre de 1840 y se concretaron en noviembre de ese año en la isla de Corisco, que continuaron en diciembre en las costas de Gallinas.

El 7 de noviembre de 1840, William Tucker, comandante de la corbeta de S. M. B. Wolverine, ordenó al lugarteniente Burslem, a cargo del bergantín Viper, que atacara la costa suroeste de la isla de Corisco, donde estaba emplazada una factoría española, dirigida por D. Francisco Vives Tudury, natural de Mahón, representante de la casa comercial de D. Juan Fales y Co. de Matanzas; el segundo factor era D. Miguel Pons.

Los ingleses desembarcaron en dos botes, uno dirigido por el lugarteniente Dumaresq y otro por el de igual categoría Julián. Tras arribar a tierra incendiaron todos los edificios y almacenes de la factoría, arrasaron lo que quedaba e hicieron prisionero al segundo factor Miguel Pons⁴³².

También atacaron la zona de Gallinas, que era un espacio simbólico para los abolicionistas británicos, al ser considerada como el mercado más célebre del tráfico negrero español en toda la línea de la costa africana. Estaba ubicada entre Sierra Leona y Liberia, y para que los británicos tuviesen el control total de esa costa, era preciso eliminar las factorías allí emplazadas que tenían un altísimo componente español. Allí estuvieron los almacenes y barracones de Pedro Blanco, quien en 1839 había regresado a La Habana dejando en esa región a otros traficantes peninsulares. Cabe destacar, no obstante, que comerciantes de otras regiones como los Rogers, por ejemplo, también tenían establecimientos en Gallinas (Barcia Zequeira, 2018).

432. House of Commons Parliamentary Papers online. 1842 [403] Class B. *Correspondence with Spain, Portugal, Brazil, the Netherlands, Sweden, and the Argentine, Confederation, relative to the slave trade. From January 1 to December 31 1841 inclusive*. La documentación se encuentra en las páginas 43-56, y es particularmente importante a partir de la página 58, porque contiene los informes de los participantes en la acción. También hay información al respecto en *Comunicación de la primera Secretaría del Despacho de Estado dirigida al Capitán General de la Isla. Madrid, 27 de Abril de 1841. Remitiéndole varias copias recibidas del Ministro de S.M. en Londres y de una nota del Ministro Británico en las Cortes*, ANC, Fondo Asuntos Políticos, leg. 41, exp. 2.

Desde septiembre de 1840, el río de igual nombre fue bloqueado por una escuadra procedente de Sierra Leona, bajo el mando del comandante Joseph Denman, del paquebote de S. M. B. Wanderer. Como resulta frecuente en la historia, se buscó un pretexto para hacerlo, este fue que el rey Siacca había retenido a una mujer y su niño procedentes de Sierra Leona. Se trataba de la africana Fry, aprendiz de Mrs. John Gray, vecino de Freetown, que había viajado a Gallinas con su hijo para cobrar una deuda. Esta había sido reconocida por Maná, hijo del rey Siacca, como una antigua sirvienta que había entregado en aprendizaje y no le había sido devuelta⁴³³. Bajo esta justificación, la escuadra inglesa cortó la comunicación de Gallinas con las islas de Sherbro y Plantain, y confiscó los cargamentos de arroz que alimentaban a la población de Gallinas que, tras dos meses sin ser abastecida, sentía los efectos de la hambruna.

Denman había logrado traspasar la barrera del río en el paquebote Wanderer para entrevistarse con Siacca, consiguió la devolución de Fry y su hijo, y elaboró un convenio según el cual fue autorizado por este para destruir las factorías españolas y recibir todos los esclavos que estuviesen en sus barracones. Tras este acuerdo fueron incendiados y arrasados, durante cinco días, ocho grandes establecimientos negreros, entre estos Feimba, Minna, Feseree, Comasson, Comotuido, Feido y Donvoco. Todos pertenecían a diferentes casas de La Habana y sus 851 esclavos fueron conducidos a Sierra Leona a bordo de los buques de S. M. B., motivo por el cual Denman consideró que su acción había producido “[...] una nueva sensación de inseguridad y [...] un profundo desaliento [...] que se extenderá hasta la Habana”⁴³⁴. Pero, aunque los ingleses consideraron que habían eliminado “el mercado y el asidero más célebre del tráfico negrero Español en toda la línea de la Costa Africana”⁴³⁵, ese negocio

433. La información sobre esta cuestión no solo está en las fuentes del National Archives, sino que, por su importancia, fue traducida y se encuentra en BNJM, Sala Cubana, Colección de Manuscritos, núm. 1 bajo el rubro de *Correspondencia del Gobernador de Sierra Leona Doherty a Sr. John Russel*. Palacio de Sierra Leona, 7 de diciembre de 1840.

434. BNJM, Sala Cubana, Colección de Manuscritos, núm. 1 bajo el rubro de *Correspondencia del Gobernador de Sierra Leona Doherty a Sr. John Russel*. Palacio de Sierra Leona, 7 de diciembre de 1840.

435. BNJM, Sala Cubana, Colección de Manuscritos, núm. 1 bajo el rubro de *Correspondencia del Gobernador de Sierra Leona Doherty a Sr. John Russel*. Palacio de Sierra Leona, 7 de diciembre de 1840.

no concluyó, pues la correspondencia entre Palmerston y Mr. Aslon, en abril de 1841, refleja que José Miguel Tatasau había sido encargado, por algunos “ricos individuos de La Habana para residir en Gallinas [...] para embarcar negros”⁴³⁶.

Es importante destacar que, para cerrar el círculo de las acciones británicas en África, fue enviado a Sierra Leona, en diciembre de 1840, el exsuperintendente de libertos en Cuba Mr. Richard Madden.

La etapa que analizamos en este artículo concluyó en 1845, cuando fue aprobada la Ley Penal, pero no como esperaba Gran Bretaña, sino con un artículo, el 9.º, que respaldaba los intereses de los plantadores esclavistas de Cuba.

Conclusión

Tras diez años de presiones inglesas de todo tipo, legales o subversivas, la balanza se había inclinado a favor de los intereses económicos de la isla, claro está que en el juego político no solo influyó la inteligencia de la oligarquía insular, sino la necesidad internacional de las potencias de esos años, sobre todo de Inglaterra, que necesitaba que la rica colonia cubana permaneciera en manos de la potencia más débil.

La crisis de esos años no evitó que los alijos de africanos continuaran siendo desembarcados en las costas de Cuba y es preciso destacar que la aparente disminución de las capturas no constituye un indicador fiable, como tampoco las cifras sobre los esclavizados aprehendidos en tierra o mar.

Todas estas acciones que hemos relatado, antes y durante la década crítica, formaron parte de un interesante juego político, en el que se desempeñaron actores de diversos espacios. Después se produjo cierta distensión entre Gran Bretaña, España y Cuba, que permitió que la trata negrera se asentase con tanta o más fuerza que antes, así se mantuvo hasta 1865, los últimos alijos desembarcados en las costas de Cuba ocurrieron en 1866 (Barcia Zequeira, 2018). Fue a mediados de esta década, y no antes, cuando se inició la crisis de la esclavitud en la isla.

436. House of Commons Parliamentary Papers online. 1842 [403] Class B. *Correspondence with Spain, Portugal, Brazil, the Netherlands, Sweden, and the Argentine, Confederation, relative to the slave trade. From January 1 to December 31 1841 inclusive*, p. 60.

Referencias bibliográficas

- Bahamonde, Á. y Cayuela, J. (1992). *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Alianza Editorial.
- Barcia Zequeira, M. C. (2018). *Pedro Blanco, el negrero. Miro, realidad y espacios*. Editorial Boloña.
- García, G. y Torres, E. (1994). *La colonia. Evolución socioeconómica y formación nacional. De los orígenes hasta 1867*. Editora Política.
- Herrera Jerez, M., Camacho, A., Hevia Lanier, O. (2017). *Una sociedad distinta: Los espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*. Editorial de la Universidad de La Habana.
- Blackburn, R. (1988). *The Overthrow of colonial slavery 1776-1848*. Versus.
- Canot, T. (1947). *Memorias de un negrero*. Talleres El Gráfico.
- Corwin, A. F. (1967). *Spain and the abolition of slavery in Cuba: 1817-1886*. University of Texas Press.
- Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1827 formado por una comisión de jefes y oficiales de orden y bajo la dirección del escelentísimo señor Capitán General Don Francisco Dionisio Vives; precedido de una descripción histórica, física, geográfica y acompañada de cuantas notas son conducentes para la ilustración del cuadro* (1829). Oficina de las viudas de Arazosa y Soler, impresores del Gobierno y Capitanía General por S. M.
- Cuadro estadístico de la Siempre Fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1846, formado bajo la dirección y protección del Escmo. Sr. Gobernador y Capitán General Don Leopoldo O'Donnell, por una Comisión de oficiales y empleados particulares* (1847). Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M.
- Curtin, P. (1969). *The Atlantic Slave Trade: A Census*. The University of Wisconsin.
- Eltis, D. y Richardson D. (2008). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. Yale University Press.
- Erenchun, F. (1866). *Anales de la Isla de Cuba: diccionario administrativo, económico, estadístico y legislativo, 1861-1865* (vol. 5). Imprenta La Antilla.
- Estado General de la Isla de Cuba dispuesto de orden del escelentísimo señor Teniente Gobernador José de Cienfuegos, gobernador de su provincia y capitanía general, de acuerdo con el señor intendente de ejército don Alejandro Ramírez, superintendente general subdelegado de la real Hacienda de ella y corresponde al año 1817* (1819). Comisión de Estadística de la Isla de Cuba.

- Ferreira, R. A. (1995). O Significado e os Métodos do Tráfico Ilegal de Africanos na Costa Ocidental da África, 1830-1860. *Cadernos do Liphis*, (2), 55-70.
- Fogel, R. W. (1994). *Without Consent or Contract. The rise and fall of American Slavery*. W. W. Norton & Company.
- Franco, J. L. (1980). *Comercio clandestino de esclavos*. Editorial de Ciencias Sociales.
- García Cantús, D. (2004). *Una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900)*. Universitat de Valencia, Servei de Publicacions.
- Gibba, B. (2011). *The West Indian Mission to West Africa: The Rio Pongas Mission, 1850-1953* [Tesis doctoral, University of Toronto]. TSpace.
- Hawthorne, N. (1848). *The Journal of an African Cruiser*. Londres: George Clark and Son.
- Jones, A. (1979). *A History of the Galhinas Country, Sierra Leona, C 1650-1890* [Tesis doctoral, University of Birmingham]. EThOS.
- (1983). *From Slaves to Palm Kernels. A history of the Galinhas Country (West Africa) 1730-1890*. Franz Steiner Verlag GMBH.
- (1981). Theophile Conneau at Galinhas and New Sestos, 1836-1841; A comparison of the Sources. En *History in Africa*, (8), 89-106.
- López y Pérez, A. y Pavía Pérez, M. (2015). *Malhechores de la mar. Corsarios, piratas, negreros, raqueros y contrabandistas*. Editorial Boloña.
- Lovejoy, P. E. (1997). The African Diaspora: Revisionist Interpretations of Ethnicity, Culture and Religion under Slavery. *Studies in the World History of Slavery, Abolition and Emancipation*, 2(1), 1-23.
- Madden, R. (1841). *Informe del señor Madden sobre la esclavitud en la Isla de* Imprenta de Bergnes y Ca.
- (1964). *La Isla de Cuba*. La Habana: Editora del Consejo Nacional de Cultura.
- Mannix, D. P y Cowley, M. (1968) *Historia de la trata de negros*. Alianza.
- Meriño Fuentes, M. A. y Perera Díaz, A. (2015). *Contrabando de bozales en Cuba: perseguir el tráfico y mantener la esclavitud (1845-1866)*. Ediciones Montecallado.
- Morales, V. (1931). *Iniciadores y primeros mártires de la revolución cubana* (t. 1). Cultural S. A.
- Murray, D. R. (1980). *Odious Commerce. Britain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge University Press.
- Nerín, G. (2015). *Traficants d'ánimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Raval Edicions SLU; Pòrtic.

- “Padrón general de los habitantes de la Isla de Cuba” (1846), formado en el mes de diciembre de 1792 de orden del Esclentísimo señor D. Luis de las Casas y Aragorri, Gobernador de la Habana y Capitán general en dicha Isla. En *Memorias de la Real Sociedad Económica de Amigos del País* (t. 32). La Habana. Real Sociedad Económica de Amigos del País.
- Paquette, R. (1990). *Sugar is made with blood*. Wesleyan.
- Pérez de la Riva, J. (1977). Presentación de un censo ignorado. El padrón general de 1788. *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, 19(3), 5-16.
- Pezuela, J. de la (1863). *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba* (t. 1). Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- Resumen del Censo de Población de la Isla de Cuba a fin del año de 1841. Formado de Orden del Excmo Sr. Capitán General de la misma por una comisión de jefes y oficiales nombrada especialmente para verificarlo* (1842). Imprenta del Gobierno por S. M.
- Sarracino, R. (1986). Inglaterra y las rebeliones esclavas cubanas: 1841-1851. *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, 28(2), 37-82.
- Schmidt-Nowara, C. (1999). *Empire and Antislavery: Spain, Cuba, and Puerto Rico, 1833-1874*. University of Pittsburgh Press.
- Sosa, E. (1997). *Negreros catalanes y gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*. Fundación Fernando Ortiz.
- Turnbull, D. (1840). *Travels in the West: Cuba; With Notices of Porto Rico and the Slave Trade*. Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans.
- Wallerstein, I. (1974). *The Modern World System I. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Academic Press.
- Whitney, R. (1992). The Political Economy of Abolition: The Hispano-Cuban Elite and Cuban Slavery, 1868-1873. *Slavery and Abolition: A Journal of Comparative Studies*, 13(2), 20-36.

El desamparo legal de “perseguir en tierra”. Expediciones de esclavos: Cuba, 1820-1860⁴³⁷

Miriam Herrera Jerez
Universidad de La Habana

El 26 de junio de 1825, José Agustín Urrutia, capitán pedáneo de Arroyo Arenas, en la jurisdicción de La Habana, detuvo una carreta con catorce africanos que consideró bozales de prohibida introducción. En virtud de las continuas disposiciones del Gobierno para extremar la vigilancia y el celo de las autoridades locales, decidió aprehender y mantener en depósito en una estancia de su propiedad a los africanos que pertenecían a Cornelio Souchay. En aquel momento no existía procedimiento alguno que amparase legalmente este tipo de aprehensiones, pues lo estipulado por el tratado con Gran Bretaña solo autorizaba la persecución y apresamiento en el mar.

Los esclavos depositados fueron robados y vendidos. Al mes de los sucesos, el pedáneo fue encarcelado y suspendido de su cargo, sufrió numerosas persecuciones y “hasta el atropellamiento de mi persona contra quien todos se han empeñado por la codicia de mis bienes”. Descubrió que “todo el empeño ha sido la protección

437. Este trabajo forma parte del proyecto “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846. Professor Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia-CSIC, directs this project.

de Souchay”⁴³⁸. Estuvo más de tres años preso. Y a pesar de haber sido absuelto y repuesto en su cargo, ninguna de esas disposiciones se cumplió. Esto era el comienzo de los conflictos que plantearon, veinte años después, las capturas en tierra de africanos ilegalmente introducidos. Recientemente, se había realizado la primera captura de un barco negrero en aguas de Cuba, la goleta Relámpago.

En el periodo que se extiende entre 1824 y la firma de un segundo tratado de represión al comercio de esclavos (1835), las denuncias de los comisionados ingleses sobre su evidente continuidad fueron sistemáticas. La estadística de barcos salidos de La Habana rumbo a África se alterna con la discusión del asunto espinoso de los emancipados. Se presiona al Gobierno español para el incremento de las medidas de represión al contrabando ante la ineficacia de las disposiciones de 1826. La conexión entre la epidemia de cólera de 1833 y la entrada de barcos negreros motivó, por primera vez en varios años, una postura más estricta hacia los implicados en el tráfico. Se llegó incluso a extremar la vigilancia de toda concentración de esclavos recién llegados en los numerosos barracones de los barrios extramuros de La Habana, previo aviso a los mayores o sirvientes que los atendían en la más abierta impunidad⁴³⁹. El capitán general Mariano Ricafort⁴⁴⁰ solicitó informes con todo lujo de detalles de los barcos que salieron hacia la costa de África: propietarios, capitán y fiador de la patente y proyectos de los cargadores. El rigor de la vigilancia no pasó de ahí. No obstante, cierta alarma se expandió entre los hacendados pues se anunciaba que en agosto se produciría la abolición de la esclavitud en las colonias británicas.

La firma del segundo Tratado para la abolición del tráfico de esclavos, de 28 de junio de 1835, aun sin la concreción de una ley penal, marca un nuevo periodo en el incremento de las tensiones (García González, 2017). La presencia de Richard Madden, reconocido por sus doctrinas abolicionistas, y la concentración de un elevado número de emancipados en el entorno portuario no eran una buena combinación política para

438. Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Miscelánea de Expedientes, leg. 3451, exp. All.

439. ANC, Asuntos Políticos, leg. 35, exp. 47. *Expediente General de represión de la trata. Mando del general Ricafort*. 1833.

440. Mariano Ricafort Palacín y Abarca, capitán general de Cuba en el periodo 1832-1834.

las autoridades coloniales. El asunto de tenerlos en La Habana el menor tiempo posible se convirtió en una cuestión estratégica. La intensa discusión sobre si permitir o no la entrada de los bozales enfermos a tierra dejó muy claro el tipo de problemas cotidianos que deberían enfrentarse en la práctica. En noviembre de 1838, se reiteraban las vagas medidas de impedir el contrabando dedicando el más eficaz celo que había embaucado años antes al pedáneo José Agustín Urrutia. En medio de ataques frontales al sistema de la esclavitud y un ambiente de tolerancia autorizada al comercio clandestino de esclavos, se produce la primera captura de africanos de una manera distinta a la prevista en los tratados.

Forzar los límites de la legalidad

Tras denuncias inglesas sobre la protección dada al contrabando por los empleados del gobierno colonial en la isla⁴⁴¹, se tuvo noticia en La Habana de que, en el partido de Cabañas, el comandante de carabineros había detenido un cargamento de africanos. El capitán general Gerónimo Valdés ordenó que se practicaran investigaciones en el punto del desembarco y se enviase a La Habana los 413 africanos aprehendidos. Del resultado de estas primeras diligencias gubernativas se encontraron los restos del bergantín frente al fuerte Reina Amalia y se comprobó, por las declaraciones tomadas en Cabañas, que todos eran procedentes de aquel buque⁴⁴². Esta captura se considera la primera de este tipo y dio inicio en las estadísticas a la novedad de “aprehendidos por las autoridades subalternas de esta isla”.

Con el fin de evitar reclamaciones, Valdés envía el expediente a la comisión mixta, aun conociendo que este tipo de aprehensiones formaba parte de aquellos casos que no estaban sujetos a estos tribunales, al no ser detenidos por cruceros ingleses o españoles. Para estos casos específicos, los capitanes generales estaban autorizados, desde 1826, a proceder a la captura de los esclavos, declararlos libres y encausar a los implicados en el

441. Biblioteca Nacional de España (BNE), Colección Manuscritos. *Apuntes sobre la trata negros*, vol. I, fols. 109-110. Comunicación de Valdés de 21 mayo de 1841.

442. ANC, Asuntos Políticos, leg. 41, exp. 5. *Copia de una comunicación dirigida con fecha 31 mayo 1841 por el Gobernador Gerónimo Valdes dando cuenta de las diligencias que se siguen a consecuencia de la aprehensión de un cargamento de negros desembarcados en el Puerto de Cabañas por un bergantín con bandera portuguesa.*

tráfico de estos (Roldán, 1980, p. 39). Por ello, el dictamen del Consejo de Ultramar, unos años después, diría que Valdés, al remitir este expediente a la comisión mixta, actuó “con poco acierto en verdad (y eso que estaba consultado por un buen Asesor del Gobierno)”⁴⁴³.

Con fino olfato político Vázquez Queipo advertía que afortunadamente la comisión mixta no estuvo de humor en esa oportunidad para ensanchar el círculo de sus atribuciones. El tribunal informó, por su parte, que se abstenía de hacer declaración de “buena o mala presa” por no haberse realizado de la manera establecida en el tratado. Los 413 africanos fueron declarados emancipados, no sin antes ampliar el expediente gubernativo con 39 declaraciones tomadas por medio de intérpretes de su misma nación. Aunque aún no contamos con este valioso expediente, en general puede comprenderse el orden de proceder que existió para capturas no previstas en los tratados antes de ser aprobada la Ley Penal en 1845. Perseguir el delito en tierra será una innovación, como lo llamó O'Donnell, y aunque no se concebía, había una forma de actuar establecida en la que el capitán general, con consulta de un asesor, tenía el peso de las atribuciones. De hecho, Valdés no pierde oportunidad para enfatizar al secretario de Estado:

Y en esta ocasión llamo particularmente la atención de VE sobre la decisión del Tribunal Mixto de justicia que fue el objeto principal de la remisión del expediente a su conocimiento, porque habiendo sido apresados y detenidos los negros en tierra, he considerado conveniente de acuerdo con el mismo asesor proporcionar al Tribunal mixto de justicia la ocasión de que reconsidere que sus facultades están limitadas conforme al tratado a las presas marítimas por buques de guerra habilitado con instrucciones para hacerlas. De este modo cuantas denuncias se hagan por el comisario yngles acerca de los negros esclavos en el territorio de esta Ysla están contestadas anticipadamente con esta resolución del Tribunal Mixto de Justicia⁴⁴⁴.

443. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba.*

444. ANC, Asuntos Políticos, leg. 41, exp. 5. *Copia de una comunicación dirigida con fecha 31 mayo 1841 por el Gobernador Gerónimo Valdes dando cuenta de las diligencias que se siguen a consecuencia de la aprehensión de un cargamento de negros desembarcados en el Puerto de Cabañas por un bergantín con bandera portuguesa.*

Pues ya está informado sobre el proyecto de los británicos de ampliar las facultades de dicho tribunal para llevar adelante una investigación sobre la procedencia de los esclavos en Cuba. Los introducidos después del 30 de octubre de 1820 serían declarados libres⁴⁴⁵. El plan era probar la legalidad del dominio sobre el esclavo, nada más ni nada menos. Para mediados de año los rumores de los proyectos ingleses de dar autoridad a la comisión mixta se han expandido como la pólvora. Valdés recibe comunicaciones reservadas desde Nueva York sobre las alianzas políticas que se están tejiendo. En un contexto, en que como bien nos recuerda Schmidt-Nowara (2005), el juicio por el *Amistad* y estas iniciativas diplomáticas británicas incrementaron la sensación de inseguridad experimentada por el Gobierno de Madrid y los hacendados cubanos.

En sintonía con la advertencia de Valdés sobre las atribuciones limitadas de los tribunales mixtos se pronuncia la Real Sociedad Patriótica:

Todos los artículos de los antiguos convenios no tienen otro objeto que impedir el tráfico de esclavos y establecer Comisiones Mixtas que en caso de algún apresamiento de buques negreros determinen sobre la legalidad de la detención; pero ninguno hay escrito por el cual se resuelva que los negros que se introdujeran en la Ysla del convenio en lo adelante se declararan libres, y lejos de ello, se advierte que esa declaratoria solo existe estipulada con respecto a los aprehendidos en los buques considerados por de buena presa, como se advierte del art. 7 del Reglamento establecido para las Comisiones Mixtas, que es decir que los Tratados solo autorizaban la persecución y apresamiento en el mar, pero ni remotamente se convino cosa alguna con relación a los negros que existieran en tierra⁴⁴⁶.

Aunque, como vemos, el contexto no era favorable para extenderse más allá de lo estipulado en los tratados, el 1.º de diciembre de ese mismo año Valdés dispone por circular a los tenientes gobernadores, entre

445. ANC, Intendencia, leg. 1052, exp. 39. *Expediente formado a consecuencia de oficio del Capitán General pidiendo informe a la Superintendencia de la cuestión relativa al examen de los esclavos importados de Africa desde el año 1820.*

446. ANC, Asuntos Políticos, leg. 41, exp. 18. *Informe del Censor de la Real Sociedad Patriótica, Manuel Martínez Serrano sobre el Convenio propuesto por el Gobierno de SMB para la abolición del tráfico de esclavos, 29 octubre 1841.*

otras medidas, que los pedáneos y comandantes de armas en todos los puntos de la costa redoblen su vigilancia y, en caso de verificarse un desembarco de esclavos, retengan su cargamento y arresten a la tripulación. Ya en particular a los pedáneos, unos días después abunda en los detalles de los procedimientos. Les encarga no limitarse a aprehender sobre la costa a los esclavos desembarcados, sino también a las personas a cuyo cuidado se encuentren los esclavos, las que presten auxilio para el desembarco e introducción y los que tuviesen en casas, haciendas de campo o barracones. Pero, además, encargaba a los pedáneos lo que vendrían siendo las primeras averiguaciones, por lo que, junto a los africanos capturados, debían enviar a la capital, el sumario realizado⁴⁴⁷. Aunque esta disposición transgresora duró poco, tenemos aquí en ciernes parte del procedimiento que se instaurará con posterioridad para la persecución de los alijos de esclavos ya en tierra en medio de muchos y muy variados desafíos.

Varias fueron las capturas realizadas en el año 1842. En enero el teniente de lanceros Ramón Flores y Apodaca capturó en el cuartón de Majana, jurisdicción de Pendencias, 150 africanos. La inmensa mayoría fueron entregados a la Junta de Fomento⁴⁴⁸. Este caso ilumina uno de esos desafíos planteados desde los inicios. De 95 africanos entregados a las obras de calzadas, fallecieron 41⁴⁴⁹. El camuflaje de la muerte fue una estrategia utilizada de manera sistemática como vía para desaparecer en verdad a los emancipados.

En julio se aprehendieron 15 africanos en el surgidero de Caleta de Barcos, Camarioca, jurisdicción de Matanzas⁴⁵⁰. Durante la noche se

447. ANC, Asuntos Políticos, leg. 41, exp. 23. *Circular sobre la vigilancia que debe tenerse para evitar el tráfico de negros. 1º de diciembre de 1841*. Para una comprensión del contexto político más amplio en que se sitúa esta circular de Valdés, véase: Armario (1990, pp. 394-395).

448. ANC, Junta de Fomento, leg. 151, exp. 7544. *Sobre 96 negros emancipados que fueron aprehendidos en Majana por el Teniente de lanceros D. Ramón Flores Apodaca y consignados por el gobierno a las obras de esta Junta*.

449. ANC, Junta de Fomento, leg. 148, exp. 7335. *Estado de emancipados consignados a la Junta. 1829-1847*.

450. Archivo Histórico Provincial Matanzas, Cuba (AHPM), Esclavos (bozales), leg. 21, exp. 27. *Comunicaciones sobre 15 negros bozales capturados en la costa de Camarioca, los cuales fueron emancipados*. AHPM, Esclavos (bozales), leg. 21, exp. 28. *Comunicaciones sobre captura de 80 bozales en la playa entre Yumurí y el rancho de pescadores, los cuales fueron consignados*. 29 de julio.

detuvieron 80 más del mismo cargamento, “todos chiquitos de ambos sexos”. La captura la realizó el teniente de carabineros, Juan Sierra, en la playa, entre el puente de Yumurí y un rancho de pescadores, a la orilla de la bahía, quien pregunta al gobernador de Matanzas:

[...] que se sirva tener la bondad de manifestarme, lo que debo hacer con esta partida de negros que he visto esta mañana y a la que he mandado se le de alimento pues que la mayor parte de dhos negros se hallan en un estado grande de estremaucion [sic] y entre ellos unos ocho o diez que dudo mucho puedan dejar de sucumbir a la debilidad que parece les consume [...] si he de remitirles a esa capital, en que forma debiere verificarlo o bien lo que juzgue por mas acertado⁴⁵¹.

Utilizando la terminología de las capturas posibles, las hechas en mar, se espera hasta que se resuelva “si es buena o mala presa”. Es aun el comandante de resguardo del puerto el que está a cargo de todo y no sabe qué hacer con los niños apresados. De la sumaria brevísima se extrae que causa para investigar no se hacía casi ninguna. Se les declaraba emancipados de una manera expedita. De hecho, los del alijo de Majana fueron capturados el 17 de enero y ya el 29 estaban entregados a la Junta de Fomento, la Casa de Beneficencia o la Secretaría Política. Por eso, cuando se comenzaron las largas investigaciones de los implicados en un alijo después de 1845 y se declaraba la emancipación, las audiencias llamaron la atención sobre esto. Pero esa batalla la perdieron siempre a pesar de los casos sonados y los voluminosos expedientes. El 17 de agosto de 1842, fueron emancipados, de conformidad con el asesor, los 95 africanos aprehendidos en la jurisdicción de Matanzas. Fueron enviados al depósito de cimarrones de la diputación provincial de la Real Junta de Fomento de esa ciudad.

Con motivo de estos desembarcos, por vía reservada escribe Valdés sobre el dictamen emitido por el asesor general del Gobierno el 24 agosto 1842: “[...] no podrá prestarse ni se prestará mas [...] a pesquisar las introducciones ya verificadas en las fincas, por ser esto fuera del tratado

451. AHPM, Esclavos (bozales), leg. 21, exp. 28. *Comunicaciones sobre captura de 80 bozales en la playa entre Yumurí y el rancho de pescadores, los cuales fueron consignados*. 29 de julio.

y contra los principios que últimamente tiene reconocidas y ha respetado la Nación Ynglesa”⁴⁵². Tuvo el mismo Valdés que explicar a los tenientes gobernadores: “[...] que sobre este asunto solo debe entenderse, con arreglo a esta doctrina, sugetandose a ella y no más en lo sucesivo, por ser enteramente de acuerdo a los tratados”. Si observamos la siguiente tabla comprenderemos el alcance de la trasgresión de Gerónimo Valdés en medio de la agresiva diplomacia británica, su determinación para forzar a que los límites de la legalidad se movieran un poco más allá (Murphy, 2014, p. 16).

Tabla 1. Africanos aprehendidos por las autoridades subalternas de la isla y declarados emancipados, 1841-1853

Periodos de gobierno de capitanes generales	Núm. de africanos capturados
Gerónimo Valdés (1841-1843)	1.176
Leopoldo O'Donnell (1843-1848)	229
Federico Roncali (1848-1850)	387
Periodo de Gutiérrez Concha y Valentín Cañedo (1850-1853)	687
Total	2.479

Fuente: AHN, Ultramar, leg. 4666, exp. 1. Noticia del ramo de Emancipados 1843-1850. *Estado de los emancipados aprehendidos por cruceros ingleses y por las autoridades subalternas de esta isla.*

Cuando se realizó la consulta a propósito de la Ley Penal entre particulares e instituciones, ¿qué consideraciones se pusieron al ruedo sobre las posibilidades de extender la persecución del tráfico a tierra y sobre la

452. BNE, Colección Manuscritos. *Apuntes sobre la trata negros*, vol. I. La consulta realizada por Valdés estuvo motivada por la denuncia del cónsul y sus informaciones precisas de la finca en que se encontraban los africanos del desembarco en las inmediaciones de Matanzas.

entrada a las fincas? La Junta de Fomento, el Tribunal de Comercio, la Sociedad de Amigos del País, hacendados, como Wenceslao de Villaurrutia, nada dijeron al respecto. El contexto de esta consulta, al igual que se realizó a propósito del proyecto inglés de emancipar a todos los africanos introducidos después de 1820, es ahora totalmente diferente. En cada texto se aprecia el impacto que ha dejado la ola de sublevaciones y el proceso de La Escalera.

Los principales criterios vinieron de la comisión que propuso el “Proyecto de Decreto para castigar el delito del tráfico negrero”, conformada en abril de 1844. En ella, figuraban como miembros Antonio Benavides, el ministro jubilado del extinguido Consejo Real, Joaquín Carrión, y... Gerónimo Valdés, quien no dejó pasar la oportunidad para dejar la siguiente recomendación:

Se ha creído conveniente ajustarse estrictamente al tratado de 1835 en cuanto hay que perseguir el delito en el mar y los tribunales mistos tienen intervención; pero se ha creído también oportuno perseguir el delito en tierra, y para ello no se han tenido presentes más reglas que las que deben tenerse en los demás delitos⁴⁵³.

La respuesta de Leopoldo O'Donnell, capitán general de la isla, a estas consideraciones fueron las siguientes:

[...] Cuanto lo que se ordena en la real orden muy reservada de 29 de Enero ulterior por la cual [...] se manda que la persecución del contrabando sea tan activa como pueda ser pero por mar, según lo establecen los tratados. Así efectivamente se realiza, y si hoy aquellas instrucciones han de variar convendrá tener presente que las fuerzas navales de este Apostadero que pueden perseguir los buques que se empleen en aquel comercio, son enteramente independientes de mi mando [...] es deber mío manifestar que cualquier innovación que se intente respecto a la persecución de negros bozales de Africa, ya desembarcados e internados, ha de ser muy cauta y meditada, pues puede ofrecer daños de inmensa

453. AHN, Ultramar, leg. 3547, exp. 12. *Expediente general de esclavitud: Disposiciones para hacer cumplir el Tratado de abolición del tráfico de esclavos.*

trascendencia [...] porque en esta Isla son conocidos por una funesta experiencia, han sido muy señalados y se lamentan hoy, los males causados por indiscretas pesquisas hechas en las fincas, no ya para perseguir negros, sino solo para clasificar los que eran esclavos o emancipados. [...] Así que si hoy se autorizase la persecución de los negros ya en tierra muy en breve serian harto sensibles las funestas consecuencias que al reposo y seguridad de la Isla producirían [...]”⁴⁵⁴.

Para comprender todo el sentido de las precisiones de O’Donnell, nada mejor que agregarle lo que este no podía decir por las claras. Las observaciones hechas confidencialmente por Tacón sobre el proyecto de decreto penal —para nada convergente con la idea de Valdés de perseguir el delito en tierra— resultan verdaderamente reveladoras. Tacón escribe que las instrucciones dadas a los capitanes generales deben de variar, pero se refiere a aquellas instrucciones reservadas de 1817, de favorecer más que perseguir. Es imprescindible “que se hagan las oportunas prevenciones al Comandante Gral del Apostadero porque se desconozca la idea de tolerancia”⁴⁵⁵.

El nuevo orden

Llegó el año de 1845 en que se dictó la Ley Penal, y por ella se atribuía a las audiencias el conocimiento de las causas que se formasen para la represión del tráfico de esclavos. Una transformación fundamental que lleva a considerar con especial cuidado el contexto que va de 1846 a 1850. Se instituía un nuevo orden de procedimientos coexistentes a las maneras ya establecidas. Las contradicciones del antiguo orden de cosas y el nuevo, en que quedaron varios asuntos indefinidos, tuvieron su punto de ruptura en 1853. Por lo que en muchas ocasiones pasamos muy rápidamente la mirada por esa coyuntura inmediata de post ley penal. Las pesquisas en las fincas o la continuidad del tráfico intracaribeño estuvieron en el centro de las preocupaciones de los plantadores cubanos en medio

454. AHN, Ultramar, leg. 3547, exp. 12. *Expediente general de esclavitud: Disposiciones para hacer cumplir el Tratado de abolición del tráfico de esclavos.*

455. AHN, Ultramar, leg. 3547, exp. 12. *Expediente general de esclavitud: Disposiciones para hacer cumplir el Tratado de abolición del tráfico de esclavos.*

de la expansión de los procesos de emancipación en el Caribe⁴⁵⁶. Pero, en verdad, ¿quedó permitido extender la persecución más allá del mar para reconocer las capturas de los esclavizados ya desembarcados? Ciertamente que las capturas realizadas en este periodo fueron bastante polémicas y carecemos de información importante para aclarar un poco la cuestión. Pero, en cambio, contribuyen a dilucidar las nuevas dinámicas que van imponiendo las aprehensiones en el marco de la Ley Penal.

El año 1847 abrió con la captura hecha cerca de Trinidad por orden del capitán general Leopoldo O'Donnell de 134 africanos, que suscitó un conflicto con la Audiencia de Puerto Príncipe. Este es un caso central al revelar un primer atisbo de las futuras contradicciones, pero como aún no se ha podido reconstruir, no podemos más que dejarlo apuntado⁴⁵⁷. El caso dio lugar a disposiciones encaminadas a la absoluta prohibición de molestar en nada a los propietarios. También motivadas por las denuncias del cónsul inglés sobre el aumento del tráfico desde finales de 1848 y un nuevo desembarco de esclavos en el puerto de Cabañas durante ese año. La declaración de uno de los pilotos de la embarcación Columbia, Francisco de los Santos, converge con la apreciación del cónsul. A la pregunta de si sabía que el tráfico estaba prohibido, respondió que “sabía que en un tiempo lo estuvo, pero que el Capitán le había dicho que estaba de nuevo permitido”⁴⁵⁸.

La aprehensión de julio de 1848 en el ingenio Bramales, partido de Cabañas, fue más bien una captura obligada. Fueron entregados a las autoridades 130 africanos, y 20 esclavos fue lo que se pudo salvar para el entonces joven Zulueta. Aquí las autoridades locales tuvieron que montar

456. ANC, Intendencia de Hacienda, leg. 1106, exp. 59. *Voto consultivo del Sr Presidente acerca de la detención dispuesta por el Gobernador de Trinidad de 18 negros fundándose en la prohibición de la trata de negros* (1847). AHN, Ultramar, leg. 4628, exp. 29. *Regulación de la entrada en Cuba de esclavos negros desde Puerto Rico. 1847-1848*. Sobre el caso de Trinidad en especial, véanse algunas consideraciones de interés en Rojas (2019, p. 37).

457. El otro momento importante fue la captura de 174 africanos de Río de la Palma y Sabana de Santa Clara (jurisdicción de Cárdenas) en 1849. Pero es poca la información que disponemos aún sobre esta captura. En el caso de Cabañas, también en 1849, a pesar de los valiosos testimonios y las evidencias, no se hizo el más mínimo intento de perseguir el grueso de la expedición.

458. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3307, exp. Bm. *Segunda pieza de la causa formada sobre el desembarco de unos negros bozales del continente de África verificado en las costas de la Cabaña*. 1848. Agradezco la transcripción del caso a la investigadora Oilda Hevia. Archivo del (GEEC).

el escenario porque la inesperada denuncia de Juan Manuel Bezanillas, la implicación del cónsul inglés y la presión del capitán general no les dejó otra opción (Barcia Zequeira, 2017, pp. 77-83). Quedaría demasiado en evidencia la tolerancia al tráfico del Gobierno hispano y las autoridades de la isla. Está claro que no es una captura resultante de la persecución, sino un complot para cubrirlo todo. No tiene nada del espíritu de Valdés.

Ante la reiteración en 1849 de la prohibición de entrada a las fincas, ya estando Roncaly en la Capitanía General, este hace notar la contradicción de que si no se puede entrar a las fincas, no hay posibilidad de captura alguna:

Es preciso no se oculte al Gobierno de SM que la facilidad y la prontitud con que los desembarcos pueden alojarse en las fincas, es un obstáculo que impide su captura, porque además de los términos del Tratado de VE me previno de Real Orden fha 9 de septiembre de 1848 la absoluta prohibición de se moleste en nada a los propietarios, acerca de los cual, y con motivo del auto acordado por la Audiencia de Puerto Príncipe por la captura hecha cerca de Trinidad por orden del Gral O'Donnell, tuve el honor de significar a VE que cuando esa Real Orden llegase a ser bien conocida se animarían mucho más a cometer tales empresas y pondrían a la autoridad en graves conflictos, sin que a pesar de eso hayan recaído todavía disposición alguna que altere tal medida⁴⁵⁹.

Aun el artículo 9.º de la Ley Penal no se ha convertido en escudo de los plantadores cubanos. La reiterada prohibición de entrada a las plantaciones aún se afianza en los tratados. De hecho, varios sectores dentro de la Audiencia y muchos hacendados defendieron hasta el fin del tráfico el criterio de que no debía excederse lo establecido en los tratados, es decir, las capturas en mar de embarcaciones negreras. Esto cambió con la Ley Penal y aún más, de manera bien explícita en 1853, cuando se tomaron disposiciones sobre el acto de perseguir en tierra que habían quedado hasta el momento indefinidas.

459. BNE, Colección Manuscritos, Represión de la trata 1839-1856. *Comunicación al Ministerio de Estado sobre las Reales Ordenes de 25 y 31 de julio de 1849 sobre el aumento supuesto por ingleses del tráfico*. La Habana, 17 septiembre 1850.

La posibilidad de perseguir en tierra y todo lo que jurídicamente implicó abrió un espacio, siempre polémico y discutido, para la voz del esclavo, ladino o recién llegado a través de intérpretes; como nos lo muestra el expediente de una nueva captura en Cabañas, en marzo de 1849 (Barcia Zequeira, 2017, pp. 84-92). La mayor parte de la expedición fue llevada a otro sitio y por la descripción que hicieron los mismos africanos, el alijo fue un hecho público, pues llegaron compradores en volanta y a caballo, a plena luz del día. En estas primeras capturas llama la atención la cantidad de declaraciones tomadas a los africanos aprehendidos⁴⁶⁰. Algunos de los cuales fueron seleccionados para acompañar al juez comisionado hasta el lugar de los hechos y su testimonio fue tomado en cuenta para el reconocimiento del punto en que estaba fondeado el buque, la distancia de la costa y otros elementos indispensables para demostrar que, en efecto, el desembarco de bozales había ocurrido y comprobar suficientemente la infracción al tratado y las leyes vigentes. Incluso el fiscal de la Audiencia expresó con claridad: si las declaraciones de los africanos son ciertas, “las autoridades civiles y militares de aquella jurisdicción, no se hallan por cierto en el buen lugar que debieran ocupar en el ejercicio de sus funciones”⁴⁶¹. De hecho, el fiscal le otorgaba más fundamento de credibilidad a las declaraciones de los africanos que a las realizadas en la jurisdicción del Mariel a dependientes de sitios y soldados del fuerte Reina Amalia.

Las declaraciones eran la base para probar que los africanos eran bozales y que correspondían a esa expedición en particular. Ya veremos cómo muy tempranamente la misma Real Audiencia devuelve, como esclavos a sus dueños, cautivos recién llegados por haber justificado su “legítima” procedencia. Ciertamente que sus testimonios, en lo sucesivo, no siempre fueron tomados en cuenta y en muchas causas fueron hasta desestimadas. Pero no siempre sucedió así. Cada vez que tuvieron la oportunidad de iluminar el destino de los africanos recién introducidos se arriesgaron para declarar. Los que desafiaron la disciplina de la esclavitud no

460. En el caso de 1841, igualmente en Cabañas, el número de declaraciones realizadas a los africanos fue de 39.

461. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 1542, exp. O. *Expediente por la aprehension de 85 negros bozales en las playas a Sotavento del Puerto de Cabañas por el Comandante de la batería de aquel puerto. Segunda Pieza. Real Audiencia.*

mejoraron sus condiciones de vida ni consiguieron su libertad. El precio de dejar como un mentiroso al amo o al mayoral siempre les costó caro: cepo, prisión, venta a otro propietario... hasta donde sabemos. Todo ello va a contrapelo del imaginario racista que ve en el africano una máquina embrutecida.

Cuando se dio paso a la investigación judicial de este caso, los africanos ya habían sido declarados emancipados y estaban hasta repartidos. En esto se continúa la pauta que ya vimos en Majana. Emancipar y consignar, todo era expedito. Lograr que mandaran los emancipados al juez comisionado para tomarles declaración fue toda una odisea. Se les tuvo que presionar bien fuerte a los consignatarios. Fueron varios los que respondieron: “No lo presenta en el juicio con la brevedad que se la ha pedido por tenerlo en el campo distante de esta capital”⁴⁶². La mayoría de estos se encontraban ya en las plantaciones. Se trasladó el juzgado al puerto del Mariel el día 13 de abril de 1849. Se llevan tres de los emancipados ya consignados, dos de ellos sin la menor posibilidad de que se les entendiera, por no encontrar la Audiencia intérpretes. Todos los administradores de los ingenios cercanos, como en especie de complot organizado, le responden al pedáneo que “no hay negro ganga de ninguna clase” que pueda servir de intérprete al oidor en comisión Antonio Valenzuela. Estos desafíos serán permanentes. La declaración de emancipación será la punta del iceberg de las contradicciones entre la Audiencia y la Capitanía General. Pues, en efecto, provocaba inconvenientes como estos. Había pasado más de un mes del desembarco. Era este otro punto central de la batalla. En los momentos cruciales “solo se mueve la policía, que depende y está a las órdenes del Gobierno, [...] a noticia de la Audiencia no llegan tales sucesos sino muy tarde, cuando se ha perdido la primera oportunidad”⁴⁶³. La audiencia debía esperar el expediente remitido con las primeras diligencias.

462. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 1542, exp. O. *Expediente por la aprehension de 85 negros bozales en las playas a Sotavento del Puerto de Cabañas por el Comandante de la batería de aquel puerto. Segunda Pieza. Real Audiencia.*

463. AHN, leg. 4643, exp. 11. *Sobre apelación interpuesta por D. Juan Bacallado, pr ante la Audiencia Pretorial, de una providencia del C. Gral en la Causa seguida por desembarco de negros bozales en la Caleta del Rosario. 1855.*

En el caso de Río de la Palma y Sabana de Santa Clara, también de este año de 1849, en el que se capturaron 174 africanos, la Audiencia vuelve a tener unas palabras de desafío con la Capitanía General, a propósito de pretender el Poder Judicial que las informaciones del cónsul inglés sobre los consignatarios y los miembros de la tripulación sirvan de base a las investigaciones. La respuesta desde la Audiencia ante la negativa no se hizo esperar:

Al concederse por la ley penal a las audiencias de ultramar el conocimiento y decisión de esta clase de causas, es claro que se les concedió también la facultad de practicar cuantas diligencias consideren convenientes a la averiguación de los delitos en aquella ley comprendida⁴⁶⁴.

La posibilidad de persecución y capturas en tierra también provocó que se incrementaran notablemente las divergencias con las autoridades de Marina. Claro está, la persecución de africanos esclavizados estaba diseñada para las embarcaciones dedicadas al tráfico y en ellas, la Comandancia de Marina desempeñaba un rol esencial. De hecho, en varias de las capturas realizadas durante la década de 1840, como se ha visto, intervienen directamente respondiendo al engranaje que funcionaba para las capturas en mar. Un hito en esta discrepancia es el caso de Sagua la Grande, 1853; año en que precisamente el capitán general asume el mando superior de Marina⁴⁶⁵. En las nuevas dinámicas que van imponiendo las aprehensiones en el marco de la Ley Penal, queda en manos del Gobierno la separación de los capitanes pedáneos, sus tenientes o cabos de ronda. Aún no estaba autorizado para separar ni suspender a los tenientes gobernadores. Aunque se afirma la tendencia hacia la concentración del mando, ya no son las causas de desembarco de bozales de su absoluta competencia.

464. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 754, exp. LL. *Actuación de la causa formada por la captura de 174 negros bozales en el Río de la Palma y Sabana de Santa Clara*. 1850.

465. En esa ocasión, siendo capitán general Valentín Cañedo, desde la Comandancia General del apostadero se frenan medidas para el registro de embarcaciones costeras con sospecha de traslado de cautivos recién llegados. La negativa de la Marina impide la persecución y captura de buena parte del alijo. Pueden consultarse breves referencias de Cañedo en AHN, Ultramar, leg. 3549, exp. 1. *Expediente general de esclavitud: Medidas para la represión de tráfico de esclavos*. 1853.

La disciplina de la esclavitud

En septiembre de 1851 los dependientes del reguardo del río Zaza apresaron 44 africanos en el guairo Invencible y 52 en la playa llamada Talavera. Se decidió su traslado a Trinidad por las condiciones físicas en que se encontraban tras la travesía atlántica. Allí se intentó el escamoteo de los cautivos, que fueron entregados en depósito, no por azar, a Salvador de Castro. Ya circulaba en el poblado el rumor de que correspondían a fincas de la costa y que los habían llevado a la playa para bañarlos. Ante el escándalo, el capitán general José Gutiérrez de la Concha encargó al teniente gobernador de Trinidad formar sumaria sobre este asunto⁴⁶⁶.

Con el fin de salvar la expedición, Salvador de Castro pagó para que el resto de los africanos aprehendidos fuesen dados por muertos. La circunstancia del plagio orquestado junto con Pedro Cruz Romero y el doctor Nicolás Gallo, que en solo una semana habían reportado 82 fallecidos, contribuyó al giro de esta causa (Barcia Zequeira, 2017, pp. 256-259; Rojas, 2019, p. 43). Si bien desde 1848 fueron reiteradas las disposiciones prohibitivas de entradas a las fincas, Concha ordenó profundas pesquisas en las haciendas de los involucrados y llegó incluso a viajar a la jurisdicción de Santi Spiritus a finales de año⁴⁶⁷. Coincidió con Cayuela (1990) en que hay determinadas capturas, y no solo en este primer periodo de su mandato, que parecen responder más a exigencias políticas que a una coherente política de persecución; pero cuando se profundiza en las dinámicas de varias de estas capturas, muchos hilos se escapan de los objetivos simbólicos y diplomáticos que pudieron impulsarlas inicialmente.

Ante el desafío del organizado plagio de los 85 africanos que quedaban, Concha los declaró emancipados y dispuso su consignación a “personas de arraigo” el 14 de octubre de 1851⁴⁶⁸. La Audiencia de Puerto Príncipe condenó la práctica seguida por el capitán general, a pesar de ser lo acostumbrado como hemos visto en casos anteriores. Pero aprovechó también la oportunidad para ir más allá. No solo disputó esas atribuciones para declarar emancipados, sino que, con motivo de las profundas

466. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3380, exp. A.

467. Esta información aparece en el Dictamen del Consejo de Ultramar sobre el caso.

468. Además, abrió “causa por plagio de 85 negros que aprehendidos en la boca del río Zaza fueron dados por muertos”.

pesquisas en las fincas, introdujo un cambio sustancial en la interpretación dada al artículo 9.º de la Ley Penal de 1845. Fue la primera vez que la Audiencia disputó abiertamente la acción gubernativa establecida desde 1826: recibir declaraciones a bozales ya en tierra, declarar la emancipación y perseguir el tráfico hasta las mismas plantaciones.

Desde la perspectiva de la Capitanía General, la Audiencia había pretendido establecer otra práctica “que menoscababa las atribuciones de la autoridad superior de la isla y le ponía trabas insuperables para la represión del tráfico negrero”⁴⁶⁹. Es el primer caso en que la Audiencia movilizó el argumento de “con arreglo a la lei Penal ni cometen delito los que compran bozales después de introducidos ni puede inquietarse a los propietarios de los esclavos con pretexto de averiguar su procedencia”⁴⁷⁰. Concha respondió con firmeza que “debían buscarse no como bozales dudosos o p^a averiguar si lo son, (pues ya se había establecido que lo eran) sino p^a colocarlos bajo la dependencia del Gobierno”. Todos los que habían sobrevivido fueron vendidos y diseminados en varias fincas. En espera de la resolución del Consejo de Ultramar para dirimir sobre el asunto, lo asumió Valentín Cañedo como nuevo capitán general. Heredó

469. AHN, Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba*. A pesar de su importancia, se ha prestado poca atención a la reconstrucción de este caso. Aquí solo estamos sintetizando algunos de los elementos principales del conflicto, pues hubo malos procederes de ambas partes y oídos sordos para llegar a un acuerdo. Nada más decir que Concha envió finalmente el expediente gubernativo a la Audiencia el 15 de diciembre de 1851, pasados dos meses de la aprehensión.

470. AHN, Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba*. Es la Audiencia una institución poco estudiada dentro de la historiografía cubana. A pesar del cúmulo de estudios ya clásicos y el rumbo de los avances recientes en este campo, la mayoría de los autores que analizan el funcionamiento de las audiencias indianas, cuando deben referirse a Cuba, no les queda otra que seguir citando el texto de Fernando de Armas Medina (1958). En este contexto de importantes transformaciones y batallas jurídicas, la Audiencia de Puerto Príncipe está siendo suprimida. El hecho no es de ninguna manera intrascendente a nuestro tema. El estudio monográfico, aún pendiente, del rol que desempeñó en este asalto a las atribuciones de los capitanes generales pudiera amplificar de manera notable los estudios del tráfico en los próximos años. La persecución al tráfico es un terreno propicio para captar ese fenómeno del que nos habla Josep María Fradera (1997), las contradicciones que planteó la emergencia del mando supremo del capitán general como institución por encima de las demás en el espacio colonial y, al mismo tiempo, amplificar ese marco jurídico ambiguo en el que las audiencias tuvieron que desarrollar su función: una jurisprudencia anclada en el Antiguo Régimen, pero en un contexto político transformado radicalmente.

este conflicto en medio de presiones políticas y denuncias sostenidas de los funcionarios británicos sobre el aumento del tráfico.

En 1853 Cañedo recibe órdenes precisas para perseguir los alijos de bozales. El mensaje dado desde Madrid era bien claro: no hay que dar lugar a pretextos que lleven a Inglaterra a asumir con indiferencia la usurpación de Cuba por otra potencia. Con el respaldo de las nuevas indicaciones, dio luz verde a los tenientes gobernadores de las jurisdicciones de Cárdenas y Matanzas, para entrar en las fincas y extraer de ellas africanos de reciente introducción. Así fue como se logró capturar 235 cautivos que habían desembarcado en la noche del 18 de marzo de 1853 en la ensenada de Siguapa. Consideraba Cañedo que esta aprehensión era un ejemplo de lo que podía hacerse y cómo debía actuarse para no dar lugar a reclamaciones de ninguna índole. En este sentido reveló: “No he vacilado [...] en desentenderme hasta cierto punto de la ley [...] en echar a un lado toda consideración personal en pro de mi prestigio y hasta de mi dignidad, sugetandome a ser residenciado”⁴⁷¹. ¿Qué había hecho distinto? Aunque insistió en que casi todos los africanos habían sido capturados en los caminos al ser trasladados de un punto a otro, no tuvo otro remedio que reconocer, ante el escándalo, lo siguiente:

Los sujetos detenidos gubernativamente fueron puestos en libertad. Había aprehendido los bozales en bosques y despoblados y algunos extraídos, por exceso de celo, de varias fincas fueron devueltos religiosamente a sus titulados dueños, aunque fuesen bozales comprobados. Mi conducta en esta ocasión fue tan política y circunspecta, como vigorosa y eficaz, pero los traficantes vieron en ella un acontecimiento nuevo, inesperado, enérgico hasta un punto que ellos no conocían⁴⁷².

En esa obligada carta de 7 de abril en que intenta explicar las razones que lo habían llevado a actuar, *desentendiéndose de la ley*, propone que se modifique el art. 9.º de la Ley Penal de marzo de 1845. Será la primera vez, pero no la última solicitud de reforma. Aunque no tengamos registro de ninguna petición, es muy probable que sea esta la primera devolución

471. AHN, Ultramar, leg. 3549, exp. 1. *Expediente general de esclavitud: Medidas para la represión de tráfico de esclavos*. 1853.

472. AHN, Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba*.

haciendo uso del art. 9.º de la Ley Penal y, al parecer, también fue la primera ocasión que de una misma expedición se declaraban emancipados a unos y esclavos a otros. No obstante, 72 de los africanos capturados en Siguapa fueron a parar al cafetal Paraíso, lo que paralizó la causa judicial durante dos años⁴⁷³. El impacto del conflicto en la causa de Zaza y las reiteradas prohibiciones de entrada a las plantaciones volvían siempre frágil el acto de perseguir en tierra.

Llegó por fin el dictamen del Consejo de Ultramar sobre el conflicto suscitado entre la Audiencia de Puerto Príncipe y la Capitanía General de Cuba. Tres fueron los puntos aclarados: la interpretación que debía dársele al art. 9.º de la Ley Penal, la importancia de las declaraciones de los cautivos y sobre la declaratoria de emancipación de los africanos aprehendidos. Se llamó la atención que, en el caso de Zaza, fueran declarados emancipados “sin tener todavía en sus manos los negros y sin figura de juicio ni dictamen de asesor”⁴⁷⁴. En relación con este último punto, sin dejar de reconocer los inconvenientes legales y la posibilidad de establecer algunas normativas, se ratificó la autoridad del capitán general. Por ello se recomendó que, en caso de duda, se aplazara la declaratoria para después de la causa, a fin de no contradecir las sentencias que dicten los tribunales. El Ministerio de Estado, en su examen del expediente, deja sentado con toda claridad:

[...] no comprende que a la prohibición de la pesquisa pueda darse la extrema lasitud que quiere darle la Audiencia. Lo que quiso el Gobierno de SM al prohibir la pesquisa fue no dejar en manos de los agentes ingleses un medio tan poderoso de agitar las negradas y de alarmar a los propietarios de ellos: pero de esto a que la Autoridad gubernativa que sabe se ha hecho un desembarco y donde están los negros, se detenga porque cualquiera persona, tal vez el mismo consignatario que los ha recibido, se presente diciendo que son legitima propiedad suya; hay una diferencia inmensa⁴⁷⁵.

473. AHPM, Comercio de esclavos, leg. 183, exp. 14278. *Comunicaciones relativas a tráfico negrero en la provincia de Matanzas*.

474. AHN, Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba*.

475. AHN, Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba* (Carta de 7 de julio de 1853).

En igual sentido dictaminó el fiscal de la Audiencia habanera en la causa por desembarco en Bahía Honda en marzo de 1853⁴⁷⁶. Como nos revela Estorch (1856), el juez comisionado para el caso fue duramente requerido por no entrar al ingenio Santa Teresa en busca de los africanos que se sabía que estaban allí.

Sin embargo, al mismo tiempo que se daba a conocer la Real Orden de 3 de mayo de 1853, que resolvía de momento el asunto del amparo legal de las capturas en tierra de cautivos recién desembarcados, una nueva aprehensión en Cárdenas puso en evidencia que la batalla por restringir al mínimo los alcances de la Ley Penal apenas comenzaba.

Debido al número elevado de cautivos que traía la expedición del *Lady Suffolk* y la dispersión de las partidas en varias jurisdicciones, esta captura fue bastante azarosa. Primero fueron recogidos en la jurisdicción de Cienfuegos los africanos que habían sido robados por vecinos de Yaguaramas y sus cercanías. Aquí se recogieron cautivos dispersos, perdidos en los montes y otros en haciendas específicas hasta llegar al número de 26. En Cárdenas se detuvo una partida de 134 y después fueron aprehendidos 10 más. Este caso, aun con poca información, ilumina las consecuencias perversas de la persecución en tierra. La experiencia para los africanos quedó profundamente marcada en estas nuevas circunstancias. No solo se incrementaron los embarques nocturnos o los desembarcos apresurados por lugares inhóspitos, sino que, cuando no existían las condiciones para la impunidad a la luz del día, se imponían las marchas forzadas, como en este caso. Más de 1.200 cautivos fueron conducidos por los terrenos escabrosos de la ensenada de Cochinos, lo que motivó que varios de ellos quedaran separados del grupo principal. Maracombre, del pueblo makua de Mozambique, en su declaración contó:

A poco de haber desembarcado se puso enfermo del vientre y de las piernas y habiéndose quedado sin poder seguir a sus compañeros, se quedó atrás y le cogieron unos hombres blancos los que le hacían chapear y le

476. El caso es de 1852. Para una reconstrucción hasta donde la documentación posibilitó, véase: Barcia Zequeira (2017), pp. 95-99.

daban plátanos, hasta que llegaron los que lo aprendieron para remitirlo a esta ciudad⁴⁷⁷.

El caso de Maracombre no es el único. Los lanceros que fueron enviados a perseguir el alijo encontraron a otro de los africanos perdidos entre los montes que fue puesto en un cepo, de donde volvió a escapar. Las marchas forzadas no terminaron cuando llegaron al sitio del reparto, de ahí fueron por tierra a distintos lugares. El agotamiento que provocó dejó su huella en el grupo de los 134 de Zulueta.

Tabla 2. Cautivos fallecidos en Cárdenas (julio de 1853)

En su país nombrado	nombre cristiano	Edad	Causa
Balagá	Ricardo	15 años	Tisis
Tapamañama	Tranquilino	20 años	Hipertrofia del corazón
Animende	Bernardino	10 años	Disentería maligna
	Antonio		
Boso	Eladio	14 años	Disentería maligna
Sirusucú		12 años	Disentería maligna
Casambo	Eusebio		Disentería maligna
Susé	Pascacio	13 años	Disentería maligna
Casambo	Celestino		Disentería maligna
Anucle	Aniceto		Disentería maligna

Fuente: ANC, Asuntos Políticos, leg. 48, exp. 24. *Expediente sobre denuncia del Cónsul Ingles de que el buque “Lady Suffolk” mandado por Dn. Eugenio Viñas hizo un desembarco de 1100 a 1200 negros entre Mariel y Bahía Honda, pero que posteriormente supo que el alijo tuvo lugar en la Ensenada de Cochinos, jurisdicción de Cienfuegos.*

477. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 351, exp. B. *Sumaria para averiguar si en el mes de mayo de este año hubo un desembarco de negros bozales en la ensenada de cochinos.*

Como el asesor general Vicente de la Torre Trasierra consideró que la declaratoria de emancipación de los bozales aprehendidos en el partido de Nueva Bermeja era “delicada y grave”, se reunieron los cinco asesores generales en junta. Se dispuso el voto consultivo de la Audiencia Pretorial, ante el desacuerdo que provocó emancipar o devolver a Julián Zulue-ta los 134 cautivos, que este consideró de su propiedad, pues “[...] no se está en el caso de averiguar su procedencia ni inquietarle en su posesión con arreglo al artículo 9 de la ley penal de la materia”⁴⁷⁸.

La mayor parte de los capturados en Cienfuegos fueron declarados emancipados; los de Cárdenas fueron devueltos a Zulueta. Esto implicaba el traslado de los ahora de nuevo esclavos de la capital a Bermeja. Mientras tanto, Salvador de Castro (padre), Antonio Modesto del Valle, Pedro Cruz Romero, el doctor Nicolás Gallo, Salvador Castro (hijo), los miembros de la tripulación de la polacra brasileña Catharinense y los marineros del guairo Invencible, todos los implicados en el caso Zaza (1851), eran absueltos. El Gobierno británico se quejaba a finales de año de que los negreros para nada se habían desanimado “desde que se han convencido de que el capitán general y otras autoridades no quieren ocuparse de la medida de hacer seguir a los negros hasta las plantaciones y apoderarse de ellos allí”⁴⁷⁹.

En verdad, Cañedo intentó traducir en medidas concretas la conducta seguida en la captura de Siguapa en una polémica circular dirigida a las autoridades subalternas de la isla el 6 de junio. Esa línea agresiva le costó censuras de todas partes. Persigue el tráfico aun más allá de la ley, se dirigen excursiones armadas a las fincas, así denuncian desde las audiencias continuamente lo que se considera, incluso desde el Consejo de Ultramar, prácticas inusitadas. Los altos intereses que tocó le costaron el puesto. La devolución de parte de los cautivos de la expedición de bahía de Cochinos respondió a exigencias políticas. Los hilos que movió María Cristina, como bien ha estudiado Piqueras (1992), demostraron el error

478. ANC, Asuntos Políticos, leg. 48, exp. 24. *Expediente sobre denuncia del Cónsul Ingles de que el buque Lady Suffolk mandado por Dn. Eugenio Viñas hizo un desembarco de 1100 a 1200 negros entre Mariel y Bahía Honda, pero que posteriormente supo que el alijo tuvo lugar en la Ensenada de Cochinos, jurisdicción de Cienfuegos.*

479. AHN, Ultramar, leg. 4641, exp. 21. *Expediente sobre protestas de Gran Bretaña por desembarcos de bozales en Cuba.* 1854.

de cálculo de Cañedo cuando expresó: “No era fácil que yo retrocediera ante su poderío local, su jactancia y su riqueza”. De otro lado, abrió una nueva brecha para que el Gobierno británico solicitara más de lo que se le podía dar. La reforma que tanto demandó Cañedo originó que el Gobierno inglés reclamase ajustes del art. 9.º en igual sentido. La disciplina que imponía la esclavitud no era solo para los esclavos.

Para los que pudieran albergar alguna duda sobre el sistema de más o menos represión que adoptaría el nuevo capitán general, las despejó de inmediato con el solo hecho de que, en apenas dos meses, Juan M. de la Pezuela sustituyó a ocho tenientes gobernadores. Además, ordenó la libertad para los emancipados procedentes de las expediciones apresadas antes de 1835 (Roldán, 1980, pp. 202-203).

La aprobación que la Real Orden de 3 de mayo de 1853 había dado al capitán general para perseguir en tierra el tráfico de esclavos había quedado planteada sin precisiones de ninguna especie. ¿Perseguir en tierra incluía llegar hasta las fincas?, ¿qué procedimiento se debía practicar en caso de que se presentase la necesidad de entrar en una? Para salvar la indefinición, se agregaron en marzo de 1854 un conjunto de disposiciones: la separación de los tenientes gobernadores, la inhabilitación de los pedáneos, el empadronamiento anual de los esclavos y el reconocimiento de la expansión del fenómeno de los robos de bozales por la población rural de los lugares habituales de alijos. Cuando se estudió esta ampliación, aun en tiempos de Cañedo⁴⁸⁰, se habían incluido otros aspectos que quedaron aquí omitidos como: el delicado asunto de las denuncias hechas por los cónsules ingleses que había suscitado una breve controversia en el caso de Río de la Palma y Sabana de Santa Clara en 1849. Y finalmente, el punto crucial de las pesquisas en las fincas quedó atado a lo dispuesto en el artículo 9.º de la Ley Penal: “No procederá en ningún caso ese Gobierno a hacer pesquisas dentro de las fincas para averiguar la procedencia de los esclavos que haya en ellas”⁴⁸¹. Lo cual no hizo más que reforzar la interpretación dada por

480. AHN, Ultramar, leg. 3548, exp. 4. *Expediente general de esclavitud: Aprehensiones de negros bozales en diversos puntos de Cuba.*

481. ANC, Reales Órdenes, leg. 180, exp. 13. *Real Orden relativa a varias medidas tomadas sobre el desembarco de negros bozales.* Agradezco la transcripción al investigador Raidel González. Archivo del GEEC.

la Audiencia durante el caso Zaza. Pezuela, en su bando publicado dos meses después, encontró una solución para fracturar esa política de persecución a medias tintas, que la real orden de marzo le había diseñado e inició lo que pudiéramos llamar una verdadera batida contra los desembarcos de africanos esclavizados (Barcia Zequeira, 2017; Merino y Perera, 2015; Rojas, 2019).

Pezuela advirtió que era imposible conservar por más tiempo la interpretación dada al artículo 9.º de la Ley Penal si se pretendía una política efectiva de represión a la trata, por lo que aprobó las pesquisas en el interior de las fincas dentro del mes de verificado un desembarco. Pero fue más allá, al disponer que los esclavos que no estuviesen comprendidos en el padrón de las fincas fuesen declarados libres, siempre que se comprobara su condición de bozales. Aun en julio se aprobaba una circular que ofrecía premios para los que presentasen africanos de reciente introducción. La advertencia de que medidas más trascendentales serían aprobadas causó pánico entre hacendados y negreros. La real orden que censuraba esta política no demoró mucho en llegar: “No sería conveniente dejar sin efecto un derecho protector de la propiedad, consecuencia de la obligación determinada que contrajo el Estado por los tratados vigentes [...] y garantía indispensable para mantener la disciplina de la esclavitud”⁴⁸².

El sagrado derecho de propiedad

A fines de 1853, aun estando Cañedo en la Capitanía General, tuvo lugar en la ensenada de Cochinos otro desembarco de esclavos. De este cargamento se aprehendieron tan solo 15 en la caleta del Rosario, jurisdicción de Cienfuegos. Correspondió a Pezuela la declaratoria de emancipación de conformidad con el alcalde mayor Vicente de la Torre Traserra, dictada en marzo de 1854. A finales de abril, Juan Bacallado reclama ante la Audiencia la propiedad de 14 de los africanos ya en condición de emancipados.

482. AHN, Ultramar, leg. 3549, exp. 5. *Expediente general de esclavitud: Interpretación de la Ley Penal en lo referente a la represión del tráfico de esclavos* (censura a las disposiciones de Pezuela por ministros de Estado y de Ultramar, 20 agosto 1854).

[...] Y como esta determinación menoscababa mis intereses en cuantía enorme relativamente a mis bienes debo instaurar como lo hago el recurso de apelación por ante la Rl Audiencia Pretorial de esta Capital con natural aspiración a su reforma. [...] creo que la posesión [...] se deriva del acto mismo de poseerlos en mi propia finca que es lo que se necesita como garantía ofrecida por la ley para que se le imparta el respeto y consideración que demanda la propiedad. Los negros han sido estraidos de mi hacienda *Bayamas* por el Tte Gobor de Cienfuegos. Allí estaban bajo el amparo de la ley adicional al tratado de la España con la Gran Bretaña de 1845 que prohíbe en uno de sus artículos la investigación de la procedencia cuando se encuentran en las fincas⁴⁸³.

Bacallado poseía 23 esclavos y era uno de los presos por la causa que se inició con motivo del desembarco. En ese intervalo de tiempo, no solo había perdido los 14 africanos que había comprado de la expedición, sino que ya le habían robado 8 de su finca.

Pezuela no accede a la apelación de la declaratoria de emancipación por no ser este asunto de los gubernativos apelables debido a su carácter especial. En septiembre de 1854, se toma la determinación de que el expediente se eleve al Supremo Tribunal de Justicia, en el concepto de que “siendo el primer caso de esta especie que se presenta, la resolución que se adopte vendrá a establecer derecho para otros análogos”. Como, en efecto, el precedente que sentó la descalificación de la actuación del capitán general sirvió de base a todas las reclamaciones subsiguientes: las de Mariano Mora (Granadillo, 1855); José Falgueras (Bahía Honda, 1856) y Fernando de Peralta (Carahatas, 1857).

Fue una oportunidad bien aprovechada por la Audiencia, pues esta decisión les daba el pretexto perfecto para ilustrar los excesos del capitán general. El dictamen del Supremo Tribunal de Justicia fue tajante. Despojar a las audiencias de sus atribuciones, no solo era prescindir de las Leyes de Indias, sino resquebrajar el sistema político que regía en las colonias. Por ello, enfatizó:

483. AHN, Ultramar, leg. 4643, exp. 11. *Sobre apelación interpuesta por D. Juan Bacallado, pr ante la Audiencia Pretorial, de una providencia del Cap. Gral en la Causa seguida por desembarco de negros bozales en la Caleta del Rosario.* 1855.

Es indispensable, pues que al mismo tiempo que se observen las leyes que conceden esas amplias y necesarias facultades de los Gobernadores, se sostengan igualmente la de las Audiencias como único límite y principal contrapeso del abuso que aquellos jefes pudieran hacer de tan omnímodo poder⁴⁸⁴.

De esta manera se ratificó la Real Orden de 21 de marzo de 1854 en que quedaban prohibidas las pesquisas dentro de las fincas para averiguar la procedencia de los esclavos, sobre la base de mantener en su *fuerza y natural inteligencia* el artículo 9.º de la Ley Penal. Quedó bien claro que “no es posible autorizar ni legitimar actos que afectan y se refieren a un punto importante y sagrado cual es el derecho de propiedad”. El 27 de enero de 1855, la Real Audiencia dispuso que se sobreyesase la causa de desembarco en la caleta del Rosario y en 5 de marzo de 1855 se declaró procedente la apelación de Juan Bacallado. Las consecuencias de esta decisión aparecerán durante la discordia ocurrida en el fallo de la causa de Nuevas Grandes en diciembre de 1856⁴⁸⁵. La real orden establecía que toda providencia gubernativa es apelable ante la Audiencia. Aunque la resolución del caso de Bacallado ya llegó en tiempos del segundo mandato de Concha, no dejó el Tribunal Supremo de subrayar que se tendría presente en el juicio de residencia del marqués de la Pezuela.

Desde 1847 se habían realizado numerosas capturas de africanos recién introducidos ya dentro de las plantaciones a contrapelo de las reiteradas prohibiciones, y todavía durante el año de 1855 se realizarían algunas otras. Pero el retroceso fue evidente, a pesar de algunas innovaciones como el establecimiento del sistema de cédulas y un último intento de Concha por autorizar de nuevo la entrada a las fincas. Tal como él mismo reconoce, entre 1853 y 1854 se habían capturado más expediciones negreras que en todo el tiempo transcurrido desde

484. AHN, Ultramar, leg. 4643, exp. 11. *Sobre apelación interpuesta por D. Juan Bacallado, pr ante la Audiencia Pretorial, de una providencia del Cap. Gral en la Causa seguida por desembarco de negros bozales en la Caleta del Rosario.* 1855.

485. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3379, exp. H. *Desembarco de bozales por la bahía de Cabañas*; AHN, Ultramar, leg. 4658, exp. 44. *Expediente sobre quién tiene la competencia en la emancipación de negros bozales.* 1857-1859.

la abolición de la trata, y “aunque pasan de veinte el número de causas incoadas por aprehensiones de negros no llegan a dos las que hayan capturado reos”⁴⁸⁶.

Tabla 3. Esclavos extraídos de fincas, 1847-1855

Años	Número
1847	106
1849	259
1850	0
1851	402
1852	25
1853	328
1854	2.902
1855	59

Fuente: AHN, Ultramar, leg. 3549, exp. 5. *Expediente instruido a consecuencia de una carta documentada del Gobernador Capitan General sobre inteligencia del artículo 9º de la ley penal de 2 de marzo de 1845.*

Esta cifra de esclavos aprehendidos en fincas no coincide siempre con la cifra general de las capturas, pues en 1855, por ejemplo, se capturaron 84 cautivos del desembarco por Bahía Honda, pero no en las fincas, sino en el campo, donde fueron abandonados. La mayor parte de ellos murieron. Los traficantes habían hecho una especie de selección dejando a las autoridades los que consideraron “inútiles”. Una práctica

486. AHN, Ultramar, leg. 3549, exp. 3. *Expediente general de esclavitud: Propuesta británica para que se asimile en tráfico de esclavos a la piratería.* Carta del capitán general José Gutiérrez de la Concha emitiendo su opinión razonada de por qué no conviene declarar piratería al tráfico, 12 de mayo de 1855.

ya usual en los tiempos del periodo de la trata ilegal (Barcia Zequeira, 2017). Solo 59 fueron capturados en las fincas durante ese año. Los 30 del desembarco de Puerto Príncipe y los 29 del Granadillo, jurisdicción Villa Clara, a tono con la tendencia, serían devueltos como esclavos a Mariano Mora en marzo de 1856. Estos fueron encontrados en un rancho preparado donde les estaban enseñando a rezar y decir sus nuevos nombres⁴⁸⁷.

A propósito del desembarco de Bahía Honda de abril de 1855, se presentó el teniente gobernador a dos ingenios, con autorización del capitán general, donde se sabía que estaba parte del alijo. Todos los esclavos tenían cédulas:

[...] y a pesar de que inmediatamente después supe que estas cédulas habían sido dadas para el caso, no quise que se comprobasen las señas de las cédulas con los esclavos, cuyo carácter de bozales tenían marcadamente y prefería como he dho pasar por el sentimiento de verme burlado...⁴⁸⁸

Se dictaron reglas para hacer más difícil que los traficantes pudieran obtenerlas con anticipación, se impusieron multas y se recogieron los libros de cédulas a los capitanes de partido una vez estas fuesen expedidas. Pero ni el nuevo sistema ni las ligeras novedades de la circular de octubre de 1855 volvieron más efectiva la represión al tráfico. En esta nueva disposición se autorizaba exclusivamente a los tenientes gobernadores la entrada en las fincas, con el fin de comprobar las cédulas de capitación, y reservaba al juez del partido la resolución de dejar o no en depósito dentro de la misma plantación esclavos que se consideraran bozales. A inicios del año 1856, la disposición fue revocada por considerarse en contraposición con el art. 9.º de la Ley Penal. El sistema de cédulas, por su parte, amplió las cadenas de corrupción a otros estratos de la institucionalidad incorporando a funcionarios de tenencias de

487. En verdad fueron capturados 31 africanos: 29 a Mariano Mora, ocultos en los montes y 2 con los que se había quedado el Tte. de Niguas. La captura es de 4 de diciembre de 1855. AHN, Ultramar, leg. 4653, exp. 1. *Causa sobre desembarco de negros bozales en la jurisdicción de Villa Clara en 1855*.

488. AHN, Ultramar, leg. 3549, exp. 5. *Expediente general de esclavitud: Interpretación de la Ley Penal en lo referente a la represión del tráfico de esclavos*. 1855-1866.

gobierno marginales a la dinámica de la trata, a los administradores de los ferrocarriles, a los funcionarios de la Marina en caso del traslado en embarcaciones propias de hacendados, casas comerciales o dueños de almacenes. Como han estudiado Meriño y Perera (2015) se incorporaron al arsenal legal de los hacendados para legitimar la propiedad de los esclavos (pp. 113-119). Tanto en el caso de Nuevas Grandes, reconstruido por Arnalte (2001), como en la reclamación de los 48 bozales que fueron encontrados en la enfermería del ingenio Santiago en junio de 1856, se apeló a las cédulas como títulos de dominio. De hecho, el fiscal de este caso reconoce que, aunque estos documentos no se corresponden con los africanos aprehendidos, “son el título de su propiedad y se hallan estendidos en debida forma y por autoridad competente”⁴⁸⁹. En ambos casos, además, nos encontramos con otra novedad, el tema de que el capitán general aún no había hecho declaratoria de emancipación; lo cual se convirtió en un nuevo pretexto para el segundo intento de la Audiencia de disputar a la autoridad gubernativa esta prerrogativa⁴⁹⁰.

En diciembre de 1856, en medio de la reclamación de Falgueras, fue fallada la causa del desembarco de Nuevas Grandes. Alrededor de 700 africanos procedentes de la zona del Congo fueron desembarcados en septiembre de 1854 en Punta de Ganado, jurisdicción de Nuevitas. El fiscal, en virtud de lo establecido en el art. 9.º de la Ley Penal, declaró esclavos a los 263 cautivos que el alcalde mayor segundo de Puerto Príncipe, Joaquín Ibáñez de Sarabia, tuvo que dejar en los mismos ingenios en donde los encontró. Como bien enfatiza Arnalte (2001), “[...] el propio capitán general de la isla había advertido a Ibáñez que no molestara a los que habían comprado a los esclavos y le ordenó que dejara en sus manos a los clandestinos” (p. 131). Aquí nos encontramos con el consenso, sin contestación de ninguna especie, de que la entrada a la finca es suficiente para enarbolar el art. 9.º. Sencillamente, perseguir en tierra ha sido restringido expresamente a playas y montes.

489. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3379, exp. H. *Desembarco de bozales por la bahía de Cabañas*.

490. Para un análisis de la reforma del sistema de Administración de Justicia, véase: Perera y Meriño (2015).

Tabla 4. Africanos aprehendidos en la jurisdicción de Nuevitas, 1854

Lugar de aprehensión	Bozales aprehendidos
<p><i>Los que fueron considerados esclavos</i></p> <p>122 en el ingenio <i>Las Flores</i>, de la propiedad de Juan Bagés y Montagut 60 en el ingenio <i>La Atalaya</i>, de Anglada, Ribas y Ca. 49 pertenecientes a Mauricio Montejo 16 en el ingenio <i>San Antonio</i>, de Juan Guillomá 9 en el ingenio <i>El Recreo</i>, de Felipe Sebrango y Víctor Miranda 7 de Agustín López Callejas</p>	263
<p><i>Los que fueron emancipados</i></p> <p>49 aprehendidos en los montes de Juan Bagés 47 aprehendidos en los terrenos de Alfonso Primelles 12 en la finca de Manuel Ignacio Fernández</p>	108
Total general	371

Fuente: AHN, Ultramar, leg. 4658, exp. 44. *Expediente sobre quién tiene la competencia en la emancipación de negros bozales (1857-1859)*.

De manera simultánea se produce un desembarco de esclavos por la bahía de Cabañas y 48 cautivos procedentes de esta expedición fueron encontrados en la enfermería del ingenio Santiago, después de vencer la resistencia ofrecida por el administrador de la finca. Todos estaban ya provistos de sus respectivas cédulas. En tiempos de Valdés, Cañedo o Pezuela, ningún fiscal se preguntaba: “[...] Los negros aprehendidos en el ingenio Santiago procedían de un desembarco que se acababa de efectuar ¿pero basta esto para hacer la declaratoria de emancipación?”. Una pregunta absurda cuando el fiscal tenía a la vista la declaración del mayoral, quien dijo haber visto “cierto número de negros para el desconocidos en la enfermería”. La declaración del enfermero que calificó de “nuevos y para el desconocidos aquellos cuarenta y ocho negros, que presumía fueran bozales por no saber hablar español”; la declaración del esclavo Fabián, quien contó “que al oscurecer cuando tocaron la campana para retirarse la dotación del trabajo le dijo el administrador D. Mariano

si sabía la lengua de los congos y contestándole que si le mandó a la casa enfermería”; y si esto aún no bastaba, durante la confrontación de las cédulas, todos contestaron acordes al llamado del administrador del ingenio, “menos los cuarenta y ocho negros que por medio de interprete respondían por los nombres de su país”. ¿Pero tantas evidencias no eran suficientes para hacer la declaratoria de emancipación? En tiempos de retroceso como estos, no bastaba. El dictamen del fiscal no deja lugar a dudas, en vista de la disposición terminante del final del art. 9.º de la Ley Penal, dispone que se entreguen al brigadier José Falgueras los esclavos aprehendidos en el ingenio Santiago, declarando emancipado solo al que se halló fuera de la finca⁴⁹¹.

No obstante, los africanos son por fin emancipados. Falgueras, siguiendo el precedente de Bacallado, apeló la declaratoria y la Audiencia revocó la decisión gubernativa⁴⁹². Concha decide pedir el voto consultivo sobre la procedencia o no del recurso de apelación interpuesto por el apoderado de Falgueras.

En medio de tantos asaltos y analizando las consecuencias que ha generado la interpretación dada a la segunda parte del art. 9.º, Concha escribe a la Real Audiencia sobre este asunto. Se consideró pertinente oír el dictamen del fiscal, quien solicita la reforma imposible: compaginar el respeto al derecho de propiedad y la eficacia para reprimir la trata. Teniendo muy cerca en el tiempo la experiencia de Cañedo, que con su petición de igual reforma había provocado un serio incidente diplomático, optó mejor por solicitar a Madrid una aclaración del sentido de la segunda parte del artículo. Concha defendía el criterio de autorizar la indagación en las fincas y declarar emancipados a los que resulten ser bozales recientemente introducidos —y aunque le costaba reconocerlo—, “por mas que el dueño de la finca en que se encuentren los reclame como esclavos con sus cedulas”⁴⁹³. En algunas coyunturas

491. Todas las referencias a las declaraciones y dictamen del fiscal de noviembre de 1856 en: ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3379, exp. H. *Desembarco de bozales por la bahía de Cabañas*. Agradezco la transcripción al investigador Adriam Camacho. Archivo del GEEC.

492. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3327, exp. Ad. Agradezco la transcripción al investigador Adriam Camacho. Archivo del GEEC.

493. AHN, Ultramar, leg. 3550, exp. 3. *Expediente general de esclavitud: Interpretación de la Ley Penal en lo referente a la represión del tráfico de esclavos*. 1857-1858.

particulares puso en práctica su visión política sobre la represión a la trata (Cayuela, 1990, p. 441).

La interpretación que avaló la práctica de la Audiencia durante el año de 1852 y el dictamen del caso Zaza de que “no serán tocados sino solo los negros del alijo que se persiguen, porque los demás están colocados bajo la protección de la ley” fue reiteradamente desautorizada. Y tal como hemos visto en todos los casos de devoluciones y en la causa sonada de Nuevas Grandes, la interpretación legitimada fue exactamente la que envió como respuesta la dirección de Ultramar en diciembre de 1857: la segunda parte del art. quiere decir “que no pueda penetrarse en las fincas para interrogar ni extraer los esclavos, con motivo de la presunción de un desembarco de bozales”.

No obstante, para emitir un informe el Consejo de Estado estimó oportuno tener a la vista ciertos antecedentes que reclamó el 26 de enero de 1858. No fue hasta que se envió de nuevo toda la documentación —remitida por Serrano el 21 de mayo de 1862— cuando finalmente se dio un dictamen sobre el expediente relativo a la inteligencia del art. 9.º de la Ley Penal. Una resolución en oposición a la realidad llegaba a La Habana... ¡en noviembre de 1863! Se repetía punto por punto el dictamen de Zaza.

En relación con la específica reclamación de Falgueras, todavía en 1859 solo se había decidido remitir el expediente del caso al Tribunal Supremo de Justicia⁴⁹⁴. De todas formas, creemos que los 49 capturados del desembarco de bozales por la bahía de Cabañas y muelle de San Luis, uno fuera del ingenio Santiago y el resto en la enfermería de esta plantación, continuaron en condición de emancipados, pues aparecen como tales en todos los estados de aprehendidos de mediados de 1860 y en el listado de los que deben ser declarados libres en 1870⁴⁹⁵. Lo cual indica que Falgueras nunca recibió los esclavos reclamados. En el caso de los devueltos a Peralta, ocurrió una situación similar. A pesar de las batallas jurídicas y políticas, después la molición del sistema podía engullir durante años todas estas reclamaciones.

494. AHN, Ultramar, leg. 4661, exp. 2. *Sobre el recurso de casación interpuesto en la causa de aprehensión de 48 negros en el ingenio Santiago de la propiedad del Brigadier D. Jose Falgueras.*

495. AHN, Ultramar, leg. 4759, exp. 14. *Cartas de libertad expedidas a favor de los emancipados que se hallaban trabajando en las obras del canal de Vento.*

Conclusión

La investigación a profundidad de los diferentes alijos de esclavos capturados en tierra no deja nunca de sorprendernos por la diversidad de situaciones que una jurisprudencia casuista concatena sin pretensión de validez definitiva (Silva, 2013). Durante toda la década de 1850, tras más de una década de la primera captura en tierra de africanos desembarcados, se cuestionaba la legalidad de perseguir el infame tráfico de esclavos. No eran pocos lo que aun defendían que la persecución debía permanecer limitada al mar. Perseguir en tierra planteó, como hemos visto, problemas de procedimientos, generó nuevas y continuas disposiciones, contradicciones entre distintas instancias de poder en el espacio colonial, prácticas y debates, así como fenómenos sociales diversos. Las causas judiciales podían durar varios años y la declaración de emancipación no siempre era tan expedita como en los casos de apresamientos de barcos negreros. En las batallas jurídicas y políticas no resaltan únicamente el silencio y la corrupción. El tejido institucional que se moviliza es mucho más complicado. Extender la persecución más allá del mar para permitir las capturas de los esclavizados ya desembarcados impulsó en gran medida esa ampliación de la participación de amplios sectores sociales en el contrabando. Impactó, además, en la transformación de métodos y estrategias de los negreros y, por supuesto, en la experiencia de los africanos. Cuando alguna autoridad parecía poner al límite la política de represión al tráfico, el verdadero rostro del sistema que amparaba y protegía la esclavitud emergía en toda su crudeza.

Referencias bibliográficas

- Armario, F. (1990). Esclavitud y abolicionismo en Cuba durante la regencia de Espartero. En F. de Solano (Coord.), *Esclavitud y derechos humanos, la lucha por la libertad del negro en el siglo XIX* (pp. 377-406). CSIC.
- Arnalte, A. (2001). *Los últimos esclavos de Cuba. Los niños cautivos de la goleta Batans*. Alianza Editorial.
- Barcia Zequeira, M. C. (Coord.). (2017). *Una sociedad distinta: Los espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1833-1866)*. Editorial UH.

- Cayuela, J. G. (1990). Los capitanes generales ante la cuestión de la abolición (1854-1863). En F. de Solano (Coord.), *Esclavitud y derechos humanos, la lucha por la libertad del negro en el siglo XIX* (pp. 415-454). CSIC.
- Estorch, M. (1856). *Apuntes para la Historia sobre la Administración del Marqués de la Pezuela en la Isla de Cuba*. Imprenta de Manuel Galiano.
- García González, A. (2017). Trata no, esclavitud sí. El proyecto de abolición del tráfico negrero en las Cortes de 1845. En C. Naranjo Orovio (Ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano* (pp. 165-183). Ediciones Doce Calles.
- Meriño, M. A. y Perera, A. (2015). *Contrabando de bozales en Cuba: perseguir el tráfico y mantener la esclavitud (1845-1866)*. Ediciones Montecallado.
- Murphy, R. (2014). *The Limits of Law: British Efforts to Suppress the Slave Trade, 1818-1850* [Tesis de pregrado, University of Colorado]. CU Scholar.
- Perera, A. y Meriño, M. (2015). *Estrategias de libertad. Un acercamiento a las acciones legales de los esclavos en Cuba (1762-1872)*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Rojas, J. (2019). *Comercio clandestino de esclavos: organización de la trata ilegal en la zona Trinidad-Sancti Spíritus (1845-1866)* [Tesis de maestría inédita]. Universidad de La Habana.
- Roldán, I. (1980). *La condición social de los negros emancipados en Cuba (1817-1880)* [Tesis doctoral inédita]. Universidad Complutense de Madrid.
- Schmidt-Nowara, Ch. (2005). El final de la esclavitud y el final del imperio: La emancipación de los esclavos en Cuba y Puerto Rico. En C. Aguirre (Coord.), *La abolición de la esclavitud en Hispanoamérica y Brasil: nuevos aportes y debates historiográficos* (pp. 20-39). Fundación Larramendi. http://www.larramendi.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1000211
- Silva, W. L. da (2013). *História, direito e escravidão. A legislação escravista no Antigo Regime ibero-americano*. Annablume.

La conspiración del silencio: tráfico, complicidad e impunidad entre Yaguaramas y Colón⁴⁹⁶

Oilda Hevia Lanier
Casa de Altos Estudios D. Fernando Ortiz
Universidad de La Habana

Escena de la película cubana *El ojo del canario*, dirigida por Fernando Pérez

496. Este trabajo forma parte del proyecto “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846. Professor Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia-CSIC, directs this project. Agradezco a la Dra. María del Carmen Barcia y al Grupo de Estudios de la Esclavitud en Cuba (GEEC) la posibilidad de participar en este proyecto de investigación sobre el tráfico ilegal de africanos a Cuba. A los Dres. Marial Iglesias, Henry Louis Gates y al Centro de Estudios Afrolatinoamericano de Harvard la ayuda brindada para realizar esta investigación, así como a la Dra. Consuelo Naranjo y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Madrid (CSIC) por brindarme la oportunidad de visitar el Archivo Histórico Nacional en Madrid para culminar este proyecto y la posibilidad de publicar este texto.

La noticia

En el partido de Yaguaramas, a 3 de abril de 1862, Francisco Luparo, capitán juez local del expresado, dice:

[...] que ahora que son las ocho de la noche ha recibido una comunicación del Coronel Teniente de esa jurisdicción, a consecuencia de dos partes del Teniente Pedáneo de la Ensenada que le transcribió en 29 del mes pasado y primero del actual en la que el referido Tte. le manifestaba al primero, haber visto y aparecido en la costa de este partido y punto nombrado Santa Teresa un bulto flotando en el agua: y en el segundo haberlo reconocido y resultar un buque quemado por lo que sale instantáneamente para dicho punto⁴⁹⁷.

Durante la etapa del tráfico ilegal de africanos hacia Cuba (1820-1867), que las autoridades locales recibiesen una comunicación con claros indicios de la ocurrencia de un desembarco de *bozales* por sus costas no era un hecho frecuente. No en el espacio geográfico que abarca desde la ensenada de Cochinos hasta el partido de Yaguaramas (Cienfuegos). La causa no era la falta de este tipo de eventos por esa zona ni de las correspondientes denuncias; todo lo contrario, con demasiada frecuencia ocurrían unos y otras por esa área. Lo que sucedía era que las redes locales vinculadas al tráfico eran tan experimentadas en esas lides que sabían muy bien cubrir sus huellas para evitar denuncias de esa naturaleza. De modo que, casi siempre, todo se reducía a una “sospecha de desembarco”⁴⁹⁸.

497. Lamentablemente, todos los expedientes de esta causa no pudieron ser consultados porque no se hallaron en el mismo legajo ni en los muchos otros consultados. Es muy frecuente que los expedientes, aunque sean de una misma causa, se hallen dispersos, a veces, dentro de un mismo fondo del archivo. Por tal motivo, los hechos que aquí se analizan son reconstruidos solo con una parte de la historia. Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J. Segunda pieza, fols. 1-175. *Criminales Sobre alijo de bozales por la caleta de Santa Teresa, ensenada de Cochinos jurisdicción de Cienfuegos en los días 19 y 20 de marzo del presente año. 1862.*

498. Ya en un texto anterior sobre este mismo tema, se mencionó las múltiples denuncias de los cónsules ingleses en La Habana por la gran cantidad de bozales que entraban al país por la ensenada de Cochinos y sus inmediaciones. Según varios informes publicados en la prensa norteamericana, se estima que el 48,8% estaban destinados a los ingenios azucareros ubicados en el área de Colón (Hevia Lanier, 2017, p. 293).

Menos frecuente aún era que el aviso fuese hecho por algún involucrado en el incidente. Si bien desde mucho tiempo atrás, el capitán del partido había estipulado e insistido en que los cabos de ronda vigilaran las costas y que ante cualquier incidente sospechoso diesen parte de inmediato a las autoridades más cercanas, la mayoría de las veces las denuncias de alijos de bozales no eran hechas ni por unos ni otros⁴⁹⁹. Las patrullas navales inglesas y los periódicos extranjeros fueron algunas de las principales fuentes de este tipo de información. Más cercanas al lugar de los acontecimientos, las redes de espías establecidas a lo largo y ancho de la isla proporcionaron precisos y detallados informes. Mientras, las “voces públicas” esparcían rumores o les hacían llegar a la autoridad las noticias a través de segundas o terceras personas⁵⁰⁰.

El cónsul inglés en La Habana, *Mr. Joseph T. Crawford*, era, por lo general, el receptor y encargado de dar curso a muchas de esas noticias, especialmente de los espías a su servicio. Sin pérdida de tiempo, escribía un minucioso y detallado informe dirigido al capitán general de la isla D. Domingo Dulce (1862-1866). Informe que, como en una escalera, comenzaba a descender por los distintos niveles de la autoridad hasta llegar al área protagonista del desembarco de bozales. Para evitar demoras que entorpecieran la captura, con frecuencia, despachaba los avisos directamente a la máxima autoridad de la jurisdicción o del partido donde ocurrían los hechos.

499. En el artículo 4º de la circular de la Real Audiencia Pretorial de 4 de marzo de 1856, número 72, se les previno a los alcaldes mayores que les comunicasen instrucciones a los pedáneos de sus respectivos partidos sobre el método de dar con prontitud los partes y sobre las maneras de formar las primeras diligencias en los delitos de tráfico negrero. Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Miscelánea de Expedientes, leg. 3309, exp. J. *Cuarta pieza criminal sobre alijo de negros bozales en la costa de Guantánamo*.

500. El Gobierno recibía informes de toda aquella persona que tuviese conocimiento o sospecha de que se produciría un desembarco ilegal. Estas personas debían hacer una declaración por escrito, por seguridad y para luego poderle remunerar por sus servicios. Además de los avisos que podían emitir los vecinos del lugar, existía el servicio de espías. En determinadas áreas se usaban de forma permanente, pero en otras, como en esta historia, se desechaban sus servicios porque se consideraban costosos. Entonces esa responsabilidad recaía en los miembros de la autoridad local que residían más cercanos a las costas. En ocasiones, vecinos pagados por los traficantes enviaban falsas alarmas a las autoridades. De esa forma, desviaban la atención de estas últimas del verdadero lugar o donde se produciría el desembarco. “Parte Oficial”, *La Gaceta de La Habana*, 18 de noviembre de 1854, y ANC, Gobierno General, leg. 399, exp. 18930.

Lamentablemente, las fuerzas locales desestimaban sus denuncias muy a menudo. Consideraban que Crawford aumentaba el número de las expediciones y que la verdadera intención que escondía tras sus eficientes informes era hostilizar al Gobierno de la isla. Hacer ver que España incumplía los tratados para la supresión del tráfico, además de imbuir al Gobierno inglés en la creencia de la necesidad e importancia de la presencia de su persona en Cuba⁵⁰¹.

Como consecuencia de la combinación de intrigas humanas, vericuetos legales y demoras intencionales, en más de una ocasión, desde que ocurría el alijo hasta que la noticia llegaba a la zona de referencia transcurría, como en esta historia, el suficiente tiempo (15 días) para que los bozales fuesen distribuidos a sus respectivos dueños o, en su defecto, vendidos por lotes al mejor postor y, en cualquier caso, llegado a su destino: las plantaciones de azúcar. Espacios en los que traficantes y hacendados gozaban de toda impunidad bajo el amparo del artículo 9.º de la Ley Penal para la represión del tráfico negrero dictada en 1845.

Sobre el tema opinó un contemporáneo:

¡Desgraciada la Isla, Sr. Tte. Gob., si se persiguiese a los poseedores de esclavos, conducidos después del convenio entre nuestra nación y la Gran Bretaña! Presentaría sin duda el triste espectáculo de un pueblo rico, hermoso y muy cercano a la opulencia, que corre precipitado a la pobreza, a su ruina, a la desolación. Por esto fue que las partes y la Reina N.S. ni mencionaron siquiera a los compradores de negros introducidos después de la abolición del tráfico; y por esto fue que prohibieron, ¡sabía prohibición sin duda! Que se procediese e inquietase en su posesión a los dueños de esclavos, so color de su procedencia. En ningún caso ni tiempo, dice el artículo nueve, en ningún caso ni tiempo deberá procederse ni inquietarse en su posesión a los propietarios de esclavos con pretexto de su procedencia⁵⁰².

501. ANC, Asuntos Políticos, leg. 48, exp. 24. *Expediente sobre denuncia del Cónsul Ingles de que el buque Lady Suffolk mandado por Don Eugenio Viñas hizo un desembarco de 1100 a 1200 negros entre Mariel y Bahía Honda, pero que posteriormente supo que el alijo tuvo lugar en la Ensenada de Cochinos, jurisdicción de Cienfuegos.*

502. ANC, Misceláneas de Expedientes, leg. 336, exp. Ay. *Criminales contra los que remiten reos en el trato ilícito de negros bozales y desembarco verificado por la caleta del Rosario en la costa del sur.*

Pero en esta oportunidad, las circunstancias parecían propicias para iniciar una causa judicial, pues los traficantes dejaron, a la vista de todos, múltiples huellas de su paso por el área. Todas ellas, pruebas válidas y suficientes para comenzar una minuciosa indagación, como en efecto ocurrió. Después de un largo y engorroso proceso de averiguaciones por parte de la superior autoridad, algunas cosas quedaron claras en la investigación.

La primera, los traficantes dejaron múltiples indicios materiales probatorios de que el 19 de marzo de 1862 ocurrió un alijo de bozales por la ensenada de Cochinos. Un bergantín ardiendo durante un día entero en la playa La Máquina, ubicada al fondo de la ensenada. Maderos, botes, ropas, frijoles de todas clases, cacerolas y un sinfín de objetos más flotando en el agua. También, depósitos de agua clara, cubiertos, 24 fogones montados, cerillas, ropas, etc., fueron encontrados en un camino preparado al efecto: el de Santa Teresa. Descuidos todos que pudieron estar motivados por el apuro, temor a ser descubiertos, exceso de confianza o por la necesidad de reutilizar esa misma logística en el próximo desembarco. Segundo, junto a las huellas materiales también se encontraron, abandonados en casimbas, restos de africanos muertos recientemente. Cada uno de esos cadáveres, mudos testigos de lo ocurrido⁵⁰³.

También tenían la denuncia de José de la Luz Torres, vecino, testigo y participante en los hechos, quien, atemorizado ante una inevitable e inminente aprehensión, se atrevió a dar parte a las autoridades. Y, por último, se consiguieron declaraciones de vecinos que reconocieron su participación en los acontecimientos. Algo lógico, pues era prácticamente imposible que los pobladores, cuyas residencias estaban inmediatamente a la playa, no se involucrasen en dicho evento. Aparte de las habladurías de los moradores de las inmediaciones, quienes repetían de oídas lo que testigos del lugar presenciaron y luego contaban con total naturalidad.

Sin embargo, ni los innumerables restos materiales encontrados, ni los testimonios de los involucrados, fueron suficientes evidencias para iniciar una causa judicial. Menos aún para imponer una pena a los involucrados que se pudo localizar, a pesar de que algunos participantes en el alijo narraron los acontecimientos. Para aplicar sanciones —se alegó en

503. Según el geógrafo Esteban Pichardo, la voz *casimba* parecía de origen africano. Tenía distintas acepciones. En este caso, era un tipo de cavidad formada en la tierra a manera de pozo de muy poca profundidad que se encontraba mucho en las costas (Pichardo, 1985, p. 153).

esta oportunidad—, hacía falta encontrar a los principales protagonistas de los hechos: a los tripulantes del bergantín, a los dueños del cargamento y a los bozales.

La aplicación de este tecnicismo legal, que, sin duda, con mayor o menor nivel de detalles, todos los involucrados conocían, fue posible porque la inmensa mayoría de los que fueron inicialmente aprehendidos y declarados sospechosos (traficantes, conductores y vecinos) obstaculizaron el proceso. En sus declaraciones mentían, desorientaban, omitían información relevante y ofrecían explicaciones contradictorias que impidieron la aparición o captura de los principales protagonistas de esta historia. Esta conspiración, al estilo *Fuenteovejuna*, ocasionó que las autoridades a cargo de atender el proceso en la jurisdicción, aunque convencidas de lo allí ocurrido, quedaran atadas de pies y manos. Sin otra alternativa, elevaron un informe a las máximas autoridades del país sobreseyendo la causa en espera de la “aparición” de suficientes evidencias.

Lo peor es que este no fue un evento excepcional. Durante la era del tráfico ilegal de africanos hacia Cuba, hubo muchísimas otras historias de similar naturaleza. Variaron los espacios geográficos, los protagonistas, las rutas, el *modus operandi* y, sobre todo, el pretexto legal para poner fin al proceso judicial, pero el desenlace casi siempre fue el mismo: la impunidad.

La reiterada protección que gozó este tipo de actividad ilícita contribuyó a estimular y sostener en la isla la práctica de dos de los crímenes más grandes de la historia de la humanidad: el tráfico de seres humanos y la esclavitud, cuyas terribles e irreparables consecuencias dejaron secuelas que perduran hasta hoy en la sociedad cubana.

¿El artífice?

D. Julián Pérez Ferrer, la cara visible de esta operación, no era un hombre famoso en el mundo del tráfico de bozales. No era miembro de la élite de armadores/traficantes ni un distinguido hacendado azucarero. Era un tratante de africanos de menor envergadura que, como muchos otros de su tipo, actuaba de manera paralela a los más notables armadores, utilizando los mismos espacios geográficos, similares mecanismos de soborno y rutas de acceso para llevar africanos a los rincones más inimaginables de la isla.

Aunque, aun hoy, muchos de esos traficantes permanecen anónimos, no por ello debe restárseles importancia, pues constituyeron una fuente importante de entrada de bozales al país. No solo los poderosos dueños de ingenios necesitaban brazos para producir azúcar, también una variada gama de personas civiles, de pequeños y medianos propietarios urbanos y rurales necesitaron de fuerza de trabajo para el buen funcionamiento de sus negocios y fincas. Cometido que fue cumplido por estos traficantes desconocidos.

D. Julián era peninsular y de origen catalán. No ha sido posible precisar la fecha exacta de su arribo al país, pero es posible que haya llegado durante el llamado primer *boom* (1780-1860) de la emigración catalana a Cuba (Ferrán Oliva, 2009, pp. 15-16). Tampoco se sabe si tenía la suficiente solvencia económica para financiarse el viaje, si recibió ayuda de alguien cercano o tuvo que solicitar un préstamo. Se desconoce también si, como muchos otros catalanes, vino para trabajar en el negocio de algún familiar o amigo. Tantas incógnitas sobre la vida de estas personas son parte de los muchos misterios que todavía encierra el mundo del tráfico de bozales.

Para 1860, una apreciable cifra de catalanes establecidos en Cuba había logrado convertirse en dueños de pequeños negocios. Comercios, tiendas, boticas, casas de comercio y diversos tipos de compañías. A los recién llegados que les eran cercanos les brindaban techo, comida y, por lo general, algún tipo de trabajo asalariado en sus establecimientos. La mayoría de estos hombres estaban solos o dejaban atrás a sus familias en espera de un futuro reencuentro aquí o en su tierra. En ciertos casos, venían acompañados de hijos varones, conocedores de algún oficio y con la misma disposición de trabajar y prosperar (Tornerio Tinajero, 1989, p. 254).

D. Julián residía en La Habana con su hijo adolescente. Si tenía esposa o algún otro familiar en el país no se hace alusión a ello en la causa. Tenía tres inmuebles, posiblemente, destinados al alquiler. Este negocio, aunque lucrativo, en su caso no parecía tener grandes proporciones, pues las viviendas carecían de lujo alguno y todo lo que se encontró en su interior fueron muebles viejos y muchos papeles.

La renta de inmuebles pudo ser una forma de subsistencia para esta familia y, a la vez, una forma de ahorrar el suficiente dinero para invertirlo en una empresa mayor como era el tráfico de africanos. Si todo salía bien, con el tiempo, podría convertirse en un importante comerciante

ilegal —detalle importante— de seres humanos. Una máxima a la que aspiraban y ya habían logrado algunos otros catalanes establecidos en la isla y cuyo máximo exponente era D. Julián Zulueta y Amondo⁵⁰⁴.

Nuestro protagonista no era residente del área por donde se produciría el alijo. Carecía de fincas, negocios, familia u otro tipo de vínculos con el lugar. Para evitar sospechas, optó por establecerse previamente en el partido, con el preclaro objetivo de construirse una fachada de pequeño comerciante, mientras de forma paralela preparaba las condiciones para el desembarco. Para lograr lo primero, llegó a Yaguaramas con dos meses de anticipación a la fecha del desembarco. Durante ese tiempo, recorrió la playa, se adentró en los montes, estudió el terreno y la dinámica de las autoridades y, principalmente, estrechó relaciones con los vecinos que residían en las zonas costeras. Algunos de ellos, futuros actores esenciales en el desembarque y traslado de los bozales hasta los ingenios azucareros del área.

Sus precauciones no eran exageradas. Muchas otras personas con similares fines habían sido descubiertas por las autoridades del área. Sobre las fuerzas al servicio de la ley, válido es señalar que no tuvieron una actuación única. Es cierto que algunas colaboraron con los traficantes, pero otras los enfrentaron abiertamente. En ese sentido, el contexto político fue muy importante. Hubo periodos de gran presión internacional para

504. Julián Zulueta y Amondo (Álava, 1814-La Habana, 1878) fue el exponente más poderoso del grupo propeninsular de la élite antillana. Fue armador y propietario de buques, prestamista de hacendados y comerciantes, inversor en infraestructura urbana y portuaria, inversor en bolsas europeas (Inglaterra, Francia y España) y propietario de algunos de los ingenios más grandes de Cuba. Cuatro de ellos estaban ubicados en Colón: el Álava, con una dotación de más de 600 esclavos, el Habana, el Vizcaya y el España (1863). Fue el primero en trasladar trabajadores chinos a Cuba. Fue el accionista principal de la compañía naviera Expedición por África que contaba con cerca de 20 barcos. Antes, en 1842, había creado las sociedades mercantiles Zulueta y Compañía y luego Zulueta y Sobrinos. Esas actividades no las realizó solo, Zulueta pertenecía a uno de los más poderosos clanes familiares cuyos negocios e intereses se relacionaban entre sí a partir de varias compañías comerciales de su propiedad radicadas en los países antes mencionados. Los matrimonios que efectuó con las hijas de otras familias igualmente poderosas contribuyeron a la fortaleza del clan familiar que fomentó en Cuba. Su influencia trascendió de la economía a la política y de Cuba a la metrópoli. Él y los otros miembros de su grupo controlaron las claves políticas y administrativas de la isla, llegando a tener grandes influencias en determinados periodos en la Capitanía General de Cuba. Ocupó distintos cargos. Fue miembro de la Real Junta de Fomento, gobernador civil de La Habana y presidente del Círculo de Hacendados hasta su muerte (Bahamonde y Cayuela, 1992, pp. 34-45; Marrero Cruz, 2006).

la represión del tráfico negrero. En Cuba, el periodo más ejemplarizante fue durante el gobierno de Márquez de la Pezuela (1853-1854), pero muy diferente eran las cosas durante el gobierno de D. Domingo Dulce.

Necesario también es señalar que hubo autoridades incorruptibles. Por ejemplo, en el periodo que ocurre la historia aquí narrada, la autoridad a cargo en el partido de Hanábana era D. Mariano Martí, padre de nuestro héroe nacional José Martí. La manera combativa en que enfrentó el tráfico en esa área incidió de manera decisiva en que fuera separado del cargo, a petición, seguramente, de los hacendados del área que intentaron una y otra vez sobornarlo sin éxito alguno.

La imagen que da inicio a este texto es una escena tomada de la película cubana *El ojo del canario*. En ella, su director, Fernando Pérez, recreó muy bien e inmortalizó a Mariano Martí (padre de José Martí) enfrentándose a unos traficantes en el momento en que están desembarcando un alijo de bozales por las costas a su cuidado. También, el bárbaro tratamiento y el sobrecogedor sufrimiento de esos seres humanos: los africanos. La actitud de D. Mariano no solo le costó el cargo, sino que los puestos a los que sería asignado en el futuro no estarían a la altura de su lealtad al Gobierno. Su historia muestra también que las consecuencias por enfrentarse a los traficantes/hacendados podían ser tan sutiles y duraderas en el tiempo como una persona no era capaz de imaginar.

Volviendo a la fachada de D. Julián, montar un pequeño negocio resultó ser el pretexto ideal. Estableció un “corte y tiro de maderas”, arrendó montes y subarrendó dos casas. Una en calidad de vivienda y la otra como almacén de alimentos para su familia y trabajadores. Ese último desliz debió poner sobre aviso a las autoridades cercanas, pues, ¿quién rentaba una casa solo para almacenar comida para unas pocas personas? El partido contaba con suficientes comercios donde los habitantes podían hacer la compra diaria, además, como se apreciará más adelante, D. Julián tenía a Felipa, una criada que estaba encargada de esas funciones.

Sin embargo, ese descuido pasó desapercibido porque D. Julián tomó otra importante precaución. Involucró en sus planes a las autoridades que residían cerca de las costas. A los dos cabos de ronda de la ensenada les alquiló sus viviendas. La casa de D. Pantaleón López estaba muy cerca de la playa. Desde allí podría avistar y esperar la llegada de la embarcación, y la casa del otro cabo, D. Rafael Rodríguez, le serviría

de vivienda a él, a su hijo y a los dependientes que trajo de fuera de la jurisdicción. Qué mayor seguridad que alojarse, planear todos los movimientos y almacenar los alimentos necesarios en el futuro en la casa de la autoridad local.

Durante el proceso de averiguación, un testigo sugirió que, desde finales de la década de 1850, D. Julián visitaba la zona —una información que él mismo corroboraría en su declaración— y que hasta conocía algunos de sus residentes. Lamentablemente, no se ahonda en este aspecto, pero, de ser cierto, entonces solo necesitaba revitalizar sus viejos contactos en el área. También deja abierta la posibilidad de que desde ese entonces participara en el tráfico de bozales o estaba valorando la posibilidad de dedicarse a dicha actividad para acrecentar su fortuna personal.

El dueño de los bozales era otro señor. Uno de origen gallego y al que todos llamaban D. Luis. Sobre él, lo único que se pudo precisar es que, además de dueño de la mercancía, era el capitán del barco. Que ambos peninsulares fueran socios no es de extrañar, ninguno de los dos era lo suficientemente rico para armar solo una expedición. Aun entre los más poderosos, las sociedades económicas entre dos o más personas eran frecuentes en el mundo del tráfico de bozales. No solo para juntar el capital necesario y preparar la expedición, sino también por la variedad de pequeños detalles que había que resolver para llevar la empresa a feliz término. Esto era imposible de hacer sin la debida ayuda y colaboración de varias personas. Es posible que el viaje que D. Julián hiciera a España unos meses antes de los hechos que aquí se narran guarde relación con su interés de vincularse al tráfico.

En esta historia, D. Luis fue el encargado de buscar y trasladar la carga humana desde África hasta Cuba, y Pérez Ferrer, de crear todas las condiciones para el desembarco, conducción y venta de los africanos. Una vez que el cargamento llegara a tierra firme, ambos unirían sus esfuerzos y hombres a su mando para juntos emprender el recorrido hasta el destino final previamente acordado.

Creadas las condiciones materiales necesarias, D. Julián trajo a tres personas a vivir con él: su hijo y dos trabajadores. A estos últimos, los escogió de fuera de la jurisdicción para hacer más creíble su fachada. Contrató a la parda Felipa Enrique, de condición libre, natural de San Antonio de los Baños, soltera y de 30 años, para ocuparse del servicio de

la casa. Al asiático Fidel, natural de Cantón, vecino de La Habana, soltero de 29 años y oficio aserrador, fue contratado ante D. Severo Porta. Llegó un mes después para trabajar en el aserradero de madera. También trajo a su hijo, de 14 años, soltero y aprendiz de carpintero.

La diversidad de los contratados muestra cómo el tráfico involucró a seres humanos de distinta nacionalidad, color de piel y condición social. A veces, de manera temporal y otras creaba lazos tan sólidos que podían incluso trascender al plano familiar. También las personas podían implicarse de manera consciente, con preclaros fines de enriquecimiento y otras, como Felipa y Fidel, sin proponérselo. Para estos dos últimos —trasladados incluso fuera de su área de residencia— se trataba de un trabajo temporal. Una forma “honrada” de ganarse el sustento y para el cual habían sido previamente contratados con todas las de la ley, según la documentación presentada.

Las identidades de Felipa y Fidel eran ciertas, pues ambas fueron posteriormente verificadas por las autoridades de la jurisdicción. Sin embargo, en este tipo de estudios no debe perderse de vista que las identidades falsas abundaban en el mundo del tráfico de bozales. Para hacerse con ellas, el subterfugio utilizado por los traficantes era acordar con las autoridades de la capital pases o permisos para que personas contratadas a su servicio (médicos, conductores, criados) pudieran salir de la ciudad con una identidad falsa. Estos permisos eran firmados por el capitán general. No ha sido posible precisar si a cambio de dinero o formaba parte de los “mutuos favores” que a uno y otro lado se hacían. El objetivo de estas falsas identidades era que, en caso de ser aprehendidos estos trabajadores por la autoridad de la localidad a donde se trasladaban, podían justificar su presencia en el área, sin ser asociados con los tratantes y hacendados⁵⁰⁵.

Una vez que D. Julián hubo montado toda esta fachada, ¿quién podía sospechar de un hombre de negocios con su hijo adolescente, su criada y un jornalero?

505. Entre los papeles de D. Julián Ferrer aparece el contrato del asiático Fidel. En él se mencionan sus características físicas y sus señas particulares, entre las que destaca que es cojo de la pierna izquierda. El papel dice que su patrono D. Severo Porta le concede licencia al asiático para que acomodado con D. Julián pase a la ensenada de Cochinos donde tiene un taller de sierras en Yaguaramas. Su sueldo es de 17-18 pesos mensuales, de lo cual tiene que entregar 8 pesos por conducto del Sr. Penaformes. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 120.

“Todo está arreglado y hablado con las autoridades”⁵⁰⁶

Pero cuatro personas no eran suficientes para cumplimentar todas las tareas necesarias de realizar antes, durante y después del desembarco de bozales, especialmente si el cargamento humano tenía cierta magnitud. Se hizo necesario entonces crear una red terrestre. El organizador y cabeza principal de la red fue D. Julián Pérez. Así lo expresó Domingo Gómez cuando el capitán del procedimiento le preguntó quién les pagó para que apoyasen el desembarco y conducción de los negros. Este respondió: “[...] que a todos les habló D. Julián Pérez Ferrer y les abonó en dinero...”⁵⁰⁷.

En ella se integraron vecinos, autoridades locales terrestres y marítimas de manera conjunta. La reunión de unos y otros en una sola red fue posible gracias a las relaciones interpersonales preexistentes entre los habitantes del lugar. Para que pudiera cumplir a cabalidad su cometido, fue necesario elegir entre sus miembros a personas residentes en un amplio espectro geográfico, que comenzaba en la ensenada de Cochinos y terminaba en los límites de Colón.

Su existencia fue temporal. El examen de varias denuncias de alijos de bozales ocurridas por esa misma área muestra que los vecinos involucrados cambiaban de un desembarco a otro. La otra razón era que las autoridades locales se mantenían muy poco tiempo en el cargo. No por gusto, en este texto junto a cada nombre se han relacionado sus datos personales. Nótese que casi todos eran hombres de campo y no militares de origen. No los unía ningún compromiso al cargo, sino que sobrellevaban con disgusto dicho deber, por lo que cuando les era posible, abandonaban el puesto.

Las razones eran, por lo general, de índole material. El primer argumento esgrimido por las autoridades más cercanas a las costas ante los reproches por la poca atención que prestaban a su cuidado era la falta de pago o que este resultaba insuficiente. A ello habría que sumar la escasez de hombres debidamente equipados y de caballos, además de lo intrasitable que podían ser algunas áreas de la ensenada de Cochinos. También unos pocos fueron removidos de su cargo cuando se les comprobaba su participación en algún evento ilegal.

506. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 84.

507. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 84.

La red terrestre cumpliría cuatro funciones esenciales: apoyar el desembarco de los bozales, guiar y ayudar a trasladar la carga humana hasta su destino final, evadir a las autoridades no implicadas que pudieran encontrar durante el recorrido y proteger contra cualquier peligro que apareciese en el camino, principalmente, los salteadores de caminos y los ladrones de africanos.

Los primeros a integrar en la red eran los lugareños (véase tabla 1), personas esenciales en este tipo de operaciones. Nacidos en el área, conocían como la palma de su mano todos los inconvenientes y también todos los beneficios naturales del territorio. Sabían de trillos, caminos, atajos y vericuetos creados por los hombres, en parte porque fueron ellos o sus antepasados quienes los hicieron, con el fin de evadir las tembladeras, pantanos y otros peligrosos accidentes naturales protagonistas por excelencia de la zona de la ciénaga de Zapata.

Entre los habitantes del área, lo ideal era contratar a los vecinos que residían en la playa y sus inmediaciones. Entre estos, D. Julián pudo emplear a los morenos libres Patricio y Juan Valiente, y también al pardo Domingo Gómez y su hijo Silvestre. No es noticia que esclavos y libres de color encontraran trabajos que realizar en el mundo del tráfico ilegal. Los primeros, por mandato de sus dueños, y los segundos, necesitados de conseguir algo de dinero para la subsistencia familiar. En esta ocasión, todos los contratados eran libres y a cada uno se le pagaría por las tareas que realizaran. Entre todas, la labor más importante era la de Domingo. Él sería el guía del grupo de traficantes, conductores y bozales desde el embarcadero de Santa Teresa hasta los límites del partido de Yaguaramas. Durante tres largos días, su mayor reto sería sacarlos a todos vivos de la imponente ciénaga, llena de cocodrilos y tembladeras.

Algunos otros vecinos contratados fueron D. Benigno Valdés, D. Raimundo Sánchez y D. José de la Luz Torres, bajo palabra de pagarles un sueldo. Su labor consistía en apoyar el desembarco y conducir los bozales hasta los límites de la jurisdicción. Durante esta última etapa también cumplirían funciones menores, como contar africanos, preparar y servirles los alimentos, enterrar a los muertos y todo lo que se presentase durante el largo y peligroso trayecto. En cierto punto, estos hombres eran relevados de su desempeño, posiblemente por conductores de los otros cuartones implicados.

Tabla 1. Algunos vecinos del área implicados en el alijo de bozales

Nombre y apellidos	Lugar de residencia	Oficio	Función que desempeñó	Remuneración recibida*
Domingo Gómez (pardo)	Caleta de Santa Teresa	Labrador	Mandadero y el principal guía del grupo	12 onzas
Silvestre Gómez (pardo)	Caleta de Santa Teresa	Labrador	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
Patricio Valiente (moreno)	Caleta de la Gallina	Labrador	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
José Antonio Valiente (moreno)	Caleta de la Gallina	labrador	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
D. Regino Madruga	Caleta del Rosario	labrador	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
D. Marcelo Castro	Caleta de Santa Teresa	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
D. Avelino López	Caleta de Santa Teresa	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	4,5 onzas
D. Baltazar Morejón	Caleta de Santa Teresa	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
D. Víctor Morejón	Júcaro Quemado	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
D. José Domínguez	Yaguaramas	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6 onzas
D. José de la Luz Torres	Güines	práctico	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	17 onzas
D. Máximo López	Yaguaramas	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	6,5 onzas
D. Magilio Niebla	Partido del Caimito	De campo	Apoyo al desembarco y conductor de los bozales	no dice

Fuente: ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K.

Nota: *1 onza de oro = 16-17 pesos.

Solo a los hermanos Valientes y al asiático jornalero se les asignaron tareas previas al desembarco. Esta consistió en tumbar palos y abrir las veredas necesarias para trasladar “la madera”. Curiosamente, Fidel y los otros empleados más tarde mencionarían en sus declaraciones que trabajaron día y noche sin descanso, pero solo abriendo veredas y acondicionando un camino. Nunca mencionaron que cortaran o realizaran alguna actividad relacionada con la madera, por lo que no queda esclarecido en la causa si realmente existía el negocio de corte y tiro de madera una y otra vez mencionado en la causa.

Fuese cierto o no, otro desliz cometido fue que no se les construyó una “fachada laboral” ni a Domingo y su hijo ni a algunos de los otros implicados. Los traficantes no les asignaron una tarea de mentiras que luego les sirviera de coartada ante las autoridades en caso de suceder lo peor. Esta falta de previsión, intencional o no, los dejó expuestos y las consecuencia se hicieron sentir una vez que todo estalló. La mayoría pudo inventarse una coartada, pero Domingo y su hijo, los eslabones más débiles de la cadena, no tuvieron otra alternativa que decir la “verdad”.

De las autoridades locales involucradas ya se mencionó a D. Pantaleón y D. Rafael Rodríguez. D. Julián comprometió a estos dos cabos de ronda para que participaran en todos los pasos de la operación. Además de arrendarles sus viviendas, participaron en las reuniones de coordinación previas al desembarco y probablemente fueron ellos los que contactaron e involucraron a las autoridades de los otros cuartones implicados. También estaban presentes en la playa el día que arribó el bergantín, ayudaron a bajar a tierra a los bozales y acompañaron a los traficantes hasta el punto del camino donde terminaba su autoridad, cumpliendo los más diversos encargos.

Otras fuerzas de la ley fueron implicadas (véase tabla 2). Las de aquellos cuartones por donde tenía que cruzar la expedición: Jagüey Grande, el Caimito y Hanábana. El conocimiento de las áreas a donde pertenecían dichas autoridades nos permite reconstruir la trayectoria terrestre específica de este alijo. Si bien todos desembarcaban por Cochinos, una vez salidos de Santa Teresa, las rutas de acceso hacia los ingenios variaban de un desembarco a otro. Evadir la persecución de las autoridades era la primera y más importante razón. Siempre había

fuerzas de la ley que no podían implicar, por lo que se hacía lo necesario para que les perdieran el rastro. Algo que se tornaba cada vez más difícil en la medida en que la labor de los informantes fue cada vez más precisa.

Tabla 2. Autoridades del área implicadas en el hecho

Nombre y apellidos	Cargo que ocupa	Función que desempeñó
D. Manuel Díaz	Teniente pedáneo del cuartón	Apoyó en la conducción de bozales
D. Pantaleón López (principal autoridad implicada)	Cabo de ronda del cuartón de la ensenada de Cochinos	Apoyó el desembarco y la conducción de bozales
D. Rafael Rodríguez	Cabo de ronda del cuartón de la ensenada de Cochinos	Apoyó en la conducción de bozales
D. Antonio del Pino	Alcalde de mar de la caleta de Santa Teresa	Apoyó en la conducción de bozales
D. Víctor Morejón	Capitán pedáneo del Caimito	Apoyó en la conducción de bozales
D. Manuel Aragón Quintana	Capitán pedáneo y juez local del partido de Hanábana	Apoyó en la conducción de bozales
D. Ramón Sánchez Ocaña (lo acompañaron seis hombres)	Teniente pedáneo del cuartón de Jagüey Grande en el partido de Hanábana	Apoyó en la conducción de bozales

Fuente: ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K.

No podía faltar en esta red la complicidad de los dueños de haciendas, potreros y comerciantes del área, casi siempre unidos por lazos de amistad y complicidad con los dueños de ingenios, para quienes iba destinada la mercancía humana. Los hacendados, con sus influencias

políticas y sobre todo locales, proporcionaban ayuda rápida ante cualquier inconveniente que pudiera surgir y que requiriera para su solución el menor tiempo posible. Pero lo más importante que se necesitaba de ellos era el permiso para atravesar por sus propiedades. Algunos de los caminos por lo que tenían que cruzar —los bateyes, para reunir a los bozales, alimentarlos, contarlos y ponerlos a descansar lejos del ojo avizor de la autoridad— estaban en las propiedades de estos hacendados o frente a ellas.

En el área de estudio, fueron vitales para los traficantes la hacienda de Santa Teresa y el potrero Yaguaraza, ambas ubicadas en la ruta terrestre trazada por los traficantes para esta ocasión. Especialmente, Santa Teresa fue elegida porque en el interior de uno de sus caminos se había creado toda la logística necesaria para descansar y preparar comida para todos los miembros de la expedición. Era a este lugar al que nos referíamos al inicio cuando se mencionó los depósitos de agua dulce, los 24 fogones montados y un sinfín de otros detalles encontrados por las autoridades. El potrero también sirvió como punto de reunión antes del desembarco y después, como lugar de descanso y alimentación, antes de seguir camino hacia la jurisdicción de Colón. Al parecer, destino final de los bozales y el mayor productor de azúcar en la década de 1860.

La presencia física de los hacendados, en ocasiones, no era imprescindible. Sus empleados y esclavos recibían de antemano los permisos y orientaciones necesarias. Por esta clase de servicios, generalmente, se obsequiaba a los dueños de fincas con algún pequeño lote de africanos como agradecimiento. En esta historia, no se pudo determinar cuál fue el pago que recibió D. Francisco Díaz y sus empleados por su generosa “hospitalidad”.

Tabla 3. Comerciantes, hacendados y dependientes suyos involucrados

Nombre y apellidos	Lugar de residencia	Oficio	Función que desempeñó
D. Francisco Draque	No dice	No dice	Brindó su casa para reunión de los dueños de la carga con las autoridades
D. Francisco Díaz	Hanábana	Hacendado, dueño del potrero <i>Yaguaraza</i>	Complicidad y apoyo a la expedición
D. Rafael Niebla	Hanábana	Montero en el potrero <i>Yaguaraza</i>	Conductor de bozales
D. Ramón Páez	Hanábana	Operario en el potrero	Complicidad
D. Cipriano Díaz	Hanábana	Comerciante	Sospecha de complicidad
D. Ramón Díaz	Hanábana	Preceptor de instrucción primaria de los niños de D. Francisco Díaz	Complicidad
Vicente Díaz	Hanábana	Esclavo de D. Francisco Díaz	Complicidad

Fuente: ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K.

Los comerciantes del lugar, previo pago y con el compromiso de guardar la mayor discreción, proveían de los enseres y alimentos necesarios. Ambos tipos de abastecedores no eran fijos, los traficantes los cambiaban constantemente para evitar posibles indiscreciones o que fuesen rastreados por las autoridades. En esta ocasión, a un residente de Yaguaramas se le compraron al azar cinco yuntas de bueyes. Se trataba de D. Juan Domínguez, natural de Guanajay y de ese vecindario, casado de 35 años

y oficio de campo. El motivo que se expresó fue que se usarían para tirar la “madera”, pero, en realidad, se utilizarían para transportar a los africanos que llegaban moribundos o que por su débil estado de salud no podían andar con la agilidad requerida. Fue para el paso de estas carretas el motivo por el cual habían estado aligerando los montes el asiático Fidel y los otros vecinos contratados a sueldo anteriormente mencionados. A cargo de la compra, también estuvo D. Julián, quien pagó por ellas 17 onzas en el acto. Las yuntas quedaron resguardadas en un punto llamado el Caletón hasta que llegase el momento indicado⁵⁰⁸.

Acerquémonos ahora muy superficialmente —pues los documentos no permiten más— a la razón por la cual todas estas personas se involucraban en estos eventos: el dinero. Al respecto, necesario es señalar que en el mundo del tráfico de bozales los pagos eran personales y diferenciados, en estrecha correspondencia con la labor realizada por cada persona. No hubo una escala única, cada traficante establecía sus propias reglas. Las cantidades de dinero que entregaban a sus trabajadores estaban, como se muestra en la tabla 1, en relación con la solvencia económica del o los tratantes.

Si bien las causas analizadas permiten apuntar que no escatimaban en sus pagos, pues las ganancias obtenidas de la venta superaban con creces las inversiones, siempre hubo experiencias particulares, como la de aquellas personas que, finalizada su tarea, no se les abonaba la cantidad inicialmente prometida. Los motivos para este incumplimiento no se mencionan. Especular al respecto es inútil, pero seguramente fueron múltiples las causas en dependencia de la ocasión. Siendo el caso, el miedo que sentían hacia los traficantes era tan grande que rara vez se permitían reclamar lo “olvidado”. A Domingo Gómez, por ejemplo, D. Julián le ofreció 50 onzas por su trabajo y luego le pagó 12. Las razones no fueron explicadas.

Aunque en la declaración del alcalde de mar hay una breve referencia al reparto del dinero, lamentablemente no se hace alusión explícita a las cantidades que las fuerzas de la ley implicadas recibieron por sus servicios. La razón no ha sido posible precisarla. Es probable que no hayan logrado arrancarle una confesión al respecto, pero también pudo

508. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 117.

sucedier que las autoridades a cargo de la averiguación no quisieran abordar un tema tan escabroso o, de hacerlo, no quisieron plasmarlo por escrito en unos papeles oficiales que podían llegar hasta las máximas autoridades del país. El escándalo que desataría este secreto a voces tendría repercusiones poco posibles de precisar para la jurisdicción y para la colonia en general.

Lo que sí ha sido posible precisar en otras causas judiciales es que los pagos que los traficantes hacían a los representantes de la ley eran más espléndidos. Aun en esos casos, los involucrados recibían distintas cantidades de dinero por la o las funciones que desempeñaban y en correspondencia con su jerarquía y responsabilidad. A veces se les pagaba por el solo hecho de autorizar un desembarco o guardar silencio. Así le sucedió a un desembarco que también se hizo por la ensenada en fecha posterior al aquí estudiado. Veinte y cinco mil pesos en billetes del Banco español les exigió el capitán de Yaguaramas a los traficantes para que pudieran bajar los bozales a tierra. Como no se cumplió previamente el acuerdo, el barco fue avistado por las autoridades de las jurisdicciones de Cienfuegos y Trinidad⁵⁰⁹.

También los traficantes pagaban por tener garantizado el apoyo si algo malo ocurría. En dependencia del traficante y el monto de la carga humana, la cantidad de personas a remunerar podía llegar hasta la máxima autoridad de la isla. Entregar un número de bozales era otra modalidad de soborno frecuentemente utilizada.

A D. Pantaleón López y D. Rafael Rodríguez, el tráfico les proporcionó dos maneras distintas de ganar dinero. La primera, por arrendar sus casas a D. Julián, y la segunda, por auxiliar en el desembarco y traslado de los bozales. Juntando esos dos pagos, estos cabos de ronda ganaron más dinero que las otras autoridades de su mismo rango implicadas en la causa. Según lo registrado, los otros pagos significativos los recibieron el práctico D. José de la Luz Torres y el guía Domingo Gómez. Respecto a este último, irónicamente el tráfico de africanos le proporcionaba a un descendiente de esclavos una forma de subsistencia.

Con todas las condiciones creadas, solo quedaba esperar el día del desembarco.

509. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Ultramar, leg. 3554, exp. 5, fol. 24.

El desembarco

Ruta ilícita de esclavos en la provincia de Matanzas

Fuente: Mapa confeccionado por José Camero, investigador y geógrafo del Instituto de Historia de Cuba.

El partido de Yaguaramas, ubicado en la jurisdicción de Cienfuegos, era uno de los más extensos y espaciosos de la isla. Todos sus límites geográficos eran importantes accidentes de la geografía cubana. Pero el más significativo, a los efectos de este texto, era el ubicado en la costa sur:

la inmensa y poderosa ensenada de Cochinos, que fue elegida para este y muchos otros desembarcos por los múltiples beneficios que ofrecía al tráfico ilegal de bozales (Pezuela, 1866, p. 674).

Mar abierto, una playa (la Máquina), múltiples ciénagas y una caleta (la de Santa Teresa) con un embarcadero disponible y ya famoso por su constante uso por los traficantes son algunos de esos supuestos beneficios geográficos. En la parte firme de la tierra, incontables leguas de veredas cubiertas de una vegetación inhóspita, múltiples montes cerrados e intransitables, caminos y escondidos atajos contruidos muy a propósito por el hombre, y aisladas haciendas (Santa Teresa, Cocodrilos, Orbea), cuyos dueños eran colaboradores de los traficantes, son otros de los beneficios naturales y humanos del lugar. Entre tantos cómplices reunidos no podía faltar el aporte de la fauna: variadas especies de mosquitos que desde la caída de la tarde y hasta el amanecer del siguiente día se ensañaban con los transeúntes de paso. Además de las múltiples familias de cocodrilos autóctonos de la zona, que esperaban ansiosas cualquier paso en falso que diesen los que se atrevían a cruzar por esos parajes cenagosos.

El capitán pedáneo encargado del proceso de averiguaciones describiría, más tarde, cómo era explorar cualquier punto de ese territorio:

[...] se dirigieron a la hacienda de Santa Teresa que dista de este punto legua y media, continuando por el monte a pie hasta la punta nombrada Sinú distante dos leguas de la hacienda que queda mencionada, siendo este piso por partes escabroso y otras pantanoso: que allí principiando la ciénaga, que se puso por lo fangoso tan intransitable que unas veces llega el fango al tobillo y otras a la rodilla y a pesar de ello cortamos por la parte izquierda de una laguna nombrada el tesoro hasta el cayo nombrado Niquial, camino que conduce a los puntos Yaguara, Lopez, ó Sinú pertenecientes los tres últimos puntos a la inmediata jurisdicción de Colón y distante del último punto dos leguas y no se encontró indicio alguno para el esclarecimiento de esta causa⁵¹⁰.

510. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 79.

Ignoramos la mayor parte de los detalles referentes al desembarco. Entre las dos y tres de la tarde del día 19 de marzo de 1862, fue avistada por los vecinos de la playa una nave acercándose al lugar a toda vela. Que ocurriera a la luz del día no era un hecho inusitado. A esas alturas, del tráfico ilegal no era necesario esperar a la noche para acercarse a las costas cubanas, los desembarcos ocurrían en pleno día y a la vista de todos. Los vecinos, las autoridades locales, una y otra vez mencionadas, e incluimos ahora a las autoridades marítimas. Estas últimas, supuestamente, eran las encargadas de vigilar las costas y avisar a la superior autoridad ante cualquier evento ilegal y hasta de movilizar a las embarcaciones disponibles en el área si fuese necesario. Un encargo que muchos de ellos incumplían, antes bien, servían de guías a las embarcaciones y con sus luces avisaban a los que, en tierra, con gran expectación esperaban la mercancía.

Cuando a D. Antonio del Pino, alcalde de mar de la caleta de Santa Teresa y ensenada de Cochinos, se le preguntó si cuidaba debidamente las costas, expresó:

Que no vigila la costa por que como no tiene sueldo y se halla en la necesidad de mantener a su familia, se dedica precisamente á otros trabajos que le distraen, y que a no ser cuando se le hace algunas indicaciones de que hay algún barco inmediato, no sale de su casa⁵¹¹.

Como casi siempre ocurría, la embarcación se detuvo en un punto y el capitán bajó a tierra acompañado de uno o dos de sus hombres de más extrema confianza. Se efectuó una rápida reunión con D. Luis, quien también tenía a su lado a una persona de su confianza y luego los tres primeros volvieron a bordo para iniciar el proceso de guiar a la nave hasta un punto seguro donde pudieran bajarse los bozales a tierra. Para estos dos procesos trabajosos y no exentos de riesgos se requería del alcalde de mar, prácticos y algunos de los hombres ya contratados. Por lo general, se trasladaban en botes que venían en las embarcaciones o que tenían los vecinos del lugar que, de trabajos anteriores, contaban con los artefactos necesarios para este tipo de eventos.

511. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, folio 86.

Pero en esta ocasión, una vez terminada de descargar la mercancía humana, la embarcación no se retiró a un punto cualquiera para reaprovisionarse de mercancías y nuevamente surcar el Atlántico rumbo a África, posiblemente a algún punto de la costa occidental para reabastecerse de bozales ya previamente capturados y depositados en los barracones habilitados en las costas con ese fin. No, esta vez, la embarcación fue quemada. Lo hizo la propia tripulación siguiendo órdenes del capitán. El motivo, otra incógnita, pero generalmente tan drástica resolución se tomaba cuando la nave ya estaba “quemada”. Es decir, demasiado perseguida por las patrullas navales inglesas. Reconocida una y otra vez, a pesar de las múltiples metamorfosis que se les hacían: cambios de pintura, de nombre, documentos falsos, cambios de banderas, etc.

También podía ocurrir que ya estuviese demasiado usada o gastada. Aun cuando los bergantines fueron sufriendo transformaciones para hacerlos más veloces y así evadir el patrullaje inglés, también estaba el tema del espacio de almacenamiento. Para la década de 1860, la moda entre los traficantes era los vapores construidos en los astilleros norteamericanos y también, e irónicamente, en la propia Inglaterra (Liverpool).

Algunos de los más famosos dueños de ingenios del área de Colón fueron propietarios de varios. A la pasión que sentían por los avances tecnológicos y la extrema versatilidad que en tema de negocios caracterizaba a estos hombres, se unía la necesidad de traer de una vez grandes cantidades de bozales para cubrir la enorme demanda de mano de obra que tenían los colosos azucareros ubicados en esa fértil llanura. Entre mil y mil doscientas almas bien hacinadas podían traer esos vapores. Las vidas de esos seres se apagaban con tal rapidez que eran necesarias frecuentes entradas para sustituirlos prontamente.

Volviendo a la embarcación, a pesar de que solo quedaron restos quemados y tras varios días sufriendo la erosión del mar, los peritos determinaron que se trataba de un bergantín redondo de construcción portuguesa, aparejado en Brasil. Al parecer, esto lo determinaron por el aparejo. Tenía 28 varas menos 9 pulgadas; de proa, 7 palmas, y de popa, 11.

Según un grupo de investigadores, los bergantines, en sus distintas variantes, fueron de las embarcaciones más utilizadas en las costas brasileñas durante el siglo XIX y entre las más capturadas por las patrullas navales anglo-brasileñas. Su popularidad se debió a que eran de bajo calado,

podían navegar con más facilidad por las costas de África, ocultarse en las bahías y calas de la zona, además de que por su tamaño eran difíciles de detectar en alta mar. Otro elemento favorable a su uso fue que, en casos como estos en que era preciso quemar la nave, la pérdida económica era menor y fácilmente recuperable su valor en la próxima incursión a África (Garrido, Lalouf y Thomas, 2011, p. 9).

Bergantín clásico

Fuente: Ruiz Godia (2010, p. 24)⁵¹².

También concluyeron que dicho bergantín, de nombre desconocido, traía bozales africanos. Las noticias que llegan a las autoridades casi nunca dan una cifra exacta del número de bozales que trae la embarcación. Ofrecen cifras cercanas, aunque variables. Inexactitudes lógicas porque

512. El bergantín redondo es un barco de dos palos, trinquete y mayor, de velas cuadras en ambos palos y con una vela cangreja (áurica) en el palo mayor. Por encima y debajo de la vela áurica, el bergantín redondo lleva velas cuadras, lo que constituye su principal diferencia con el bergantín. El velamen es igual que el del bergantín, pero se le añade una vela mayor redonda.

el número originalmente embarcado va sufriendo múltiples bajas (por enfermedad, suicidios, rebeliones, castigos ejemplarizantes, etc.), que empiezan durante la travesía y terminan, con buena suerte, en el momento en que llegan a su punto de destino en que de bozales africanos pasan a convertirse en esclavos. Esta inestabilidad en los datos es uno de los factores que con más fuerza ha atentado contra el conocimiento más o menos exacto del número de africanos llegados a Cuba durante la época del tráfico ilegal.

De ahí la importancia de encontrar los libros de viaje del capitán, donde quedaban recogidos todos estos detalles. Pero, lamentablemente, la documentación del bergantín no se encontró flotando en las aguas. Este era uno de los documentos que con más recelo cuidaban los integrantes de la tripulación y en especial el capitán. Ciertas causas judiciales recogen algunos, pero no los suficientes. Entre la posibilidad de que esa papelería se haya hundido junto al barco o rescatada por la tripulación, parece más probable la segunda opción, lo que muestra que las otras muchas evidencias encontradas fueron dejadas intencionalmente. No solo por lo pesado que podía resultar transportar todos esos trastos, sino porque además de no ser suficientes pruebas para incriminarlos, fácilmente con las ganancias que obtendrían con la venta de los bozales podían volver a comprar todos los elementos necesarios para armar otra expedición. Este era el procedimiento usual después de la quema de una nave.

Se estima que en esta oportunidad la tripulación del bergantín se componía de un capitán y ocho tripulantes y traían 400 africanos. Cifra congruente con el número de tripulantes y con el tipo de embarcación utilizada. Un detalle recurrente para estos años es la ausencia de un médico a bordo para velar por el cumplimiento de las medidas sanitarias que se debían cumplir durante el embarque en África y la travesía. No es de extrañar entonces que un número indeterminado de bozales hubieran enfermado durante la travesía. Algunos tuvieron que ser trasladados en carretas y otros, enterrados en casimbas en las costas. Los enfermos que llegaban vivos a los ingenios, no solo les agregaban a los esclavos allí presentes otra posible causa de muerte a la larga lista generada por la esclavitud, sino que también les hacían revivir una y otra vez la pesadilla de enfermedad, contagio y muerte que ya habían vivido cuando llegaron en un barco negrero.

Se sabe, por los restos humanos encontrados, que este navío traía hombres, mujeres y niños. De cuál o cuáles naciones, no se menciona, así como tampoco cómo fueron capturados y si hubo algún tipo de incidente durante las lunas que duró el viaje hacia la isla. Si estos no eran encontrados y compelidos a declarar, era muy difícil que este tipo de información saliera a la luz. ¿Qué podía interesar a las autoridades quiénes eran o de dónde venían estos seres humanos? Para la autoridad, era simplemente otro cargamento de negros entrados ilegalmente para producir azúcar.

Según declaró más tarde uno de los implicados, después de que desembarcaron en la playa:

[...] Se dirigieron a la máquina, y de esta tomaron después que aclaro la luna del camino a la hacienda *Sta. Teresa*, y en el limpio frente a la casa, á un cordel de distancia descansaron como dos horas: de este punto se dirigieron rumbo a la ciénaga que sale a punta del Sinú, pero antes de llegar se encuentra un camino que carga a la izquierda y hicieron noche en la cantonesa que hay frente al potrero *Yaguaraza* de la propiedad de D. Francisco Díaz donde durmieron y por la mañana llegaron a la casa del potrero, y por la tarde siguieron los negros unos caminando porque estaban buenos, y los enfermos en dos o cuatro carretas [...] que la mayoría iban descalzos y guiados por un buen práctico del terreno y por el rumbo se pudo determinar que se dirigían a Colón⁵¹³.

Los bozales, expresa la causa, fueron vendidos a trece onzas por cabeza. Se presume que a un Sr. Ibáñez y otras personas. La certeza de esta información no pudo ser confirmada.

“Cuidado cómo te meneas porque en ello te va la vida”

Cuando al principio del texto se mencionó que los traficantes sabían cómo cubrir sus huellas para evitar denuncias que los dejaran totalmente al descubierto, no se hacía alusión a indicios materiales, pues ya se mostró que evidencias de esa naturaleza inevitablemente quedaban por doquier. Solo había que hacer una búsqueda meticulosa lo más cercana posible a la fecha del desembarco para encontrar esas evidencias. Nos referíamos

513. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fols. 126-127.

a los procedimientos que utilizaban con los testigos y las personas que implicaban en el desalijo para que mantuvieran la boca cerrada. Estos eran las amenazas y el soborno, dos métodos, por lo general, infalibles.

Detalladas narraciones sobre las intimidaciones de que eran objeto las personas son, por la propia naturaleza del acto, difíciles de encontrar. Más frecuentes son las alusiones al respecto o anécdotas sobre terceros que fueron víctimas de amenazas, casi siempre, hechas por los responsables de la red terrestre en nombre de los poderosos dueños de ingenios. Verdaderamente atemorizante era cuando amenazador y víctima eran residentes de una misma área, que era lo que casi siempre ocurría.

Las amenazas de muerte podían ser cumplidas. Eran demasiados los intereses que estaban en juego y recursos no faltaban. Los conductores para su labor de cuidar de los bozales disponían del armamento y, lo más importante, el respaldo necesario mientras que la intrincada naturaleza del lugar disponía de múltiples escondites para que, en caso de que sucediese lo peor, los cadáveres nunca pudieran ser encontrados. Al respecto, un funcionario público reflexionaba en 1854:

[...] Las cuantiosas ganancias que el tráfico de bozales proporciona, permite a los armadores de buques expedicionarios á Africa desprenderse de grandes y considerables desembolsos para obtener, no ya la aquiescencia, sino la cooperación de uno que otro funcionario público, que olvidándose de su propio decoro y abusando de la confianza que el gobierno en él depositara auxilia la contravención á la Ley: y entonces el Juez instructor de la sumaria há de luchar con la opinión y con el temor además que infunde á los testigos el declarar contra las autoridades á que inmediatamente se hallen subordinados; temor que por otra parte se aumenta muy fundadamente teniendo el testigo la certeza de esponerse á una atroz venganza de todos aquellos á quienes perjudique, porque notorio es que esta se há tomado en mas de una ocasión y de la manera mas cruel del que se há creído haberse acercado a la autoridad á denunciar el alijo ó ecsistencia de bozales en este punto⁵¹⁴.

514. ANC, Asuntos Políticos, leg. 220, exp. 15. *Expediente comprensivo de las órdenes dadas por el Gobierno Superior Civil de la Isla de Cuba para la represión del tráfico negrero*. 1854.

En esta historia solo un vecino mencionó en su declaración las reiteradas amenazas que él y otros dos testigos de los acontecimientos recibieron: “Cuidado como se meneaban porque en ello les va la vida”, expresión que da título a este epígrafe fueron las palabras que le dirigió el alcalde de mar D. Antonio Pino a D. Santiago Sierra y otras personas, en presencia del cabo de ronda D. Pantaleón López y de D. Luis Ferrer para que olvidaran todo lo que habían visto. En apariencia, era imposible que D. Santiago, natural de La Habana, vecino del partido de Yaguaramas, labrador, viudo y de 86 años, estuviese involucrado en esos trajines. Al parecer, fue un inoportuno e imprevisto testigo que, al parecer, se encontraba en el lugar “por casualidad”⁵¹⁵.

Según declaró ante las autoridades, salió de la hacienda Maíz adonde fue a ver a su hijo. Se encontró con D. Marcelo Castro y Regino Madruga, quienes llevaban unos puercos, y, quizás para no recorrer solo el trayecto hasta su casa, se unió a ellos, sin saber que dichos animales eran para los traficantes. Estos últimos, previendo cualquier inconveniente, mantuvieron al anciano en el lugar del desembarco hasta que salieron del área y le ofrecieron como recompensa por su silencio la suma de veinte pesos. Suma que, según Santiago, no llegó a cobrar. Quizás mintió a las autoridades para evitar verse involucrado en la causa.

Su confesión es una de las más completas del proceso. El nivel de detalles que tenía del desembarco y el conocimiento que mostró de todos los implicados —algo poco frecuente en un hombre de su edad— nos hace ver con suspicacia su declaración. ¿Lo habrá inventado todo para encubrir su participación?

Otros que vivían en constante temor de ser descubiertos eran los informantes ocasionales. No lo manifestaban con testimonios, pero sí con sus comportamientos, pues hacían llegar las noticias de desembarcos hasta las autoridades a través de terceras personas. Pero, si llegado el caso, se veían precisados a declarar, desmentían lo dicho públicamente. En esta historia, cuando las autoridades intentaron juntar pistas sobre el alijo en los alrededores del partido de Hanábana, se hizo comparecer al teniente de Tabaco para que rindiera informes sobre la persona o personas que le habían dado la noticia. Este manifestó que la noticia se la había dado el

515. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fols. 180-190.

carpintero del caserío de Tabaco. Pero dicho carpintero desmintió que fuese él quien dio la noticia, obviamente por temor a las posibles represalias que les sobrevendrían. Su reacción hizo que lo declararan preso a disposición del juzgado.

Sin embargo, válido es destacar que amenazas y sobornos no siempre eran efectivas para callar a participantes y testigos de los acontecimientos. Algunos de los involucrados cedían a la presión de las autoridades y, aunque fuese a retazos, algunas verdades salían a la luz. El empeño que ponían las autoridades durante el proceso de averiguación era fundamental para lograr declaraciones que les permitieran iniciar un proceso judicial.

Importante es destacar el papel que jugaron los africanos en este punto de la historia. Si bien es cierto que algunos esclavos declaraban no haber visto nada bajo coacción de sus amos, también lo es que algunos de ellos fueron esenciales en más de una historia para confirmar las “sospechas de desembarco”, especialmente los que hacían el papel de traductores de los bozales que se encontraban en las fincas o escondidos en las inmediateces. La falta de voz propia en los documentos impide saber cómo es que algunos se atrevían a declarar en contra de sus amos y cuáles fueron las consecuencias que tuvieron que sufrir por ello, aunque no es difícil imaginarlas.

La conspiración del silencio

Larga fue, como casi siempre, la lista de detenidos e interrogados. Sin embargo, las personas aprehendidas no eran las más importantes. El listado de bienes confiscados y el escaso valor de estos así lo ratifican. En esta historia, como en muchas otras, la saga se quebró por el lado más débil: aquel donde estaban los que hacían el trabajo sucio.

Tabla 4. Bienes embargados

Nombre y apellidos	Bienes embargados
D. Julián Pérez	Tres casitas y objetos personales
D. Pantaleón López	Dos yeguas. No se le embargan más bienes porque reside en una hacienda y no fue posible delimitar cuáles eran sus bienes
D. Regino Madruga	Nada
D. José Domínguez	Un colmenar y unas reses
D. Benjamín Pérez	Ropa de su uso
D. Baltazar Morejón	Nada que embargarle
D. Máximo López	Nada que embargarle
Fidel	Ropa de su uso
Patricio Valiente	Ropa de su uso
José Antonio Valiente	Ropa de su uso
Domingo Gómez e hijos	Un colmenar
Víctor Morejón	Varios animales. Vive en una hacienda, no se sabe delimitar cuáles son sus bienes
D. Antonio del Pino	Un esclavo y una importante cantidad de animales: 30 puercos, 1 yunta de bueyes, 2 caballos, 1 colmenar, 4 gallinas, guineos y 2 pavos
D. Francisco Díaz	Una finca de 12 a 15 caballerías de tierra. Tiene sembrados y el resto de potrero; una casa de tablas y guano; 5 esclavos: 3 hombres, 1 mujer (45-50 años) y 1 niña; además de numerosos animales.

Fuente: ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K.

Mujeres, niños y hombres, blancos, negros, libres y esclavos fueron llamados a declarar durante el proceso de averiguación. Unos en calidad de sospechosos de participar en el desembarco, otros como cómplices o posibles testigos y los demás como vecinos del lugar y las inmediaciones que podían aportar algún dato valioso. Se incluyeron, además, las consabidas declaraciones de los peritos movilizados al efecto.

La clásica respuesta “nadie sabe nada” fue escrita en la mayor parte de las declaraciones. Acompañadas algunas de ellas con las expresiones: todo fue de oídas, se cree que fue por Cochinos e iban para Colón. Lo más importante que algunos testigos recalcaron era que: “[...] no creen que alguno de los bozales haya quedado en alguna finca de la jurisdicción”⁵¹⁶.

A pesar de que el juez encargado de los interrogatorios a cada declarante le hizo la pregunta de distinta manera, ninguno cayó en la trampa de decir quién o quiénes compraron a los bozales. En ese aspecto, el hermetismo fue total. En este comportamiento coincidieron no solo los implicados en la causa ya antes mencionados, sino también los hacendados, comerciantes y españoles residentes de las áreas involucradas. Aunque por diferentes razones, las barreras sociales se acortaban ante el interés común de encubrirse unos a otros.

Entre los que así se expresaron estaba D. Regino Madruga, natural del Caimito, casado, de 47 años y oficio de campo, quien expresó en su declaración que los días de los sucesos se hallaba en su casa y que no habló con nadie fuera de ella⁵¹⁷. El hijo de D. Julián Pérez también dijo que no sabía nada, pues se acostaba muy temprano y lo que conoció del desembarco lo escuchó decir⁵¹⁸. D. Marcelo Castro, de 40 años, casado, oficio de campo y residente en Júcaro Quemado, declaró que estuvo en su casa los días 19 y 20 junto a su señora y sus niños y que no sabía a qué se debió la aparición del buque quemado⁵¹⁹. D. Manuel Aragón Quintana, natural de Córdova, vecino de Hanábana, casado, 28 años, oficial de infantería y juez local de ese partido, manifestó no saber nada de nada. Que no

516. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fols. 258-288.

517. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fol. 105.

518. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fols. 128-129.

519. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fol. 106.

recordaba qué hizo entre el 19 y 20 del mes que se le preguntaba, pero sí recuerda que no salió del partido⁵²⁰.

Cipriano Díaz, natural de Asturias, vecino de Hanábana, soltero de 33 años y del comercio, manifestó que ignoraba los sucesos y en esos días estuvo en su tienda mixta la cual estaba establecida a una distancia larga de la ensenada de Cochinos⁵²¹. El alcalde de mar, no solo lo negó todo, sino que alabó a la jurisdicción, pues nunca la había visto tan tranquila. Negó también conocer a los individuos implicados y menos aún, como ya antes se mencionó, saber algo sobre reparto de dinero. Todo el tiempo se mantuvo firme en su declaración, a pesar de que uno de los acusados ya había declarado que el alcalde de mar hasta el último momento estuvo diciendo a los implicados: “[...] no me nombres a mi no digas nada para que todo marche de acuerdo, que negaran...”⁵²². Por último, se le tomó declaración a Vicente Díaz, congo, soltero, mayor de 25 años y esclavo de D. Francisco Díaz, que expresó no sabe nadar, y lo más elocuente de su declaración fue que recalcó que nadie le había hecho ningún encargo acerca de lo que debía declarar⁵²³.

Los que no pudieron echar mano al consabido argumento de “no sé nada” se las ingeniaron para justificar con distintas enfermedades y niveles de indisposición personal su aparente ignorancia de los hechos. Ramona Gómez, vecina de La Boca, soltera, 20 años y ejercitada en las labores de su sexo, declaró que estaba en su casa junto a su madre por encontrarse enferma. Su hermana, la parda ingenua Antonia Gómez, natural y vecina de este partido, de 14 años y ocupada en las labores de su sexo, también estaba en su casa gravemente enferma, lo mismo que su hermano el pardo Silvestre. Convenientemente, los tres hermanos tenían sarampión.

D. Ramón Sánchez Ocaña, natural de Valladolid, vecino de Hanábana, de 30 años, soltero y teniente pedáneo del cuartón de Jagüey Grande, dijo que los días que ocurrieron los acontecimientos se sentía “algo indispuesto”. D. Francisco Díaz, natural de Asturias, vecino de Hanábana,

520. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fol. 144.

521. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fol. 166.

522. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fols. 86 y 102.

523. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K, fol. 170.

casado, 40 años, y hacendado, dijo que también se encontraba enfermo en su casa y D. Magilio Niebla, natural de la Esperanza, vecino del Caimito, jurisdicción de Colón, soltero, 26 años y oficio de campo, mencionó que se encontraba en la casa de D. Francisco adonde fue a curarse de unas calenturas de las que estaba padeciendo. Curiosamente, no llamó a ningún facultativo, por lo que no tenía a nadie que pudiera dar fe de su dolencia. Otros salieron huyendo del lugar. D. Pantaleón López, después del desembarco, se fue con su familia a vivir a la hacienda La Deseada, en la que se encontraba en el mismo momento en que se estaba realizando el proceso de averiguación. Antes de partir le dijo a Domingo Gómez: “[...] que se ocultara, porque al saberse esto, como no se había dado parte los prenderían a todos...”⁵²⁴. D. Julián Pérez se fue para La Habana, en apariencia, a buscar un barco para transportar la madera. Lo mismo hicieron los otros miembros de la tripulación.

Pero esos no fueron los únicos subterfugios utilizados. Cuando las autoridades les leían la lista de personas implicadas a los interrogados en busca de algún indicio, estos últimos expresaban no conocer a nadie o desconocían a la mayoría. En otros casos, aseguraban que no sabían de quiénes les hablaban o que conocían a las personas de vista, pero no por sus nombres, por lo que no podían asegurar haberlos visto durante los acontecimientos sobre los que se les preguntaba. Si fuera el caso de conocerlos, alegaban no recordar la última vez que los habían visto o dónde, que no estuvieron juntos en esos días o que no tenían relaciones cercanas con ellos. Los miembros de la autoridad local y los comerciantes declararon que no recordaban con qué personas hablaban, pues eran muchas las que acudían ante ellos. Tampoco recordaban cuándo entablaban una conversación con las personas que se les acercaban y cuáles eran los temas de conversación. Llegaron al extremo de declarar que hacía muchos años que no veían a tal o cual persona. Lo llegaron a decir hasta de sus propios familiares. Por ejemplo, D. Regino Madruga era pariente de la mujer de Rafael Niebla, operario del potrero Yaguaza⁵²⁵.

524. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 85.

525. El mismo D. Regino Madruga, en un momento, reconoció que conocía a casi todos los enlistados, a los cuales veía a cada instante como vecinos que eran. Esta espontánea declaración demuestra que todos estaba mintiendo. ANC. Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 105.

Sin embargo, este manifestó que hacía años que no lo veía. Algo imposible pues ambos estuvieron implicados en el proceso de conducción de los bozales. D. Francisco reconoció que tenía otros tres hermanos que residían en la isla, D. Cipriano, D. José y D. Juan, pero tampoco sabía dónde se encontraban. Una declaración que corroboró el operario Niebla cuando expresó que conocía a los hermanos del hacendado, pero que hacía días que no visitaban el lugar. Otro engaño, pues D. Cipriano sería posteriormente aprehendido acusado de complicidad en esta causa, y el otro hermano, D. Juan, también residía en Hanábana, por lo que, si no estuvo implicado, al menos sabía lo que habían hecho sus hermanos.

Tanto hermetismo no solo era fruto del miedo a ser acusados, posibles amenazas y sobornos, sino también por otros dos elementos que incidieron en la fuerza con que se encubrieron unos a otros. El primero, la mala recepción que tenían entre los pobladores los “chivatazos” y segundo, la fuerza de los vínculos humanos que existía entre los implicados. En esta causa, la mayoría de las personas habían nacido y crecido en el partido de Yaguaramas. Eran amigos, vecinos y, en varios casos, familiares. Además, estaban las relaciones de trabajo, de las que nacían sentimientos de lealtad y agradecimientos tan fuertes como cualquier vínculo consanguíneo. Fuera de las ciudades, en poblados apartados, pobres y de naturaleza hostil esos vínculos contruidos diariamente y a lo largo de muchos años eran esenciales para sobrevivir.

D. Rafael Niebla y D. Ramón Páez, por ejemplo, eran operarios de D. Francisco Díaz en el potrero de su propiedad, Yaguaza. Según declararon, hacía años que trabajaban para el hacendado quien los trataba como a sus hijos. Los hijos del alcalde de mar cuidaban el ganado de la finca Cocodrilo, otra hacienda que, no en esta historia, pero sí estaba muy vinculada al tráfico ilegal de la zona. D. Ramón Sánchez visitaba la casa de D. Mariano Díaz. Ya se mencionó que D. Regino Madruga era pariente de la mujer del operario del potrero Yaguaza Rafael Niebla. Eran hermanos D. Víctor Morejón y Baltazar Morejón, los morenos Patricio y José Antonio Valiente, Pantaleón López y Avelino López. Domingo y Esteban Gómez eran padre e hijo, también estuvieron implicados José de la Luz Torres y su hijo, cuyo nombre no se referencia.

Las fuerzas de la ley de los distintos cuarterones tampoco facilitaron mucho las cosas para evitar que cualquier responsabilidad recayera

sobre ellos y también por solidaridad con las autoridades implicadas. Compareció el capitán D. Manuel Geraldo, natural y vecino del partido de Yaguaramas, casado, mayor de 40 años y de ejercicio labrador. Dijo que entre el 29 y el 30 de marzo acompañó al teniente de ese cuartón al reconocimiento del buque quemado que se hallaba en la boca de Santa Teresa, pero no pudo terminar el reconocimiento “por estar malo de un pie”⁵²⁶. Se llamó a declarar al capitán del partido de Corral Falso, al teniente de Claudio y a los cabos de rondas de los cuarterones colindantes con el partido de Hanábana de cuyas diligencias nada se pudo averiguar.

En el partido de Hanábana se constituyeron en el cuartón del Sinú, pero tampoco pudieron averiguar nada respecto al desembarco, pues el capitán de dicho partido, el teniente de Jagüey Grande, y los cabos de ronda manifestaron que no tenían noticia alguna de semejante cosa. Todos coincidieron en declarar que no era posible que por dicho partido hubiesen desembarcado. Según ellos:

Al frente del partido, tienen la Ciénaga del Sinú que es de agua dulce e intransitable en todo tiempo a pie y a caballo y después de ella y antes de llegar al mar, hay una cordillera elevada de monte firme de cerca de tres leguas perteneciente al partido de Yaguaramas en la jurisdicción de Cienfuegos⁵²⁷.

Por disposición del Sr. Ayudante de Marina, se solicitó la presencia en el área del cabo de matrícula D. Damian Portell. Este señor se trasladó desde Cienfuegos con el objetivo de reconocer el buque quemado. Ante las contundentes evidencias materiales, no tuvo otro remedio que reconocer que la embarcación traía bozales a bordo, pero expresó que no podía precisar que hubiesen desembarcado por ese lugar porque no encontró huellas. Sin embargo, unos días después, el capitán D. Francisco Suparo encontró “[...] muchos pasos hechos recientemente, que la mayoría iban descalzos y guiados por un buen práctico del terreno...”⁵²⁸.

526. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fol. 88.

527. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. L, Cuarta pieza, fol. 497.

528. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. J, fols. 126-127.

El peso abrumador de todas las declaraciones antes mencionadas y muchas otras imposibles de registrar aquí neutralizó las confesiones de los únicos tres involucrados que reconocieron su participación en los hechos: el pardo Domingo Gómez, su hijo Esteban Gómez y Máximo López. No solo incidió el número de los que negaron el desembarco, también el rango social de los declarantes. Hasta aquí hemos mencionado lo expresado por los implicados, pero también personas respetables de la comunidad ratificaron la negativa de alijo de bozales por el área. Algunos llegaron a asegurar que los individuos conocidos como delincuentes permanecieron tranquilos en sus trabajos del corte de madera sin que hiciesen nada de lo que se les atribuía en cuanto al alijo.

No siendo suficiente, D. Luis Pérez Ferrer apareció al tiempo y ofreció unas declaraciones que tampoco fueron concluyentes para inculparlo. A esto se sumó las constantes reclamaciones que los presuntos implicados elevaron a las máximas autoridades de la jurisdicción. En ellas expresaban que las detenciones y el embargo de bienes de que habían sido víctimas ocasionaban serios perjuicios a sus familiares, pues muchos de ellos eran los encargados del sustento familiar con su trabajo en el campo y en las fincas del área. En todos los casos, insistieron en lo injusto del procedimiento ya que todos eran inocentes. Por tal motivo, solicitaban que se les exonerase de pena.

Tras dos meses de averiguación, las autoridades concluyeron:

Las averiguaciones se han llevado hasta donde ha sido posible, se han juntado las diligencias conducentes y ellas son las que dan esa duda y el conocimiento de que no es posible, a lo menos por ahora, adelantar otra cosa. Con frecuencia sucede lo mismo en las causas de esta naturaleza, habiendo enseñado la experiencia que en el terreno judicial son muy raros los que se expresan con la verdad necesaria para conocer los hechos como son en sí, y que por consiguiente son más necesarios que en otro caso ninguno las noticias de la policía. Por eso es que se escribió al Sr. Gobernador Superior Civil para que se sirviese remitir lo que tuviese; pero sin embargo, de que ese oficio se remitió desde 24 de abril y que después se han dirigido varios recordatorios no ha habido contestación alguna⁵²⁹.

529. ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3401, exp. K. 1862.

El Ministerio consideró que se debía sobreseer la causa a reserva de darle mayor impulso si en el futuro se presentasen méritos para ello, declarándose de oficio las costas y que se dejasen en absoluta libertad a los que fueran presos, cancelándose las fianzas que prestaron y devolviéndose los bienes que fueron embargados.

La escandalosa impunidad que gozaban los múltiples desembarcos de bozales que se producían por la ensenada de Cochinos le dio la suficiente seguridad a D. Julián Zulueta y Amondo para que solo unos meses después de lo ocurrido en la historia aquí contada tomara una decisión. En noviembre de 1863, desembarcó por ese mismo espacio geográfico 1.200 bozales. Hombres, mujeres y niños lucumíes fueron traídos desde las costas de África a bordo de un vapor de gran porte, el Cicerón, el más moderno de su época.

Atrapados todos los actores humanos implicados durante el traslado de los bozales a Colón, esta historia se convirtió, probablemente, en el proceso judicial más ejemplarizante en la historia del contrabando de bozales en Cuba. Ejemplarizante por los castigos que sufrieron las autoridades locales implicadas. Para los poderosos dueños de ingenios y sus paladines políticos, una vez más, la absolución total.

Referencias bibliográficas

- Ferrán Oliva, J. M. (2009). *La saga de los catalanes en Cuba*. Fundació Casa Amèrica Catalunya.
- Garrido, S., Lalouf, A. y Thomas, H. (2011). Vapores, velocidad y engaño. Análisis socio-técnico de las transformaciones en la navegación marítima en el proceso de abolición del comercio atlántico de esclavos (siglo XIX). *Historia Crítica*, (44), 32-54.
- Hevia Lanier, O. (2017). El tráfico ilegal de bozales entre Cienfuegos y Colón: La inusual historia del Agüica (1863-1866). En M. C. Barcia (Coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (pp. 291-344). Editorial Universidad de La Habana
- Marrero Cruz, E. (2006). *Julián de Zulueta y Amondo. Promotor del capitalismo en Cuba*. UNIÓN.
- Pezuela, J. de la (1863). *Diccionario Biográfico, Estadístico, Histórico de la isla de Cuba* (t. 4). Imprenta del establecimiento del Mellado.

- Pichardo, E. (1985). *Diccionario provincial casi razonado de voces y frases cubanas*. Editorial Ciencias Sociales.
- Ruiz Godia, J. (2010). *Arquitectura y tecnología en el diseño del estándar mercante bergantín* [Tesis doctoral, Universidad de Cantabria]. UCrea.
- Tornero Tinajero, P. (1989). Comercio colonial y proyección de la población: la emigración catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790-1817). *Boletín Americanista*, (39-40), 235-264.

Dos Hipócrates negreros en Cuba y Brasil: Bernard de Chateausalins y Jean-Baptiste Imbert⁵³⁰

Miguel Ángel Puig-Samper
Instituto de Historia, CSIC

Muchas de las enfermedades de los esclavos africanos trasladados al Nuevo Mundo fueron resultado de las penalidades sufridas en sus propias naciones, durante su apresamiento y hacinamiento por quienes los vendían y transportaban (Rediker, 2014), las escaseces y tipos de alimentos, el exceso de trabajo y los maltratos sufridos, a los que habría que añadir los sufrimientos morales y emocionales producidos por el régimen esclavista, alejados de sus tierras y familias natales y desestructuradas sus costumbres, religiones y cultura en general (Kiple y Himmelsteib King, 1981). Toda esta situación perjudicial para ellos los condujo a tomar medidas desesperadas con una incidencia extrema en el caso del suicidio (Pérez Jr., 2005; Snyder, 2015; Puig-Samper, 2016) muchas veces, ante la indiferencia de sus amos, una situación que comenzaría a cambiar tras la preocupación de las autoridades metropolitanas y la prohibición de la trata. Además, hay que tener en cuenta que los barcos esclavistas fueron un medio de transporte eficaz en la transmisión de enfermedades epidémicas entre los continentes,

530. *Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World*. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846. This project is directed by professor Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia-CSIC.

lo que también tuvo consecuencias fatales para los africanos esclavizados y las tripulaciones, como ha demostrado recientemente el trabajo de Manuel Barcia (2020). Más tarde, la vida en los barracones de las haciendas y los ingenios tampoco fue fácil por el exceso de trabajo, el maltrato, la mala alimentación en algunos casos y la falta de atención médica ante la enfermedad o las terribles epidemias que asolaron el territorio americano (Borrego, 2019).

La salud en el barracón de esclavos

Como ya indicamos en otro trabajo (Puig-Samper y Naranjo, 2016), la preocupación por la salud y la atención a la enfermedad de los esclavos en las Antillas y Brasil no fue siempre generalizada, muchas veces se limitó a una pequeña enfermería situada en un barracón atendida por diferente tipo de personal, desde el médico profesional hasta cirujanos, curanderos o enfermeros poco adiestrados, aunque las grandes haciendas aumentaron su prestigio y su poder cuando dispusieron de médicos, muchas veces miembros de la élite criolla que generaron un discurso científico propio (Barros *et al.*, 2009). En las Antillas británicas, la situación fue también variable, aunque se ha estudiado la contratación de profesionales sanitarios, médicos, cirujanos o boticarios en varias islas, dando como resultado la existencia de ratios de un “médico” por cada 1.500 esclavos en Jamaica, 780 en Trinidad, 1.300 en Barbados, etc., lo que, por otra parte, no era muy diferente para la población blanca de estos territorios, que también era atendida por estos médicos que visitaban las plantaciones (Craton, 1991; Higman, 1995). Es interesante constatar la fuerte presencia de médicos franceses entre estos que visitaban las haciendas y plantaciones en el área del Caribe y Brasil, aunque también encontramos médicos locales de gran renombre como Tomás Romay y españoles como Francisco de la Barrera (1953), un pionero en el estudio de las enfermedades y la alimentación esclava (López Denis, 2005). En el caso de los médicos galos, lo interesante es su interés y preocupación por confeccionar manuales para el uso de los hacendados, sus amos, por lo que tomaremos prestada de Manuel Moreno Fragnals el nombre de hipócrates negrero, que él utilizó para calificar a Tomás Romay, el promo-

tor de la vacunación antivariólica en Cuba (López Sánchez, 1964) para dos casos relevantes en Cuba y Brasil (Moreno Friginals, 1978, t. 2, p. 75).

Al servicio de los hacendados cubanos: Chateausalins

Uno de los médicos franceses que atendió a los esclavos en Cuba y Puerto Rico fue Honoré (castellanizado Honorato) Bernard de Chateausalins, nacido en esa nación el 27 de noviembre de 1791 (García González, 2008, vol. 2, pp. 37-57). Se había graduado de médico en París en 1817 y partió hacia Puerto Rico, donde ejerció la profesión hasta el año siguiente. Tanto la estancia de este médico como de Henri Dumont en Puerto Rico se explica porque en esta isla existía también una importante comunidad de hacendados y comerciantes franceses que, además de servirles de traductores y de aprendizaje del idioma castellano o auxiliarles de diversa forma, podían ofertarles trabajo en relación con la atención a las enfermedades y epidemias de los esclavos y hasta de sus propias personas. Pese a ello, sus perspectivas no debieron ser halagüeñas, puesto que pasó de inmediato a Cuba, residiendo en Matanzas entre 1831 y 1841. En esta última isla tuvo a su cargo las negradas de la familia de hacendados y comerciantes Drake (Moreno Friginals, 1978, t. 3, p. 78). Fue fiscal del Protomedicato de La Habana —institución que sería sustituida en 1833 por la Junta de Sanidad—, de las jurisdicciones de Pipián, Madruga y Aguacate, miembro de la Sociedad Económica de Amigos del País (de la diputación de Matanzas) y profesor público de medicina y cirugía de Cuba, según se consigna en la portada de obra que publicó en esta isla en 1831, con el título de *El vademécum de los hacendados cubanos*. La misma tuvo varias ediciones en 1831, 1848, 1854 y 1874, con importantes adiciones de medicina homeopática realizada por otros autores (García González, 2008, vol. 2, pp. 37-38), que tenía como fundamentos las observaciones y tratamientos que aplicó en ambas islas a los esclavos. El libro lo dedicó al que era por entonces regidor en La Habana, José María de Xenes⁵³¹.

531. Sobre este personaje, véase el expediente personal de José María de Xenes en Archivo General de Indias (AGI), Ultramar, 12, núm. 7. Según José de la Luz y Caballero, en un artículo publicado en el *Diario de La Habana* el 5 de enero de 1835, con motivo de su muerte por cólera el año anterior, José María Xenes y Montalvo fue un importante personaje de la élite cubana que desarrolló importantes trabajos para el Ayuntamiento de La Habana y para Cárdenas.

El libro de Chateausalins está dirigido a los hacendados como manual para curar a los negros esclavos, pero útil también para aquellos y sus familias, pues recoge la descripción y medicamentos aplicables a enfermedades muy frecuentes en esos tiempos, no solo entre los esclavos, sino también en la población en general, entre ellas las convulsiones o alferencias de los niños, abundantes en los blancos como en la gente de color, el llamado “mal de los siete días” (tétanos infantil), el parasitismo, las disenterías, los males venéreos, la histeria y la hipocondría, poco comunes entre la población campesina y los negros esclavos, pero frecuentes a su entender entre personas civilizadas y ricas.

Como Barrera, Dumont y otros científicos, realiza críticas a muchos galenos criollos y europeos que desconocen las enfermedades de las colonias careciendo de experiencias (un mal bastante generalizado por entonces) para reparar en las modificaciones que traía consigo el clima, la naturaleza, las causas, los síntomas, la curación y la dosis de medicamento a administrar en una enfermedad, practicando la medicina del mismo modo en La Habana que en Veracruz, lo que producía extraordinaria mortalidad en los esclavos. De ahí que pida al Protomedicato que no permita ejercicio de la medicina a tales individuos, antes de haber practicado por lo menos un año en la zona tórrida, en hospitales, con la compañía de un médico nombrado al efecto. Una referencia sin duda al tiempo que había estado él en Puerto Rico ejerciendo la profesión. Su acerva crítica a los charlatanes, cirujanos y médicos inexpertos no solo se ceñía a los médicos criollos, sino también a los jóvenes europeos recién llegados de España, Francia o Inglaterra, o que habían practicado levemente la medicina en las playas de La Habana o Veracruz como si estuvieran en Madrid, París o Londres, cometiendo numerosos errores:

Importa, pues, mucho a los hacendados de las Antillas tanto por humanidad como por interés propio, no confiar el cuidado médico de sus fincas, sino a hombres peritos en cirugía y medicina, ilustrados por una larga experiencia y que hayan ejercido la profesión médica en las regiones equinocciales (Chateausalins, 1854, p. VI).

Por supuesto había que sumar a esta falta de experiencia la intromisión de charlatanes y curanderos, que aparecían en la palestra pública

anunciando toda clase de remedios, regeneradores, balsámicos, polvos mágicos, píldoras contra todo tipo de males, etc., como era el caso de Le Roy y su *medicina curativa* (1828). Además, no eran despreciables las contradicciones de las diferentes escuelas médicas de diversas universidades, así como la referencia a distintos autores como autoridades respetables, desde Hipócrates hasta Galeno, Boerhaave o Brown, una situación que provocaba confusiones y no pocos errores en el tratamiento. A veces era preferible que la enfermedad siguiera su curso y que la naturaleza actuase, prescribiendo solo algunas bebidas refrescantes, sin adentrarse en el peligroso mundo de los purgantes, vomitivos, diuréticos, astringentes, las quinas, las plantas medicinales, etc., para lo cual había que tener formación médica y una experiencia suficiente en el mundo tropical. El propio Chateausalins se presentaba como un médico de experiencia, sobre todo en el uso de plantas indígenas, por sus trabajos como médico de millares de esclavos en el partido de Madruga, un lugar situado en el camino a Matanzas y famoso por sus aguas medicinales.

Aunque señala abusos de los amos con los esclavos y defiende para estos buen trato, mejor alimentación, vivienda y vestido, así como atemperar los castigos, su pensamiento coincide en algunos aspectos con el del sector esclavista para el que trabaja, estimando que sin negros no hay desarrollo de la agricultura, llevando a la decadencia la prosperidad de Cuba y las demás Antillas, y que los negros eran los únicos capaces de resistir las continuas fatigas bajo el clima abrasador de estas islas, semejante al suyo, debido a la densidad de su cutis y su complexión, pues estaban acostumbrados a las regiones equinocciales:

Sin brazos africanos en la isla de Cuba y las demás Antillas, la agricultura, origen del estado próspero de este hermoso suelo, quedaría prontamente reducida al último grado de decadencia. El europeo o sus descendientes nacidos en América no podrían por mucho tiempo resistir a los calores ardientes de los trópicos: la muerte prematura de tantos jóvenes europeos que pasan a América solo para cavar su sepulcro ofrece una prueba suficiente de este hecho lamentable (Chateausalins, 1854, pp. V-VI).

Como fiel servidor de los intereses esclavistas y sensible al dolor de los esclavos, se quejaba en este manual para hacendados del maltrato a los

esclavos, casi siempre desmedido, y que en algunas ocasiones desembocaba en la muerte, el suceso más antieconómico para un empresario azucarero o el dueño de una hacienda:

La suerte de los negros esclavos tocante a su salud, que tanto importa conservar, es despreciada en sumo grado. Regularmente entregada al arbitrio de hombres que con las facultades de mayoral o contramayoral no les permiten siquiera quejarse aunque tengan el cuerpo adolorido, desprecian sus lamentos, exigen de ellos en este principio de enfermedad, trabajos recios, y así es en muchos casos esos infelices llegan a la enfermería solo para exhalar el alma. Estos accidentes suceden a menudo pudiendo precaverlos con el mero hecho de ordenar el descanso y el uso de algunas bebidas diluyentes (Chateausalins, 1854, p. VII).

En su obra, como en las de muchos médicos de la época, impera la estrecha relación de las enfermedades con el tipo de alimentación, el temperamento de los individuos y la acción climática y atmosférica, siguiendo los viejos cauces iniciados por Hipócrates y Galeno.

Un apartado muy curioso de la obra de este hipócrates negrero francés es el artículo séptimo dedicado a las “Reglas generales que se deben seguir en el momento que un enfermo se queja de alguna dolencia”. La primera regla consistía en llevar inmediatamente a la enfermería al esclavo que se quejara de una dolencia real o imaginaria, para evitar así los casos agudos en los que los esclavos perdían la vida. Según la segunda regla, se debía preguntar al esclavo en la enfermería dónde le dolía, se le tomaría el pulso, se observaría si había “calentura” y se miraría la lengua para ver sus características. Asimismo, se observaría si había alguna tumefacción en el cuerpo, si había tos, cólicos o diarreas, vómitos, desmayos, delirios, convulsiones, hemorragias nasales, la sequedad cutánea, el análisis de la orina y los antecedentes del enfermo. Chateausalins insistía además en saber si el enfermo había tenido bubas, mal venéreo u otra enfermedad contagiosa, y, en el caso de las mujeres, si habían tenido alteraciones en la menstruación o si estaban embarazadas, para prevenir posibles abortos.

Según la tercera regla, cuando se encontrasen alteraciones como tos, calentura o dolor de pecho, se les atendería con una tisana de agua de

borraja o malva del país endulzada con azúcar. Si el dolor y el malestar era estomacal o intestinal, se les suministraría naranjada tibia de naranjas agrias endulzadas, sin darles alimento en ninguno de los dos casos durante veinticuatro horas, pasadas las cuales, y si hay mejoría, se les podía dar una o dos tazas de caldo. Si la lengua presentaba alguna alteración, podrían dar un purgante hecho con jalapa y pulpa de tamarindo disueltos en agua tibia.

El artículo octavo de esta obra dirigida a los hacendados brindaba consejos higiénicos para conservar el estado de salud de los esclavos en las haciendas. Comenzaba con la siguiente máxima:

Todo hacendado que desee conservar sus negros en estado de salud, y poblar la finca de criollos, debe atender al régimen preservativo, que se refiere a las casillas o bohíos de los negros, sus alimentos, sus trabajos, sus vestidos, castigos y recompensas, y al cuidado de la negra parida o por parir (p. 35).

El médico francés, convertido ahora en higienista, pero también en moralista y vigilante de la disciplina de los esclavos, aconsejaba que se encerrase a estos en barracones con una sola puerta que se cerraría por la noche por el administrador o el mayoral, con pequeñas habitaciones que impidieran la comunicación de los esclavos. Asimismo, se cuidaría de la higiene y se impediría que se pudieran encender fuegos para evitar el incendio del barracón. La vigilancia nocturna impediría las salidas para “ir a enamorar a las otras negras de sus vecinos”, dada la promiscuidad de los esclavos, para buscar bebidas como el aguardiente o el vino, o para robar los frutos del amo, que luego revendían. Indirectamente se prevenían así los males venéreos, la embriaguez y otras enfermedades derivadas de estas salidas nocturnas como las pulmonías.

Respecto a los alimentos, Chateausalins iniciaba su discurso con otra máxima:

Sin alimentos sanos, no hay salud, y sin la salud de los negros, no hay café ni azúcar: ahorrar los alimentos o darlos de mala calidad es arruinarse y faltar a todos los principios del honor, de la conciencia y de la religión (p. 38).

Según el galeno francés, los esclavos se alimentaban de agua, que debía ser fina y de calidad; de las viandas que se producían en las fincas, como plátanos, yucas, patatas, ñames, maíz, malanga, calabazas y arroz. También se alimentaban de tasajo, bacalao, pescado salado y a veces carne fresca, siendo los primeros productos algo peligrosos por llegar muchas veces en mal estado. Había que cuidar la forma de cocinar el maíz, ya que, si se consumía verde y no maduro, se producía una fermentación en el sistema digestivo que provocaba inflamación, diarreas y disenterías graves.

Además, indicaba algunas frutas nacidas en las haciendas cubanas, como el mango, muy peligroso en opinión de Chateausalins por consumirlo en abundancia y muchas veces sin madurar, la naranja, la papaya, el melón, la piña, el limón, la lima y cidra, el coco, el caimito, el zapote, el mamey, el anón y el mamón, la guanábana, guayabas, el hicaco, la pomarrosa, venenosa si se comía en gran cantidad, el marañón, la granada y granadilla, el tamarindo, la caña y otros frutos silvestres como el ácana, el atege, la jagua, las uvas silvestres, etc.; un sinfín de alimentos sanos en este supuesto paraíso alimentario. Además, los esclavos condimentaban sus comidas con azafrán, pimienta de Castilla, varios ajíes, comino, cilantro, yerbabuena, toronjil y canela.

En relación con el trabajo esclavo, el médico señalaba las grandes diferencias que existían en las haciendas cubanas. En unas los hacendados poseían “negros sobrantes” para el cultivo de sus campos, en tanto que otros tenían escasez para poder cultivar el azúcar, el café, el tabaco y el algodón. Esto originaba dos males: en el primer caso, la ociosidad, que muchas veces conducía a la rebelión, y en el otro, el ejercicio forzoso, que les obligaba a trabajar de noche y de día, con solo tres o cuatro horas de descanso, lo que provocaba la enfermedad y la muerte prematura de muchos de estos hombres esclavizados. Lo ideal era que los esclavos tuvieran doce horas de ocupación y doce de descanso para tener esclavos “robustos, fuertes y sumisos”.

Este manual para hacendados hablaba también de los vestidos, aunque, según su autor, Cuba requería pocos vestidos por su clima benigno. El médico aconsejaba a los amos de las fincas que les dieran a sus esclavos tres mudas, dos de rusia o cañamazo, y una camisa de lana.

Como muchos esclavistas, el médico francés consideraba dañina más la falta de disciplina que el castigo. Chateausalins, en otra de sus máximas, exclamaba: “Castigar al delincuente en una finca, y castigarlo cada vez que lo merezca, es una ley de disciplina sin la cual no puede haber esclavitud” (p. 44).

No obstante, es dramática y acusatoria su cita sobre el rigor desmedido de los castigos, como el llamado *boca abajo*, donde fallecían muchos esclavos, lo que resultaba perjudicial. El maltrato con el manatí, el látigo y el machete daba lugar a enfermedades del pulmón e hígado, abortos y hemorragias uterinas, etc., y conducía a frecuentes suicidios.

Sobre el tratamiento en las enfermedades agudas y crónicas, hay que decir que además de algunos consejos respecto al uso de los caldos de gallina y la alimentación en la convalecencia, se acudía a los productos homeopáticos numerados de forma ordenada según los principios de esta pseudociencia, entonces en boga. Respecto al embarazo de las esclavas, Chateausalins se mostraba protector en orden al progreso de la gestación y la obtención de futuros esclavos, frente al maltrato de algunos amos y mayordomos o al aborto practicado por algunas esclavas:

Luego que sepa el hacendado que está embarazada una de sus negras, evitará darle un tratamiento duro, eximiéndola de aquellos trabajos que exigen fuerzas; será también excusado darla medicamentos si ella no se queja, y conviene darla mejores alimentos que antes, agasajarla con finezas y concesiones para interesarla en la conservación del producto de su concepción y cría del nuevo criollito, pues es cosa muy frecuente entre las negras esclavas temer y aun aborrecer el estado de preñez hasta hacerse abortar por medio de algunas yerbas acres que conocen, y cuya propiedad abortiva es infalible (p. 59).

Chateausalins, para suavizar este discurso anterior, indicaba a continuación que había muchas fincas en las que reinaba la bondad, la dulzura y las atenciones hacia los negros, donde se hallaban muchos “negritos alegres”, cuyas madres manifestaban su contento en su canto y en sus caras risueñas. Todo lo contrario de lo que sucedía en las haciendas donde reinaba el despotismo atroz y la barbarie, que fomentaba el desorden, los motines, el descontento y la tristeza.

Al hablar de la asistencia a los partos, el médico francés se jactaba de su experiencia en el cuidado de más de mil esclavas, especialmente en la finca de Santiago Drake, en el cafetal La Carlota, en la jurisdicción de Aguacate. Además de indicar el modo de proceder en el parto, Chateausalins recomendaba que a la esclava parida se la resguardase del frío durante cuarenta días, evitando la humedad y los excesos. Era mejor que el hacendado sacrificase algunos jornales que no arriesgarse a perder a una esclava por culpa de su avaricia.

Los siguientes consejos para los hacendados cubanos hacían referencia a la nutrición de los recién nacidos, considerando como el primero la propia leche materna desde el calostro, considerado como depurativo de las vías del recién nacido. La lactancia materna podía durar unos cuatro o cinco meses y se podía ofrecer cada tres horas. El agua azucarada se podía dar de forma limitada y el vino solo en los casos de extrema debilidad. A partir del quinto mes se le podía dar pan desmigajado en leche, puches o atoles de arroz, pan y sagú, caldo de gallina o de vaca. Deberá el amo, según el médico francés, tener cuidado con la dentición del niño, su higiene, cuidar la calidad de la leche materna, o en su caso de cabra, oveja o vaca, y prevenir el llamado *pasmo* de los recién nacidos, enfermedad que enterraba a la mitad de “los negritos”. Chateausalins achacaba esta enfermedad, propia de los esclavos, a la atmósfera fría y seca de los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero, a la mala ligadura del cordón umbilical, a la negligencia de las esclavas, que no atendían bien a los recién nacidos y a veces renegaban de ellos, y a la ulceración del ombligo, todo lo que terminaba provocando convulsiones y la muerte prematura. El médico recomendaba el uso de algunas plantas medicinales para eludir este mal, como la belladona, el acónito, el árnica, etc.

Había que evitar que las madres les dieran a los niños pequeños alimentos a escondidas como plátanos, ñames, boniatos, etc., que les provocaban empachos e indigestiones a veces incurables, de tal manera que constituía la segunda causa de la mortalidad de los “negritos criollos”. También había que cuidar y prevenir el crup (difteria), la tosferina, la alferecía (una enfermedad convulsiva de la infancia similar a la epilepsia), los parásitos y las aftas, puesto que también podían provocar la muerte de estos pequeños en edades tempranas, aunque la realidad es que

Chateausalins recomendaba solo medicamentos vegetales y homeopáticos, siendo estos últimos de muy dudosa eficacia.

Si hubiera que elegir una nodriza, por la incapacidad de la madre para dar de mamar a su hijo, debería ser joven y sana, “exenta, si fuere posible, de borrachera, libertinaje, y otros vicios comunes a los esclavos”.

En este manual para los hacendados cubanos ocupan un capítulo aparte las llamadas enfermedades de la raza negra. Entre ellas aparecía la primera la presencia de bubas, enfermedad originaria de África, según Chateausalins, muy contagiosa sobre todo por contacto cutáneo y sexual, que aparecen al principio como unas pequeñas manchas blancas en el cutis, que luego se extienden por el cuerpo, y producen también dolores musculares. Según nuestro médico, había que separar a los infectados en un cuarto aislado y se le debía poner inmediatamente a dieta de arroz, viandas, leche, sopas de pan y zarzaparrilla en infusión fría, utilizando además mercuriales para su curación.

La segunda enfermedad descrita era la caquexia de los negros o “vicio de comer tierra”, conocida por los franceses como *mal destomac* y como *dirt eating* en las colonias inglesas. Parece que era frecuente en los esclavos recién llegados de África y, según Chateausalins, era una verdadera consunción producida por la falta de nutrición, que en su origen tenía como fundamento la pesadumbre provocada en los esclavos africanos por la distancia de su país nativo, la propia condición de esclavizados, los malos alimentos, el trabajo excesivo y el duro trato. Esta caquexia provocaba el total abandono, la desesperación, dolores de estómago, dificultad para respirar, palidez, imposibilidad de movimientos, hinchazón de párpados, cara, piernas y brazos, debilidad del pulso, etc. Chateausalins era consciente de que esta enfermedad era de carácter depresivo y desechara los remedios sugeridos por los ingleses, como podemos observar en estas líneas:

Siendo muchas veces una verdadera nostalgia o enfermedad dimanada del deseo ardiente de volver a su patria, ningún remedio admite en este caso: los enfermos se sumergen a veces en una profunda e incurable melancolía que los conduce a la destrucción de su miserable existencia (p. 144).

El remedio para este mal melancólico era, según el médico francés, dar al enfermo alimentos fortificantes y nutritivos, sustancias animales,

vino y licores diluidos en agua, jugo de caña claro (guarapo), bebidas amargas y eméticos ligeros. Asimismo, se recomendaba el ejercicio moderado y friegas hechas con un pedazo de franela. Para evitar que pudieran “comer tierra”, recomendaba:

Con el objeto de oponerse a la depravación del apetito y para impedir que el enfermo lo satisfaga, se colocará en una habitación entablada, y en la cual no pueda el negro adquirir ninguna inmundicia o barro, y cuando salga a hacer ejercicio, le acompañará una persona que le impida satisfacer su desordenado apetito (p. 146).

El tétanos o pasmo era otra de las enfermedades que asolaba los campos de Cuba, sobre todo en los meses de frío, causando numerosas muertes de esclavos. Considerada como una enfermedad convulsiva causada por una herida de algún cuerpo extraño (clavos, vidrios, etc.) o bien por causas atmosféricas e internas, en opinión de Chateausalins, aunque realmente no se trataba del tétanos propiamente dicho, ya que se hablaba de enfriamientos por beber agua fría sudando.

La siguiente enfermedad descrita para la población negra en Cuba era el llamado mal de San Lázaro, con dos variantes. La primera era la conocida como elefantiasis, por el aspecto que presenta la pierna y el pie, parecidos a la pierna del elefante, casi siempre producida por el efecto inflamatorio de la acción de algunos parásitos. La segunda era la lepra propiamente dicha o mal de San Lázaro, en la que aparecían unas manchas dispersas sobre diferentes partes del cuerpo en las que se perdía la sensibilidad, el pelo de la cabeza y la barba se caía, se engrosaban los lóbulos de las orejas, la voz se enronquece, y se formaban llagas y pústulas horribles en diferentes partes. Una curiosidad que señalaba Chateausalins era que los esclavos negros se convertían en lujuriosos, por lo que había que aislarlos para que no contagiaran a sus compañeras y al final a toda la dotación de la hacienda. Si todavía estaba en una fase de posible curación, el hacendado debía alimentarle con arroz, viandas, leche y sopas de pan, con agua o tisanas de la raíz de la grama, achicoria o zarzaparrilla, evitando siempre la carne y las bebidas espirituosas. Además, debía procurar que se bañara con agua tibia todos los días y colocarle como guardia de talanquera, pero si estaba ya en el último periodo de la lepra, debía abandonarlo a su suerte.

Por último, Chateausalins recomendaba el cuidado contra las niguas, una especie de pulga que incomodaba a las partes blandas de los dedos de los pies y se criaba en lugares sucios como chiqueros, casas de guano, etc. Producía dolor y unas vejiguitas en las que se almacenaban los huevecitos que luego se convertían en niguas, formando úlceras, por lo que había que extraerlas con una aguja, espolvoreando la zona con tabaco en polvo y luego haciendo lavados con disolución de lejía.

En los siguientes capítulos el médico francés dedica sus páginas a las enfermedades comunes, al margen de sexo o la “raza”, pero a veces apunta que algunas de ellas, como por ejemplo la disentería o el cólera morbo, acababa con la existencia de muchos esclavos en los campos de Cuba, en tanto que otras como la fiebre amarilla, o vómito prieto o negro, era el azote de los europeos en las Antillas. Otra enfermedad que atacaba a los negros esclavos era el carbunco o ántrax maligno, sobre todo a los que por su oficio se dedicaban al cuidado de animales o al contacto con sus despojos, como sucedía con los esclavos de los potreros y con los carniceiros. También señalaba como una de las plagas en las haciendas de la isla de Cuba la abundancia de llagas en los trabajadores del campo, especialmente en verano en los ingenios y cafetales:

Tiempo del verano, estación en que los hacendados exigen trabajos recios de sus esclavos para acabar la cosecha de sus frutos, los negros en los cañaverales y cafetales se arañan, se dan golpes, caídas, se hieren, los mayores no quieren hacer caso de estos males, se envejecen y forman llagas de modo que para no perder el tiempo de dos días de un negro sacrifican algunas veces un año entero... (p. 375).

Asimismo, comentaba las características de algunas enfermedades nerviosas como la llamada *gota coral*, que en realidad era una epilepsia, que también afectaba a la población esclava, en tanto que otras como la histeria era muy poco común entre los esclavos y la gente del campo, en contraste con la población femenina rica y ociosa. Chateausalins achacaba la presencia de la viruela, que acababa con la vida de muchos niños en Matanzas, a la importación de esta enfermedad vírica por parte de los negros procedentes de África, aunque diferenciaba dos clases, una benigna y otra grave conocida como *confluente*, casi siempre mortal, a diferencia

de otras enfermedades con síntomas cutáneos como el sarampión, la fiebre miliaria o la escarlatina.

Al hablar en general de la asfixia por estrangulación, Chateausalins pone de ejemplo lo que sucede con los intentos de ahorcamiento de algunos “negros”, suponemos que esclavos, en los que según él se manifestaban los síntomas de apoplejía sanguínea y convulsiones violentas, para lo que recomendaba que se reanimara la respiración.

Más adelante, Chateausalins comentaba las operaciones que debía saber practicar cualquier hombre encargado de una finca en el campo, comenzando con la amputación de las falanges de los dedos de las extremidades superiores e inferiores. Justificaba así este asunto:

Sucede muy frecuentemente en el campo que los negros de las haciendas, en los ingenios en particular, se fracturen y reciban en los dedos golpes contusos, o bien presiones entre los trapiches que se los aplastan, viene a la enfermería en este estado, y muchas veces la salud de ellos depende de la cortadura de uno o dos dedos que en quedándose, determinan la gangrena y a veces la muerte del individuo... (p. 382).

Recomendaba también cómo hacer las sangrías, previniendo de sus posibles accidentes, el uso de las sanguijuelas, las ventosas, el vejigatorio y la moxa. Asimismo, aconsejaba el uso de la vacuna por la eficacia que había demostrado en Europa y explicaba cómo llevar a cabo la operación de vacunar, antes de pasar a otro apartado dedicado a los medicamentos en general y sus clases. También dedicaba Chateausalins un artículo a las plantas indígenas de Cuba, necesarias para hacer tisanas, pócimas, etc., aunque en realidad había algunas claramente introducidas en la isla, como las naranjas, el limón, el quimbombó, el tamarindo, la acedera de Guinea, el café, el tomillo, el granado, la berenjena, la caña de Otahití, el ñame, la achicoria, la valeriana, el toronjil, la mostaza, la carota o zanahoria, el jengibre, el ajonjolí, etc.

Finalmente, tras recomendar los utensilios y medicamentos aconsejables para un botiquín de campo, daba una tabla general de todas las recetas empleadas en la obra, acompañadas de sus virtudes en medicina y cirugía. Asimismo, comentaba las virtudes de las aguas medicinales de

Cuba, algunas muy conocidas como las de San Diego, Madruga, San Miguel, Guanabacoa y San Pedro.

Una guía médica para los hacendados brasileños

Como ha indicado Ângela Pôrto (2006) en su interesante artículo sobre el sistema de salud del esclavo en el Brasil del siglo XIX, hubo pocas propuestas oficiales para atender la salud de los esclavos y tampoco fue frecuente el uso de medidas en esa dirección (Somarriba, 1984), a pesar de que hubo tres manuales oficiales aparentemente ligados a la medicina y la esclavitud. Se trata de los tratados de Jean-Baptiste Imbert (1834), Carlos Augusto Taunay (1839) y Antônio Caetano da Fonseca (1863), más dirigidos a los propios hacendados. Realmente, el de Taunay era un manual más propiamente agrícola que aportaba un pequeño apéndice con las enfermedades más comunes en los esclavos negros y la forma de remediarlas, en tanto que el de Fonseca dedicaba una importante parte de su libro a la medicina, pero no a la dirigida a los esclavos.

Pôrto indica cómo estos manuales abordaban aspectos generales de la salud de los esclavos, que podían ser de interés para los propietarios. Indicaban cómo elegir un esclavo saludable en el mercado, cómo debía ser su constitución física, sus condiciones de vivienda, vestimenta, alimentación, horarios de trabajo, descanso, castigos, su instrucción religiosa, etc. Estos manuales dirigidos a los propietarios agrícolas incluían también una lista de las principales enfermedades que afectaban a los negros y los tratamientos caseros que se podían administrar fácilmente, pero la realidad es que hubo poco interés en la salud esclava si no estaba relacionada con las epidemias, especialmente con la fiebre amarilla o el cólera (Kodama, 2009; Kodama *et al.*, 2012), por el posible contagio de sus amos, o con la crianza por el uso frecuente de nodrizas esclavas y solo en algunos casos aparecía una mirada aparentemente filantrópica, ya que propugnaba el cuidado de los esclavos como mercancía valiosa, sobre todo en tiempos de prohibición de la trata. Es verdad que tampoco puede hablarse de una absoluta uniformidad, puesto que el trato a los esclavos era diferente en las pequeñas fincas que en las grandes haciendas o en el mundo urbano. En cuanto al uso de la medicina en las haciendas, también sabemos que no siempre se regía por los principios de

la medicina occidental en sus diversas variantes, ya que fue frecuente el uso de curanderos entre los propios esclavos, *kimbadeiros* y hechiceros, tanto por su conocimiento empírico de las plantas medicinales como por la creencia en el origen sobrenatural y mágico de algunas enfermedades (Soares, 2001; Sá, 2009).

En cualquier caso, las enfermedades que afectaban a la vida de los esclavos eran las comunes a la mayoría de la población, magnificadas por las precarias condiciones de trabajo. La tuberculosis, la viruela, la disentería o la fiebre tifoidea causaron la muerte de un elevado número de personas. Entre los esclavos se manifestaban más a menudo algunas enfermedades como las bubas, también conocidas como úlceras bubáticas, que era “una enfermedad no venérea causada por una espiroqueta que se contrae fácilmente por contacto directo con la piel o indirectamente a través de material contaminado” y aunque la historiografía achaca a los esclavos un mayor número de enfermedades venéreas, hoy hay autores que discuten este hecho por la dificultad de identificar estas enfermedades en el registro histórico, al confundirse con otras con sintomatología similar (Karasch, 2000).

Otro cuadro común fue el de los traumatismos, representados por lesiones y fracturas causadas durante el trabajo, así como los casos de reumatismo, que promovieron serias restricciones de movimiento. Si añadimos el tétanos y la gangrena, el 14,8% de los pacientes fueron ingresados, posiblemente por razones relacionadas con la exhaustiva rutina de trabajo (Loner *et al.*, 2012).

En definitiva, los hacendados tenían que disponer de manuales para la curación fácil de sus esclavos y de los de la propia familia, capataces, etc., que residían en el campo y que solo recibían la atención médica de tarde en tarde. De entre los manuales publicados oficialmente en Brasil, hemos decidido analizar el de Imbert, uno de los más utilizados y que de alguna manera tuvo continuidad en otra obra popular del mismo autor como la *Guia Médica das Mais de Família* (Rodrigues de Souza, 2018).

Sabemos que hubo otros manuales europeos que también circularon por Brasil. Guimarães (2005), que analizó el *Chernoviz* como uno de los manuales más extendidos en el Imperio brasileño, opina que la *Medicina doméstica*, de William Buchan (1729-1805), en la traducción portuguesa de 1788, fue el primer manual de medicina popular que se difundió por

todo Brasil durante el siglo XVIII. También hubo traducciones de la obra del suizo Samuel Auguste Tissot (1728-1797), *Aviso al pueblo sobre su salud* (1773), y de *Medicina práctica* (1788), de William Cullen (1710-1790). Los manuales Buchan, Tissot y Cullen tienen por finalidad suplir la ausencia de médicos en las zonas rurales, pero no tenían en cuenta la farmacopea brasileña y los usos médicos del país.

Jean-Baptiste Alban Imbert, también conocido como João Baptista Albano Imbert, fue un médico francés formado en Montpellier, quien llegó al Imperio brasileño en 1831 con el objetivo de estudiar las prácticas populares en la curación de enfermedades. Su diploma fue reconocido y confirmado por la Academia de Medicina de Río de Janeiro, en virtud de la Ley del 3 de octubre de 1832 que dio “nueva organización a las actuales academias médico-quirúrgicas de las ciudades de Río de Janeiro y Bahía”. Fue el primer médico extranjero en revalidar su diploma en la Facultad de Medicina de Río de Janeiro (1834).

Fue elegido miembro de la Academia Nacional de Medicina en 1835, bajo la presidencia del académico Joaquim C. Soares de Meirelles. Además, fue miembro de juntas y comisiones de examen de educación superior, sociedades y asociaciones nacionales e internacionales. Por ejemplo, fue miembro honorario de la Real Sociedad de Medicina de Marsella, miembro efectivo de las Sociedades Nacionales de Asistencia a la Industria (SAIN) y de literatura de Río de Janeiro. También fue asistente de cirujano mayor en la Armada Imperial francesa. Escribió algunas obras importantes como el *Ensayo higiénico sobre el clima de Río de Janeiro* (1837), *Charlatanería* (1837) y la *Guía médica para madres de la familia o la infancia consideradas en su higiene, sus enfermedades y tratamientos* (1843).

El trabajo que ahora comentamos es la segunda edición del *Manual do fazendeiro* (Imbert, 1834), un tratado doméstico sobre las enfermedades de los negros, generalizado a las necesidades médicas de todas las clases, según su propia expresión, publicado en 1839, dedicado a los hacendados y a los representantes del pueblo brasileño. Es bastante curioso que este médico francés hablara al inicio de su *Manual* de que los pueblos civilizados del universo habían reconocido ya la necesidad humana de poner fin al odioso tráfico, conocido como trata de esclavos, que durante muchos siglos había reclutado esclavos en África. Con una retórica algo hipócrita, usada también por los ideólogos antillanos, Imbert comentaba que, en

muchas tribunas de Inglaterra, Francia, América del Norte y Brasil, se habían visto surgir voces elocuentes y generosas que habían arrastrado todas las opiniones a la creencia de que, en el siglo XIX, con sus mejoras, ya no se podía tolerar el comercio de carne y hueso. Las leyes pondrían barreras a la codicia, aunque antes también habían sido justas en su opinión, pues eran el producto de un concurso de opiniones que no podían dar efecto retroactivo a la abolición de la esclavitud. Según Imbert, antes hubiera ofendido a los derechos adquiridos y causado perturbaciones y desorden en las fortunas. La esclavitud subsistía todavía en gran parte de las islas y en el continente americano, particularmente en Brasil; pero según el médico, era, sin duda, más dulce y más humana, otro tópico del discurso esclavista ibérico, ya que la dificultad de dar sustitución a lo que se poseía haría que se recurriese a la preservación del capital humano y material que se tenía.

Imbert destacaba la riqueza del Imperio brasileño, su extensión geográfica y su escasa población, que, sin embargo, mantenía unos dos millones de esclavos. El resultado de este estado de cosas era que los propietarios de las haciendas estaban aislados, en medio de sus esclavos y privados de toda ayuda, muchas veces muy lejos de las ciudades. Esto les obligaba en ocasiones a tener que practicar la medicina, no solo para atender a su familia sino para mantener a su dotación de esclavos, mucho más susceptibles de caer en la enfermedad en opinión de Imbert. Sobre los posibles remedios, el médico francés aclaraba que los tratamientos suaves de la medicina hipocrática eran mejores que los violentos de la medicina vomitiva-purgativa de Leroy que había estado unos años de moda.

Por el estudio que había hecho Imbert sobre la forma en que se practicaba la medicina popular en Brasil durante tres años, estaba convencido de que el remedio de Leroy era considerado y empleado como una panacea para todos los males, cuando en realidad podía provocar consecuencias nefastas en muchos casos por la violencia de un tratamiento que trataba de manera parecida una hidrosis, una inflamación de los pulmones, o la disentería o diarrea de los esclavos. De ahí surgió la idea de Imbert de ayudar a los hacendados con su manual, para tratar de manera simple a los esclavos de sus haciendas y plantaciones, al menos sus enfermedades más comunes.

Imbert pensaba que los negros eran más propensos a contraer las enfermedades que afligían a la especie humana y era apropiado investigar y proporcionar las pruebas para esta proposición. La naturaleza había trazado una primera división al crear dos razas de hombres que se distinguían por su color, marcando cada una de ellas las áreas en las que mejor se adaptaban a los cambios en su organización. Según el médico, en aquellas regiones donde el sol emitía perpetuamente ondas de luz viva, la naturaleza había puesto a la raza negra, mientras que la raza blanca se encontraba en el norte y en los países templados. El negro estaba destinado a vivir en los trópicos. Además, su organización corporal era diferente a la del blanco y su cerebro mucho menos capaz de un desarrollo intelectual y moral. En realidad, según Imbert, el negro había nacido para el trabajo y estaba más expuesto a las enfermedades, tanto por el esfuerzo físico en climas ardientes, como por la peor calidad de su alimentación y de su bebida, especialmente por el uso excesivo de la *cachaça*, un aguardiente vulgar que producía frecuentes irritaciones gastrointestinales, además de nublar sus facultades intelectuales hasta llegar a cometer horribles delitos contra sus amos. Imbert consideraba que los esclavos negros solo se preocupaban de comer, dormir y de cometer excesos de todas clases, lo que sin duda acortaba su existencia. No mencionaba el trabajo abusivo o el maltrato como una de sus causas.

El capítulo primero de la obra de Imbert no tiene desperdicio, ya que lo dedica al estudio de “Circunstancias a las que debe atender todo el que quiera elegir bien a los esclavos”. Según Imbert, la venta de negros entre particulares era una rama de comercio muy considerada en Brasil. Los esclavos eran como una mercancía que pasaba de una mano a otra para su consumo, con la única diferencia de que el comprador en general se reservaba el derecho a que se examinase su buena o mala calidad antes de cerrar el trato. Para ello se recurría a un médico, o a un cirujano, que daba su juicio sobre las cualidades o defectos físicos del hombre negro, juicio que servía como estándar en el mercado.

Imbert consideraba que, aunque en su mayor parte, sus potenciales lectores no eran más que apreciadores del buen o mal estado de salud del hombre negro sometido a su examen, era conveniente establecer algunas ideas generales que, al ser atendidas, harían que el examen fuera mucho más seguro. El médico francés indicaba que cada clima, cada país,

imprimía a sus habitantes una fisonomía particular que ayudaba a reconocer el lugar de su nacimiento. Así, el habitante de Alemania no tenía nada que le distinguiera demasiado del español, así como el negro nacido al norte del Ecuador, y en el interior, difería más o menos de los nacidos al sur de la línea y en la costa. Según Imbert, nadie ignoraba esta diferencia, o confundía al negro de la Alta Guinea, o Costa de Oro, con el de la Baja Guinea, o Reino del Congo. Los negros de la Costa de Oro eran considerados los mejores esclavos, y eran, con la excepción de los minas, de estatura regular, fuertes, buenos trabajadores, sobrios y orgullosos. El mina era alto y de apariencia altiva. Los negros de la Baja Guinea, o Reino de Benguela, eran de baja estatura y pecho largo y reforzado. Los esclavos de este lugar eran por naturaleza enemigos del trabajo; sin embargo, los negros del Congo merecían estima, porque utilizados en su país para cultivar la tierra, eran en general laboriosos.

Imbert recomendaba tener ciertos cuidados en la compra de esclavos, además de por su pertenencia a determinadas etnias, e indicaba los defectos que, en su docta opinión, se encontraban entre los negros de todos los países:

- 1.º Demasiado pelo, frente demasiado pequeña o baja, ojos ahuecados y orejas grandes denotaban un mal carácter.
- 2.º Nariz demasiado chata y vestíbulos nasales apretados eran defectos que dificultaban la respiración, porque no permitían la entrada libre y la salida del aire.
- 3.º Nariz larga, muy gruesa o muy fina, dientes amarillos o negros, encías que sangrasen al menor contacto y respiración fétida eran otras imperfecciones físicas que indicaban un mal estómago.
- 4.º Cuello largo, con espaldas levantadas muy inclinadas hacia delante, lo que hacía que el pecho se estrechase y el corte del esternón (huesos situados en el medio del pecho) eran signos de que los órganos situados en esta cavidad estaban en mal estado.
- 5.º Cualquier persona negra con piernas delgadas y largas y pies planos debe ser rechazada, porque estos esclavos nunca son fuertes, y están mucho más sujetos que los demás a las úlceras y a la hinchazón de las piernas, de las que naturalmente provienen esos tumores incurables de los pies, que a menudo desarrollan la elefantiasis, una enfermedad horrible.

Imbert comentaba que para que la persona negra presentase las condiciones más favorables para su salud y para los servicios dolorosos que se esperaban de ella, no debía tener ninguno de los defectos enumerados. Por el contrario, debía ser de pie redondo, pierna gruesa y tobillo fino, la piel debía ser lisa, no grasa, de un hermoso color negro, libre de manchas, cicatrices y de un olor demasiado fuerte. Había que comprobar que las partes genitales estuvieran bien desarrolladas, que el bajo vientre no sobresaliese, ni que fuera demasiado voluminoso, circunstancias de las que siempre se originan las hernias, que el pecho fuera largo, profundo y sano, etc., y dejar finalmente que el negro dejase vislumbrar en su rostro y apariencia el ardor y la vivacidad. Si se cumplían todas estas condiciones, los hacendados conseguirían esclavos con proporciones deseables de salud, fuerza e inteligencia.

En un segundo capítulo, Imbert (1834) hacía reflexiones generales sobre el deber sagrado del médico para el cuidado de la humanidad, con el título “De los cuidados generales que deben recibir los pacientes”.

De todos los deberes impuestos a la humanidad por la naturaleza, y por el estado de la civilización, en la que vivimos, no hay ni uno solo que pueda entrar con seguridad en paralelo con la obligación, a la que estamos sujetos, de proporcionar apoyo, ayuda y asistencia en el cuidado de la salud de nuestros semejantes, que sienten molestias en su salud, tanto con aquellos que tienen lazos de sangre, reconocimiento, amistad o con los que nos relacionamos por simple casualidad; un enfermo, durante una enfermedad, es separado de la sociedad, de la cual es miembro, y hay que procurar darle un cuidado tan asiduo como ilustrado: la falta por lo tanto a un deber tan sagrado es, en nuestra opinión, un crimen de lesa humanidad (p. 4).

El ejemplo que pone Imbert para ver la necesidad de los médicos ante algunas adversidades del conjunto de la humanidad es el de la reciente epidemia de cólera morbo:

¿Qué es, nos preguntamos, lo que se atrevería a impugnar nuestra afirmación con el reciente recuerdo de los sublimes actos de afecto, virtud y caridad nacidos espontáneamente de la apariencia en la mayor parte de la superficie del globo más terrible, y mortífero de los flagelos, del cólera

morbo, que similar al Ángel exterminador ha tomado, y todavía lleva su terrible rayo en medio de todas las órdenes, y condiciones, no respetando nada a su paso, ni la infancia, ni la vejez, ni la opulencia, ni la pobreza? ¡Ah! Para todo aquel que tenga un alma bien nacida, el cuadro de las desgracias ocasionadas por este malvado hijo del Ganges no podía dejar de suscitar tanto la compasión por las víctimas, como la admiración por las lágrimas de heroísmo y virtud que la desolación ha producido (p. 5).

A continuación, el médico francés solicitaba la creación de instituciones religiosas dedicadas al cuidado de la salud y hacía votos por la prosperidad de su nueva patria, Brasil:

En este capítulo de cuidados, que se debe a los enfermos, podríamos, sin descuidar el propósito general de utilidad que nos hemos propuesto dar a esta obra, prescindir de para decir una palabra sobre las inmensas ventajas religiosas, morales y filantrópicas que vienen a los anfitriones de una caridad enteramente dedicada a su servicio, y para seguir su espíritu y sus admirables obras. Tal vez (nos dijimos), que entre los personajes que presiden los destinos de Brasil por su posición social, sus talentos y su patriotismo, haya algunos que viajen por nuestro manual con un simple fin de curiosidad, pero adopten nuestros pensamientos y los realicen. ¿No se nos permitirá, pediremos respetuosamente, concebir deseos de prosperidad para un país que amamos casi tanto como a nuestra patria? (p. 6).

El *Manual* de Imbert era en realidad una guía de medicina doméstica para los hacendados y no tanto para las llamadas enfermedades de los negros esclavos, como era el tratado de Chateausalins o los trabajos de Henri Dumont (1862) dirigidos al estudio de la patología de los negros (Rivero de la Calle, 1978). Solo en algunos casos se hace algo más de referencia a los esclavos negros como individuos más proclives a tener algunas enfermedades como la elefantiasis, las escrófulas, la tisis pulmonar, la erisipela o singularmente el escorbuto, por las malas condiciones de vida, la mala alimentación, el hacinamiento, etc. Imbert (1839) comentaba cómo algunos cargamentos enteros de esclavos habían sido devorados por el escorbuto en la terrible travesía atlántica, por las malas condiciones que habían sufrido por la avaricia de los tratantes.

La conclusión general del análisis de estos tratados médicos, como representantes de otros tantos generados por la medicina francesa en los territorios esclavistas de América y el Caribe, es que constituyen elementos de apoyo a los hacendados esclavistas en sus ingenios y propiedades rurales ante la presencia de enfermedades. A pesar de que en algunas ocasiones muestran un interés especial por las enfermedades de los esclavos de procedencia africana, no presentan estudios serios de patología comparada. Asimismo, a veces incluyen elementos de reflexión caritativa hacia los esclavos, pero siempre prevalece el interés de los hacendados esclavistas, como es patente en el inicio de la obra de Imbert, en la que se convierte en un Hipócrates negrero que asesora a los amos en la buena compra de los africanos esclavizados.

Referencias bibliográficas

- Barcia, M. (2020). *The Yellow Demon of Fever. Fighting Disease in the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade*. Yale University Press.
- Barrera, F. de la (1953). *Reflexiones histórico-físico-naturales-médico-quirúrgicas. Prácticos y especulativos entretenimientos acerca de la vida, usos, costumbres, alimentos, vestidos, color y enfermedades a que propenden los negros de África, venidos a las Américas*. Ediciones C. R.
- Barros, J. de, Palmer, S. y Wright, D. (2009). *Health and Medicine in the circum-Caribbean, 1800-1968*. Tylor & Francis.
- Borrego Moreno, R. (2019). *Lo importante aquí es no morir. Azúcar, esclavitud y mortalidad en Cuba (1840-1886)*. [Tesis doctoral, Universitat Jaume I]. Repositori Universitat Jaume I.
- Chateausalins, H. B. de (1854). *El vademécum de los hacendados cubanos*. Habana.
- Craton, M. (1991). Death, Disease and Medicine on Jamaican Slave Plantation: The Example of Worthy Park, 1767-1838. En H. Beckles y V. Sheperd (Eds.), *Caribbean Slave Society and Economy* (pp. 183-196). Ian Randler Publishers; James Currey Publishers.
- Dumont, H. (1862). *Investigaciones generales sobre las enfermedades de las razas que no padecen de fiebre amarilla y estudio preliminar sobre la enfermedad de los ingenios de azúcar o hinchazón de los negros y chinos*. Imprenta del Boletín Mercantil.

- Fonseca, A. C. (1863). *Manual do Agricultor dos Generos Alimenticios... e un pequeno tratado de Medicina domestica para os fazendeiros*. Eduardo & Henrique Laemmert.
- García González, A. (2008). *El estigma del color. Saberes y prejuicios sobre las razas en la ciencia hispanocubana del siglo XIX* (2 vols.). Editorial Idea.
- Guimarães, M. R. C. (2005) Chernoviz e os manuais de medicina popular no Império. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 12 (2), 501-514.
- Higman, B. W. (1995). *Slave Populations of the British Caribbean, 1807-1834*. The Press University of the West Indies.
- Imbert, J.B. (1834). *Manual do Fazendeiro*. 2ª ed., Typ. Nacional e Const. de Seignot-Plancher e Cia.
- Karasch, M. (2000). *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Companhia das Letras.
- Kiple, K. F. y Himmelsteib King, V. (1981). *Another Dimension to the Black Diaspora: Diet, Disease and Racism*. Cambridge University Press.
- Kodama, K. (2009). Antiesclavitud y epidemia: la trata de negros considerada como causa de la fiebre amarilla, de Mathieu François Maxime Audouard, y Río de Janeiro en 1850. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 16(2), 515-520.
- , Pimenta Salgado, T., Bastos, F. I. y Bellido, J. G. (2012). Mortalidad de esclavos durante la epidemia de cólera en Río de Janeiro (1855-1856): un análisis preliminar. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 19 (supl. 1), 59-79.
- Loner, B. A., Gill, Almeida, L. y Scheer, M. I. (2012). Enfermedad y muerte: esclavos en la ciudad de Pelotas, 1870-1880. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 19 (supl. 1), 133-152.
- López Denis, A. (2005). Melancholia, Slavery, and Racial Pathology in Eighteenth-Century Cuba. *Science in Context*, 18(2), 179-199.
- López Sánchez, J. (1964). *Tomás Romay y el origen de la ciencia en Cuba*. Academia de Ciencias.
- Moreno Fragonals, M. (1978). *El Ingenio* (3 ts.). Editorial de Ciencias Sociales.
- Pérez Jr., L. A. (2005). *To Die in Cuba. Suicide and Society*. The University of North Carolina Press.
- Pôrto, Â. (2006). O sistema de saúde do escravo no Brasil do século XIX: doenças, instituições e práticas terapêuticas. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 13(4), 1019-1027.

- Puig-Samper, M. A. (2017). El suicidio esclavo en el mundo atlántico. En C. Naranjo Orovio (Ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano* (pp. 71-88). Doce Calles.
- y Naranjo Orovio, C. (2017). Salud y enfermedad en los esclavos antillanos. En F. Huertas (Comp.), *Convergencias: descifrando el Puerto Rico Plural* (pp. 35-64). Asociación Puertorriqueña de Historiadores.
- Rediker, M. (2014). *El barco de esclavos. Una historia humana*. Imagen Contemporánea.
- Rivero de la Calle, M. (1978). Dr. Henri Dumont, precursor de los estudios antropológicos en Cuba. Centro de Estudios de Historia y Organización de las Ciencias “Carlos J. Finlay”.
- Rodrigues de Souza, C. R. da S. (2018). *Aconselhando as maes: uma análise dos Manuais de Medicina doméstica a través da Guia Médica das Mais de Família* [Tesis de maestría, Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz]. arca.
- Roy, L. le (1828). *La Medicina curativa o la Purgación dirigida contra la causa de las enfermedades* (3.^a ed.). Of. de José Ferrer de Orga.
- Sá, M. (2009). O universo mágico das curas: o papel das práticas mágicas e feitiçarias no universo do Mato Grosso setecentista. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 16(2), 325-344.
- Snyder, T. L. (2015). *The Power to Die: Slavery and Suicide in British North America*. The University Chicago Press.
- Soares, M. de S. (2001). Médicos e mezinheiros na corte imperial: uma herança colonial. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 8(2), 407-438.
- Somarriba, M. M. O. (1984). *Medicina no escravismo colonial. Textos de Sociologia e Antropologia 1*. Departamento de Sociologia da Fafich/UFMG.
- Taunay, C. A. (1839). *Manual do Agricultor Brasileiro* (2.^a ed.). Tip. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp.

Medicina legal y antropología ante la esclavitud en la Academia de Ciencias de La Habana, 1861-1880

Armando García González
Investigador independiente

La introducción de esclavizados africanos en América suscitó varios temas en torno a la salud y las enfermedades entre quienes los capturaban, los transportaban y quienes los adquirían. Las ordenanzas, circulares y reglamentos así lo atestiguan. Los médicos y especialmente los cirujanos fueron incorporados de inmediato al infame tráfico para atender a tripulantes y carga humana en los buques, en la inspección de estos durante el desembarque y en las propias haciendas y hogares domésticos, tanto por las enfermedades que traían, como por las epidemias que podían desencadenar. Se les demandó, asimismo, para curar las heridas de los esclavos fugitivos que recibían en el momento de su captura por resistirse a ella o que se hicieran ellos mismos de manera accidental o voluntaria; también para atender a los presos enfermos y heridos, fueran negros, mulatos o blancos, y aislarlos en caso de epidemia (bubas, cólera, viruela, fiebre amarilla); para determinar las causas de muerte de cuerpos que aparecían de manera sospechosa, dictaminar si se trataban de suicidios, asesinatos o enfermedades de diverso tipo incluidas las epidemias; o para certificar si ciertos rasgos físicos eran propios de la persona que decía ser el esclavo. De este modo trabajaron muchas veces de manera mancomunada con las autoridades y tribunales. Los médicos se interesaron desde

el punto de vista profesional por las enfermedades y epidemias introducidas por los esclavos o adquiridas por ellos en las colonias, e intentaron hallar curas y remedios para ellas en los tratados que escribieron sobre dichas materias, entre otros Henry Dumont (1865)⁵³².

Debe recordarse, además, que varios médicos y cirujanos fueron empleados por los armadores e introductores de bozales clandestinos sobre todo en las décadas de 1830 a 1860, por las enfermedades y epidemias o estado de debilidad en que llegaban, pero también porque algunos tenían intereses en ese tipo de tráfico. De hecho, varios poseían haciendas e ingenios, como el doctor catalán Joaquín Fábregas Estrada⁵³³, o fueron encausados por las Audiencias de La Habana y Puerto Príncipe por ese tipo de actividad, como Tomás Gallo⁵³⁴, por cometer plagio, sin poder probarse, como ocurría la mayor parte de las veces. Mientras otros solo realizaban su trabajo de atender a los bozales clandestinos, pero que, al

532. Sobre la vinculación de la medicina y la biología y la esclavitud, hay una amplia bibliografía. De ella podemos citar, entre otros, los trabajos de Kiple (1976, 1987, 2010), Kiple, Kenneth y Higgins, Brian (1992), Kiple, Kenneth y King (1981), Kiple, Kenneth y Kiple, V. (1991 y 2000), Chandler (1981), García González (1988 y 2008), Lee (1998), López Denis (2005), Forster y Smith (2011), Burnard y Follett (2012), Thode Jensen (2012), Puig-Samper y Naranjo Orovio (2017), Borrego Moreno (2019).

533. Médico catalán asentado en Sagua la Grande. Fue también hacendado y poseyó un ingenio. Tuvo destacada actividad durante la epidemia de cólera morbo de 1854 en Sagua, por lo que el capitán general elevó al presidente del Consejo de Ministros por la concesión de la cruz de epidemias a este y a José Antonio Gómez, profesores de medicina y cirugía, que se le concedió por real orden de 24 de noviembre de ese año. Examinó esclavos bozales introducidos de manera clandestina en la isla, en una expedición que se efectuó por la región de Sagua en 1856 (Herrera Jerez, 2017), en la que murieron numerosos bozales, cuya causa atribuyó al efecto que sobre ellos ejercieron los miasmas, las privaciones de buenos alimentos y las diarreas pútridas. Estuvo al lado de los voluntarios en la guerra de los Diez Años. Según Rodrigo Alharilla (2005, pp. 160-161; 2006, pp. 221-222, 224, 229) se había asociado con el matrimonio de Pedro Augusto Aveilhé y María Moliné en la propiedad y administración del ingenio Delta, en el partido de San Diego del Calle, jurisdicción de Santa Clara, pero se separó comprándose su propio ingenio, el San Joaquín, y, aunque abandonó la isla en 1881, mantuvo su propiedad que legó al morir a sus sobrinos, al no haberse casado ni tener hijos. Su capital repartido entre ellos y las hermanas de Fábregas. Escribió un tratado sobre el cólera (Fábregas, 1868). Sobre este personaje, véase: Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Ultramar, 4644, exp. 43 (1854).

534. Natural de Sabona, Piamonte en Italia, también llamado Nicolás Gallo, fue subdelegado de Medicina y Cirugía, vocal secretario de la Junta Provincial de Sanidad y médico visitador de los buques que arribaban a puerto (Camacho Domínguez, 2017, pp. 252-254). Más detalles sobre este alijo en Herrera Jerez (2017, pp. 228-230).

informar sobre ellos, se vieron precisados a describir su horrible estado sanitario, de indefensión y desnutrición.

En la expedición para capturar africanos realizada por Joaquín Gómez en septiembre de 1852, vinieron 100 bozales enfermos de cólera que fueron atendidos por los doctores Fustien y Martínez, muchos de los cuales murieron en ese mes según Barcia Zequeira (2017, pp. 109, 138). Esta autora comenta la atención brindada por el médico Francisco Havá Bejarano⁵³⁵ a una dotación de bozales que venían en grave estado de extenuación y enfermos de disentería, fiebre, diarreas y otras dolencias que requerían los mejores cuidados facultativos. Pero muchas veces los encontraban ya muertos o expirando, o mal enterrados en diversos lugares. Esto se observa en otra introducción de bozales realizada por las costas de Guanahacabibes, en Pinar del Río, en que la tripulación del Neptuno, junto con su médico, encontraron gran número de cadáveres, unos quemados, otros en sepulturas donde yacían enterrados varios en cada una, muertos por hambre y enfermedades, e incluían niños de diez años (Barcia Zequeira, 2017, pp. 172-174). Otra muestra de ello es la gran mortalidad que se producía durante la travesía o al llegar al destino debido a las deficientes condiciones higiénicas del buque, el hacinamiento y la mala alimentación. A estas causas se añadían el terror de los cautivos por creer que serían devorados por los blancos, y por lo que se negaban a comer a su llegada, como ocurrió con la introducción de bozales en septiembre de 1857 en el buque Páez⁵³⁶.

En el tráfico clandestino de bozales no solo intervinieron médicos criollos y peninsulares, sino también otros que venían en los buques o estaban asentados en algunas provincias cubanas, como brasileños,

535. Francisco Havá Bejarano nació en Veracruz (México) en 1802 y falleció en Güines, en la provincia de La Habana, el 9 de agosto de 1888. Sus padres fueron Pedro y María Vicenta. Obtuvo el grado de bachiller de Medicina en la Universidad de Santo Tomás de Aquino de México el 27 de agosto de 1820 y el de licenciado en Cirugía en la Real Junta Superior de Medicina y Cirugía de La Habana el 3 de diciembre de 1836. Fue padre del también médico y miembro de la Academia de Ciencias habanera, Juan Gualberto Havá. Como su hijo, conspiró contra el Gobierno español durante la guerra de los Diez Años. Profesor de medicina y cirugía, y subdelegado de ese ramo atendió en la villa de Güines donde residía a grupos de negros bozales en los años cincuenta del siglo XIX (www.ecured.cu).

536. Durante la travesía de ese buque fueron arrojados por la borda 187 negros fallecidos. Más detalles sobre este alijo en Herrera Jerez (2017, pp. 228-230).

alemanes, franceses o de otras nacionalidades, ya involucrados en los alijos, ya por contratación de sus introductores o por ordenanzas administrativas y judiciales. Vinculados de manera directa con la trata como traficantes, pueden citarse por ejemplo el médico portugués Joaquín Cordeiro Feijo, involucrado en el caso del alijo del buque Luisa, capturado en la ensenada de las Brujas en Cuba en marzo de 1854 (Chaviano, 2017, pp. 229-230) y el médico cirujano alemán Daniel Botefeuf (Zeuske, 2016, pp. 129-155).

En contraposición con estas realidades, en los informes anuales realizados por las audiencias cubanas, se atenuaban o disfrazaban esos horrores con términos eufemísticos o muy generales, como hallazgos de restos humanos, exposiciones de párvulos muertos, etc., para no revelar las terribles consecuencias de ese tráfico, donde morían gran cantidad de niños y adolescentes incapaces de resistir las vicisitudes de tales viajes a las Antillas.

Durante las cinco primeras décadas del siglo XIX en Cuba, esos fueron los temas principales en la que algunos científicos se vieron involucrados. Eran casos en los que la medicina legal y, casi al mismo tiempo, la antropología tuvieron cierta relevancia que aumentó en la segunda mitad del siglo con el desarrollo de esas ciencias. En este trabajo abordamos sólo algunos ejemplos en los que las autoridades —Gobierno insular, Audiencia Pretorial de La Habana, juzgados y ayuntamientos— solicitaron el asesoramiento de la Academia para cuestiones legales referentes a los esclavos, ya en relación con las muertes sospechosas o posibles por epidemias, ya en atinencia con la clasificación de razas; sin agotar el tema que es mucho más extenso y requeriría una obra mayor que el marco de este capítulo.

Con el segundo tratado entre España e Inglaterra para abolir la trata en 1835, y en especial tras la Ley Penal, el tráfico clandestino se incrementó de manera sustancial y abundaron los casos de plagios (sustitución de esclavos muertos por bozales), fugas y muertes de esclavos. Este tipo de tráfico no solo se producía por los alijos que traían los buques que desembarcaban en las costas de Cuba, sino que también entraron por miles de formas en apariencia legal procedentes de las islas del Caribe hispano, holandés, francés, danés, neerlandés, en donde distintos comerciantes, hacendados y consignatarios obtenían mano de obra esclava más asequible y pronta (con licencia del Gobierno, que cobraba a los introductores derechos reales y cuotas para obras públicas de cuatro, seis u ocho

pesos por cabeza de bozal, dependiendo de la edad de los esclavos, en las décadas de 1820 a 1840, para trabajar en la agricultura, con la sola condición de que no fueran criollos, ladinos o expulsados de naciones por asuntos políticos), comprándola o adquiriéndola sin mucho miramiento de su origen, muchas veces falsificándose los papeles por parte de los introductores. Tales plagios incluyeron personas que eran libres y fueron esclavizadas de diversas formas, entre ellas las que pertenecían a islas inglesas. Son diversas las reclamaciones que hizo el Gobierno británico sobre negros y mestizos extraídos de sus islas y llevadas a Cuba y Puerto Rico en las décadas de 1830 a 1850, sobre todo, ya abolida la esclavitud en aquellas. En relación con el tráfico clandestino de bozales, se ha estudiado bastante la labor antiesclavista en la primera de esas islas de los cónsules británicos David Turnbull y Joseph Tucker Crawford, así como de Francis Ross Cocking, por lo que no es preciso detenerse en ello⁵³⁷.

Es sabido que, en estas islas, el destino de los esclavizados fue muy variado: agricultura, servicio doméstico u otras tareas. En caso de que los amos fueran extranjeros, alegaban en ocasiones ignorancia de las disposiciones gubernamentales y solicitaban los permisos después de introducidos los africanos, prometiendo pagar los derechos exigidos, lo que, por lo general, se les concedía. No significa que los Gobiernos de Puerto Rico y Cuba no hiciesen lo posible por guardar la legalidad, pero la creación de fincas y haciendas y la continua demanda de brazos para la agricultura eran favorables a este tipo de concesiones más allá de los derechos e impuestos que se cobraron durante décadas. Por eso también aceptaron muchas veces que se trajesen más esclavos de los que se les concedía en las licencias.

Uno de los casos más célebres de plagio en que se requirió la consulta de los académicos fue entre 1851 y 1853, en relación con el caso de Plassy Lawrence, alias María del Carmen Delgado, que fue raptada, comprada, vendida y esclavizada durante varias décadas en las islas de Cuba y Puerto Rico, pese a provenir de la isla inglesa de Nevis, y para lo cual se falsificaron o escamotearon los documentos de propiedad. La reclamación del

537. Cf. Paquette (1988), Sarracino (1989), Luis (1990), Reid-Vázquez (2011), Marquese *et al.* (2016), Turnbull (1840). De este último y de Crawford hay diversos expedientes en el fondo Ultramar del AHN.

cónsul inglés al Gobierno español para que pusiera en libertad a Plassy en esa primera fecha dio lugar a un extenso proceso (Castañeda Fuentes, 2015) que demandó el concurso de los médicos cubanos Rafael Valdés y Pedro Giralt para determinar si las cicatrices que poseía dicha esclava eran las de quemaduras recibidas por ella durante la adolescencia y, por consiguiente, si era la persona que decía ser. El nivel limitado de estos médicos o de la ciencia de la época hizo que la respuesta fuera ambivalente, diciendo que podían serlo o, por el contrario, ser resultado de la cicatrización de algunas llagas.

La importancia que se concedía a la medicina legal para resolver asuntos jurídicos, al igual que ocurría en Europa, fue uno de los factores que incidieron para que en 1839, cuando se creó en Cuba la Audiencia Pretorial, se fundase la cátedra de Medicina Legal en la Universidad de La Habana, al frente de la cual estuvo desde su nacimiento y durante varios años el peninsular José de Lletor y Castroverde⁵³⁸. A él le sucedió Ramón Zambrana Valdés. Los profesores de esta cátedra, así como los miembros de la Junta Superior de Sanidad —que además eran profesores de aquella institución docente— establecida seis años antes, fueron los peritos consultantes en los casos de crímenes, suicidios, agresiones y restos de cadáveres hallados de negros, esclavos y asiáticos hasta la fundación de la Academia habanera. Hay que decir que, pese a los pocos miembros con que contaba dicha junta y sus limitados recursos económicos, se encargó de un enorme trabajo que medió entre las fechas de fundación de ambas corporaciones.

Junto a la opinión médica, también se solicitó la de otros científicos, entre ellos el químico español José Luis Casaseca, a quien la Audiencia Pretorial le consultó a principios de la década de 1850 en casos de supuestos envenenamientos de chinos o mucho tiempo después —ya con la Academia en pleno funcionamiento—, el naturalista francés afincado en Cuba y especializado en botánica Francisco Sauvalle (1871), a quien se le encargó dictaminar sobre la muerte sospechosa de algunos asiáticos, para lo cual elaboró un informe que publicó el 10 de agosto de ese año, y que parece perdido.

538. Sobre este importante galeno español, véase: García González (2010, pp. 231-287). Acerca de la labor de Zambrana en ese sentido, Castellanos (1959).

La Academia habanera: criminalidad y epidemias entre los esclavos

Con la creación, el 19 de mayo de 1861, de la Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana, esta corporación se convirtió en el principal organismo consultor del Gobierno, pues aglutinaba los mejores científicos del país (criollos y peninsulares miembros o corresponsales) y, de hecho, formó una sección de medicina legal, que atendía los casos de suicidios, crímenes y otros asuntos de su competencia. El capitán general de Cuba y su Audiencia Pretorial encargaron a la Academia sus dictámenes en torno a tales cuestiones, algunas de las cuales tuvieron que ver con personas que sufrían bajo el yugo de la esclavitud, ya porque se referían a posibles epidemias, ya porque se relacionaron con la petición de libertad de algunos esclavos. Justo en ese mismo año de 1861 se suprimía en Cuba y Puerto Rico el Real Acuerdo de la Audiencia que había funcionado como órgano asesor del Gobierno en esos y otros asuntos legales, cuya parte científica se dejaba ahora en manos de la Academia, que para esos casos formó las anteriormente citadas comisiones de medicina legal.

Esta comisión se ocupó de muchos casos de homicidios, sevicia, suicidios, agresiones y heridas a los esclavos en peleas, ocasionadas entre ellos mismos, con la población blanca, asiática y también con la llamada “libre de color”. Tanto la Audiencia Pretorial de La Habana como los diversos juzgados de Cuba solicitaron su dictamen, mandando incluso a veces restos óseos. En algunas de las consultas es posible comprobar los abusos cometidos con esas personas, que comprendían golpes, envenenamientos, estrangulación, heridas y torturas. Incluso murieron esclavos mientras se encontraban en el cepo llevando las marcas de los latigazos y las contusiones recibidas. Todo lo cual revela de manera diáfana los horrores del sistema esclavista, como ya había apuntado antes el antropólogo cubano Israel Castellanos (1959, pp. 161-254). Puede señalarse a modo de ejemplo los dictámenes de Ramón Zambrana y Federico Gálvez en 1865 y 1869 respectivamente; el primero consistente en determinar si la muerte del negro Hipólito que apareció ahorcado había sido por suicidio u homicidio a consecuencia de los malos tratos recibidos (Zambrana, 1872 pp. 179-181), solicitud realizada por la Alcaldía Mayor de Guanajay; y el de Gálvez, pedido por la Alcaldía Mayor de Jaruco, de otro esclavo llamado Francisco, colocado en un cepo con los pies en alto y con grillos,

además de los latigazos recibidos, lo que ocasionó su muerte por gangrena al confiárselo a un enfermero en lugar de a un médico (Gálvez, 1872, pp. 535-542; 1870, pp. 186-190), y otros casos de sevicia.

No es nuestro objetivo referirnos a todos estos dictámenes legales que conforman tres gruesos volúmenes (Academia de Ciencias, 1872-1874)⁵³⁹, ya que merecerían un estudio aparte. Solo apuntaremos que tales dictámenes adolecieron de grandes dificultades por cuanto los descubrimientos de los cadáveres, las disecciones y los informes que llegaban a la Academia no lo hacían con la prontitud adecuada y esta debía pronunciarse con los datos incompletos que le remitían los juzgados, alcaldías o la Audiencia, sin haber estado presentes los médicos de la comisión, muchas veces sin la rigurosidad requerida por los peritos que habían realizado las autopsias o las autoridades que habían efectuado las investigaciones sumarias. Lo que impidió, en ocasiones, que la corporación diera resultados decisivos y que los juzgados pidiesen aclaraciones sobre distintos puntos más de una vez. Las autoridades prestaron especial atención por la muerte sospechosa de esclavos y asiáticos temiendo que pudiera deberse a las mencionadas epidemias, no solo por los efectos que podían tener para la vida de los siervos, y en especial para la población en general, sino también por razones políticas, dado el cuestionamiento que se realizaba en Europa acerca de las consecuencias perjudiciales (en este caso sanitarias) de la esclavitud en las colonias.

Desde el mismo momento de la Conquista, las epidemias que con mayor énfasis se cebaron en los esclavos, aunque también atacaron a la población en general, fueron las de viruela, fiebre amarilla, paludismo y cólera morbo. Esta última había sido devastadora entre 1833 y 1839, pero también en toda la década de 1850, dando lugar a diversos estudios médicos ya examinados en los que no nos detendremos (García González, 2008, vol. 2, pp. 47-56). Todo esto demandó la actuación conjunta de los gobernantes y de los facultativos, que constituyeron la Junta Superior de Sanidad desde esa primera fecha, encargada de elaborar las medidas higiénico-sanitarias que se consideraban adecuadas para tales casos. Los estudios científicos realizados en esas décadas, como en la de los sesenta, donde se produjeron algunos repuntes, trajeron a la luz las situaciones

539. Al parecer se publicó un cuarto tomo en 1881, que no hemos encontrado.

pésimas de higiene de ciudades y campos, y las malsanas condiciones de vida y trabajo de los esclavos.

El peligro que representaba para la población en general preocupaba no solo a esta y a los médicos, sino también a las autoridades insulares y peninsulares. Un par de casos nos sirven de ejemplo. Una de esas consultas de gran relevancia fue la que hizo Juan de Ariza Palomar⁵⁴⁰ al Gobierno Superior civil de Cuba el 23 de mayo de 1866, donde expresaba que convenía tomar medidas de precaución en la isla debido a que se había iniciado en la metrópoli la epidemia de cólera morbo, y pese a que tenía avance lento en Europa, era el momento de ponerse en marcha antes de que llegara la estación calurosa en que dicha enfermedad se propagaba con mayor rapidez, de modo que los estragos de la misma fueran lo menos dolorosos posible.

Entre las medidas a adoptar, el cuerpo capitular acordó elevar a la autoridad superior una comunicación para que esta solicitase de la Academia de Ciencias habanera que redactara una instrucción popular que sintetizara los consejos más adecuados para preservarse de la enfermedad y “socorrer la diarrea precursora que era conocida con el nombre de *premonitoria*” (*Anales*, 4, 1867, pp. 257-274). El Ayuntamiento se comprometía a publicar esa memoria y circularla de manera profusa para que todos se beneficiaran de tales medidas. Aceptada por el gobernador superior civil la propuesta, Ariza transmitió la disposición de este al presidente de la Academia el 28 de junio. En efecto, la memoria elaborada al respecto por los doctores habaneros José Francisco Ruz, Antonio Mestre y Juan Gualberto Havá, tras ser discutida y aprobada por la Academia, sería publicada también en sus *Anales* (4, 1866-67, pp. 257-274). La corporación destacaba el estímulo dado por aquella instrucción, máxime cuando el cólera existía en Cuba, y el hecho de que la memoria se distribuyera por el Ayuntamiento.

540. Juan de Ariza Palomar (Motril, Granada, 11 de diciembre de 1826-La Habana, 20 de mayo de 1876). Se le nombró en 1854 director de Ultramar, y dos años más tarde llega a Cuba, donde ejerció los cargos de secretario y ministro del Tribunal de Cuentas, vicepresidente del Casino español de La Habana, presidente honorario del mismo y voluntario de la Compañía de Guías. Se le designó en 1867 como director del *Diario de la Marina* en La Habana, cargo que desempeñó hasta su muerte en esta ciudad. Defensor acérrimo del españolismo en la isla. Cf. AHN, Ultramar, 2344, exp. 707 (1856-05-10). *Minuta del título expedido como secretario general del Tribunal Mayor de Cuentas de la isla de Cuba*.

En la extensa memoria se valoraron, entre otras cuestiones, las condiciones de vida, trabajo e higiene de la isla, y, por consiguiente, también de los esclavos en las haciendas e ingenios en relación con el cólera morbo; al tiempo que se criticaba a los charlatanes que proponían para estas epidemias panaceas que todo lo curaban. Aunque la comisión intentaba atenuar la dureza de la esclavitud alegando que los hacendados habían avanzado mucho con el uso de útiles y maquinarias para hacer más productivas sus fincas, y era mucho menos el trabajo del esclavo que en épocas pasadas, expresó que la higiene en los ingenios cubanos dejaba mucho que desear, pues gran cantidad de estos aún no eran los adecuados, de modo que los enfermos se hallaban en situación inferior a la de la mayoría de los campesinos, puesto que a la humedad, la falta general de limpieza, la presencia de chiqueros y otras causas, se unía la aglomeración, sobre todo al inicio y final de las moliendas, lo que agravaba los males a que estaban sometidos los esclavos. Del mismo modo, intentó ser conciliadora a la vez que criticó la alimentación de los negros en los ingenios, al decir la comisión que se les alimentaba perfectamente a la mayor parte, pero por desgracia había excepciones a la regla (lo cual era justo a la inversa, pues así lo reflejan muchos de los tratados médicos de la época, y la insistencia de los propios reglamentos y ordenanzas), siendo indispensable que se les diera una alimentación reparadora, pues los hombres que tenían que trabajar y luchar de manera constante “con los agentes atmosféricos que tienden a debilitarlo debían estar bien nutridos”. Es poco realista también la generalización que hizo aquí la comisión al exponer que respondió a las exigencias de una buena y completa nutrición, la cantidad de carne, de harina de maíz abundante y, en algunas fincas, el pan de trigo extra que se les entregaba a los siervos, salvo en tiempos de epidemia de cólera, que la cantidad que se les diese debía efectuarse en horas fijas, haciendo entender a los esclavos que, siendo suficientes, exponían su vida si usaban de modo subrepticio bebidas pesadas a horas inconvenientes.

Acorde con lo anterior, la Academia recomendó varias medidas como la vigilancia de los administradores, en especial en las casas de criollos (es decir, de negros), donde por lo general había individuos con lombrices y enfermos del tracto intestinal que estaban más expuestos a la epidemia; el no variarles el régimen alimenticio que se daba a los esclavos, como

se hacía con frecuencia (la usual sustitución del plátano por el boniato o el maíz, que acompañaba al tasajo); y la omisión de ciertos castigos que aún se les aplicaba como el llamado *cuero*, al que calificó la comisión de ominoso instrumento que producía malas consecuencias, porque era preciso suprimir todo terror y crear confianza y tranquilidad de espíritu, y porque, como más adelante arguye y era creencia bastante común en los tratados médicos de la época, los pusilánimes y los que se acobardaban eran más propensos a enfermar que los que tenían el ánimo tranquilo.

La Academia propuso, además, aligerar las tareas de los esclavos haciéndolas más cortas y menos penosas en cuanto apareciera algún caso de enfermedad en las cercanías, debiendo los siervos salir a trabajar cuando se levantase el sol, o al menos bebiendo antes alguna bebida caliente, aromática o alcoholizada, que habría de dárseles de nuevo por la noche. Ante la menor indisposición de vientre de algún trabajador, debía ponerse en observación durante dos a cuatro días sin que fuera a trabajar, aislado de aquellos que ya tuvieran el cólera confirmado, hasta que el médico certificase que estaba fuera de peligro. Una precaución que la Academia juzgaba importante. La institución esperaba del buen juicio de los hacendados, que, en bien del país, atendiesen a las necesidades de las dotaciones. Para cumplir tal objeto, debían asegurar el aseo general, las habitaciones abrigadas donde no hubiese aglomeración de individuos, buena alimentación, ropas suficientes y “método en los trabajos”, que suponemos que se refiere de manera eufemística “a moderado”.

Tales recomendaciones indican por ello que no se cumplían y que la comisión y la Academia en pleno lo sabían; del mismo modo que la falta de atención médica en las haciendas, pues expresa que “estaban o debían estar” atendidas las grandes fincas por los facultativos médicos. Y pedían que estos procurasen que los dueños y administradores adoptasen las convenientes prescripciones higiénicas dictadas por la ciencia y la experiencia, acordes con las particularidades locales y costumbres de cada finca; y si se declaraba la epidemia, debían combatir con rapidez y eficacia la diarrea premonitoria, para lo cual debían estar muy vigilantes. Terminaron por asegurar que nadie estaba exento de ser invadido por ella, pero que los cobardes y pusilánimes eran más propensos a ser atacados y morían en mayor número que los que se mantenían prudentes y serenos ante el conflicto.

Otro ejemplo digno de mayor estudio fue la consulta que hizo a la Academia el 20 de octubre de 1867 el gobernador político de La Habana, el sevillano José Gutiérrez de la Vega y Moncloa⁵⁴¹, para que dictaminase sobre los casos ocurridos de manera repentina en Casa Blanca, en el carenero de los sobrinos de Samá, Carreras y Compañía —empresa involucrada en el comercio de esclavos—, donde varios negros habían sufrido vómitos y diarreas, de los cuales fallecieron cinco el día 19 y otro el 22. La Academia nombró una comisión (*Anales*, 4, 1867, pp. 291-302) constituida por los doctores Joaquín Zayas, Ramón Luis Miranda y Luis María Cowley que, junto con otros miembros de la Facultad de Medicina de la Universidad de La Habana y la Junta Local de Sanidad (el decano de dicha facultad, Fernando González del Valle, Félix Giralt, Federico Horstmann, Rafael Cowley, Rafael Cortés y Julio Zúñiga), examinaron a los enfermos recluidos en el hospital de Carlos Belot, al otro lado de la bahía, en el poblado de Regla, realizaron autopsias (efectuadas por Zúñiga, Miranda, Cowley y el médico gaditano José Redondo Salpón), análisis microscópicos y otras experiencias desde el día 20 hasta el 23, y se llegó a la conclusión de que las muertes se habían producido a causa del cólera morbo. El gobernador político agradeció a la Academia y en especial a la comisión que redactó la memoria seis días después por los trabajos realizados y pidió que se le remitiese a la mayor brevedad los datos que pudiesen ilustrar el asunto a fin de evitar el desarrollo de ese mal, así como la copia de cuantos acuerdos científicos tuviese sobre dicho particular.

Asimismo, los médicos de la Academia de Ciencias realizaron estudios sobre la población negra, esclava y libre, en relación con varias enfermedades, como la demencia, por ejemplo (Muñoz, 1867, pp. 327-336), las

541. José Gutiérrez de la Vega y Moncloa, periodista, editor y político español (Sevilla, 24 de agosto de 1824-Madrid, 12 de febrero de 1900), fue diputado por Guadix (Granada), gobernador entre 1864 y 1865 de Jaén, Granada y Madrid, y gobernador político de La Habana entre 1867 y 1868. Su cargo incluía la presidencia del Ayuntamiento, del Consejo de Administración del Canal Isabel II, de la Junta de Inspectores de la Cárcel y de la Junta General de la Exposición de París. El derrocamiento de Isabel II, tras la revolución de 1868, detuvo su carrera política en Ultramar (Fradejas Rueda, 1999, p. 456). Otros datos en la *Guía de Forasteros* (1867). De la Vega asistiría e incluso participaría en algunas de las sesiones de la Academia por entonces, en el extenso debate que generó el trabajo de Juan Gualberto Havá (1867-1869, vid. bibliografía) sobre el cólera. También hubo consultas del Gobierno y dictámenes de la Academia sobre esta enfermedad desencadenada en la Real Cárcel, etc.

condiciones de vida y trabajo y su influencia en las enfermedades, como los estudios del médico español residente en La Habana José A. Reynés de Verdier (1868, pp. 139-148, 180-186), o la hinchazón en los negros esclavos, que investigó el médico francés en Cuba Henri Dumont, que provocó el análisis de los doctores cubanos Antonio Mestre, José de la Luz Hernández, Justino Valdés Castro y Joaquín de Zayas. También destacan los estudios de otros médicos como los peninsulares Ramón Hernández Poggio, Ángel Fernández-Caro y el cubano Carlos J. Finlay en relación sobre todo con la aclimatación y la fiebre amarilla de las llamadas razas que poblaban la isla, el análisis del reglamento de vacuna en aspectos que tenían que ver con la inoculación a los esclavos, destacándose la labor de Tomás Romay en ese sentido, y los peligros y consecuencias de la violación de ese reglamento al respecto de ese artículo, condenándose de paso la trata.

Asimismo, se presentaron en la Academia otras memorias científicas (de Nicolás José Gutiérrez, Antonio Cayro y otros) que no son objeto de este estudio, donde se aludió a los esclavos y en general a los negros, asiáticos y blancos no solo en relación con las epidemias, sino con otras patologías, dolencias y enfermedades (beriberi, tumores, medicamentos, vicios como el alcoholismo); estos últimos, por lo general, en estudios comparativos y en estadísticas de entrada, curación y fallecidos en los hospitales por esas diversas causas. Otro tanto se puede decir de los estudios comparativos antropológicos y médicos de las poblaciones de la isla desde un punto de vista racial que se abordaron en la Sociedad Antropológica de Cuba, donde —como en los anteriores— salió a relucir la esclavitud y sus dramáticas condiciones para los negros esclavos, y que corrieron a cargo de Luis Montané, Pedro Valdés Ragués, Benjamín Céspedes, Joaquín Dueñas, el peninsular Antonio de León y otros, en su mayoría miembros también de la propia Academia.

¿Mulata o canaria? Historia de un plagio

La guerra del 68 trajo, sin embargo, un cambio inevitable en el modo de abordar algunas de estas cuestiones científicas en torno al esclavo, entre otras cosas porque se produjo una gran liberación de estos por las filas independentistas, y como reacción también por el Gobierno español de aquellos negros esclavos que habían luchado contra los insurgentes. La

duración de la guerra, la ruina de muchos hacendados, la abolición del tráfico y la esclavitud en los países latinoamericanos que ya no eran colonias españolas, pero también en las islas y colonias europeas donde tampoco existía ese régimen, habiéndose abolido así mismo en los Estados Unidos tras la guerra de Secesión, lo habían condenado a desaparecer también en las hispanas. Pese a ello, en estas muchos aún continuaban intentando sostenerlo. Mientras se preparaba y llegaba el Patronato de 1880, algunos de los que sufrían bajo el oprobioso sistema trataban de obtener la libertad demostrando que habían sido esclavizados de manera fraudulenta, y para ello demandaron de la ciencia su más fiable concurso.

Un par de casos que fueron de suma importancia e ilustran muy bien lo apuntado anteriormente acerca de quienes demandaban su libertad son los de dos individuos que decían ser blancos y habían sido esclavizados. El primero de ellos se refiere a una persona llamada Cesárea o Nazaria⁵⁴² de la que se demandó el dictamen de la Academia para determinar su raza. El asunto tuvo su origen en la reclamación que hizo Francisco de Paula Astudillo⁵⁴³ al gobernador superior civil de Cuba, Cándido Peltaín, el 10 de junio de 1873, a nombre de Nazaria, por no saber esta escribir.

Según informa Astudillo, en ese momento fungía de criandera o nodriza en su casa situada en la calzada de Jesús del Monte número 380, siendo esclava de otra persona. Astudillo aclaraba que se nombraba Nazaria y no Cesárea, como la llamaban los que querían ocultar su verdadero nombre; de apellido desconocido, tenía en ese momento unos cuarenta y cuatro años y era natural de Canarias. Es deducible, por tanto, que debió nacer por 1829. Según dicho informe, Nazaria había llegado a Cuba en tiempos en que arribaban a esta isla centenares de personas de ambos sexos para dedicarse a las labores domésticas y trabajos del campo. Al poco tiempo su madre falleció, dejándola huérfana con solo dos años (lo cual debió ser alrededor de 1831); de modo que la recogió

542. Aunque en una investigación anterior (García González, 2008, vol. 2, pp. 204-213) aludimos brevemente a este caso, aportamos aquí más detalles y nuevos datos de archivo interesantes para comprender su magnitud.

543. No tenemos muy claro si este personaje es Francisco Astudillo y Ozete, que era ayudante de física y química y conservador del Gabinete de Historia Natural del Instituto de La Habana. Véase la *Gaceta de la Habana* de 1872; AHN Madrid, Ultramar, leg. 164, exp. 23. Como se ve, Astudillo estaba casado y tenía hijos pequeños por entonces.

de forma caritativa Merced Valdés, a quien quería como madre, pero esta falleció cuatro años después. Aunque Nazaria tenía entonces seis años, recordaba que la habían sacado de la casa mortuoria y la habían llevado a la de la isleña (canaria) Dolores Solís (suponemos que, en la ciudad de Cárdenas, en Matanzas), donde la metieron en un cepo, oculta de la gente, mientras un negro anciano le decía: “¡Pobre isleñita robada!”. Con el paso de los años, Nazaria llegó a ser madre —sin que sepamos con quién se relacionó ni cómo— y tuvo que lactar varios hijos de Dolores Solís, sin que en su opinión le prestaran la más mínima consideración siendo ya hombres y mujeres. Del dominio de esta mujer pasó a la de su hija Rosa Ortoll, que se trasladó con su familia en 1867 desde Cárdenas hacia La Habana, donde vivió en la calle de la Estrella, entre Manrique y San Nicolás, donde aún residía en el momento de la reclamación.

Es de suponer que Rosa Ortoll la alquilaba, como era habitual entonces, junto con muchos esclavos domésticos, estando Nazaria bastante tiempo de lavandera y planchadora en casa de un tal Zaldo, que vivía en la calle Campanario, esquina a Virtudes, y también, como ya se dijo, en la de Astudillo. Este la juzgaba como de genio servicial, humilde y merecedora de la benevolencia de todo aquel que la trataba o quería comprarla. Pero Rosa Ortoll alegaba que no podía ser vendida porque pertenecía a una testamentaria donde no estaban arreglados los papeles, lo que hacía concluir a Astudillo que, en efecto, era la pobre isleñita robada y esclavizada que decía aquel anciano negro. Según Nazaria, siendo libre y blanca, había sufrido y sufría la más injusta esclavitud, trabajando hasta en el campo con los negros en un ingenio, para que “se pusiera negra”, según decía la que se titulaba su ama y señora. Como muestra de ser blanca como sus padres, Nazaria estaba dispuesta a mostrar a uno de sus hijos de cuatro años (lo que hace suponer que lo tuvo con alguien de su color o blanco), a quien la Ortoll quiso bautizar en la parroquia de Monserate como uno de sus esclavos, negándose a que se le bautizase como libre; pero el sacerdote, padre Rolando, escandalizado ante el hecho, dio el dinero necesario y lo bautizó en esta última condición. Por todas estas razones, la exponente Nazaria, por boca de Astudillo, demandaba que Rosa Ortoll presentase la fe de bautismo y demás títulos de dominio, de los que carecía, así como que la examinasen los facultativos para ver si era o no blanca. Esta aducía además que si bien en las islas Canarias había

algunas personas que descendían de los criados que tuvo en un tiempo el conde de Adeje⁵⁴⁴, y que descendían de África, Nazaria no creía pertenecer a ellos. También sugería que se pidiesen informes a la policía para saber si ella estaba inscrita en el último padrón de esclavos, así como en el de 1867. Ante esta situación, que evidenciaría la falsificación, Rosa Ortoll solicitó trasladarse a Cárdenas a casa del coronel de voluntarios Pedro Pallimonjo⁵⁴⁵, pues era en este pueblo donde quería llevar la causa por contar en él con influencias poderosas; lo que provocó que se tuviese que pedir informes al procurador síndico del Ayuntamiento de esta ciudad, y la queja de Nazaria que con sus hijos estaba obligada a seguir a su ama, donde no tendría otra defensa que la del cielo.

Todos los datos aportados por Astudillo fueron enviados al ministro de Ultramar el 30 de julio, con el ruego de que se diesen órdenes al gobernador superior civil para que pasara de inmediato dicha causa al presidente de la Audiencia Pretorial de La Habana, que debía atender esta clase de plagio. El 26 de agosto la Secretaría General del Ministerio de Ultramar remitió la real orden al capitán general de Cuba para que averiguase lo que había de verdadero en esa petición, y de ser cierto que Nazaria era natural de Canarias, tanto ella como sus hijos —pues en esa condición lo eran también— debían ser puestos en libertad enseguida para subsanar tal iniquidad. El capitán general, por su parte, informó al ministro el 24 de octubre que desde el 19 de agosto había mandado al escribano de Gobierno que sacase copia testimoniada sobre el asunto y lo remitió, junto con la carta del ministro, el primero de septiembre al presidente de la Audiencia Pretorial para que procediera a la formación del respectivo sumario, prometiendo informar de su resultado.

El Supremo Tribunal en Madrid consideró el 1 de diciembre que el asunto relativo al plagio y contra la libertad de Nazaria era grave y constituía un atentado horrible a los fueros de la humanidad y la justicia, pues coartaban la libertad de esta mujer y de sus hijos, que eran víctimas también de ese crimen. Y aun cuando dicho asunto correspondiese a los tribunales de justicia, se servía decretar que se diese la libertad

544. Puede que se refiera al entonces X marqués de Adeje, Antonio Ciriaco Bellvis de Moncada y Toledo (1775-1842), casado con María Berta Dolores de Palafox y Portocarrero.

545. Se refiere a uno de los trece hijos del poderoso comerciante catalán asentado en Cuba, Pedro Pallimonjo, siendo también Juan uno de los más destacados.

a Nazaria y sus hijos si no aparecían estos en el registro general de esclavos, sin que eso obstase para la averiguación por los tribunales de si era cierto que ella había nacido en Cuba, y si la que se llamaba su dueña tenía algún documento que acreditase lo contrario.

El dictamen antropológico de Nazaria

Pese a la premura que se exigía al respecto, la burocracia judicial tenía su propio ritmo y no fue hasta el 12 de diciembre de 1875 cuando el juez de primera instancia del distrito de Guadalupe, a quien la Audiencia encargó el asunto, solicitó a la Real Academia de Ciencias habanera su dictamen sobre la raza de Nazaria, asunto que esta pasó de inmediato a su Comisión de Medicina Legal. Pero por alguna razón se demoró de nuevo, y el citado juez debió ratificar su oficio en los meses de enero y febrero del año siguiente. Al final, el 13 de febrero de 1876 el médico habanero Miguel Riva y Urechaga, a nombre de la Comisión de Medicina Legal, expuso su dictamen bajo el epígrafe de “Reconocimiento de raza” (Riva, 1874-1875, 12, pp. 383-394).

La minuciosidad con que se efectuaron las mediciones antropológicas a Nazaria no tenía antecedentes en la isla hasta ese momento, pues no solo se ciñeron a las medidas antropométricas, sino también a valoraciones cualitativas y médicas, comprendiendo desde las partes visibles hasta las más recónditas e íntimas. Algunas de ellas, como señalaremos después, eran atribuidas a todos los grupos raciales negro o blanco, pues no eran en sentido estricto raciales.

La antropología física decimonónica, en especial la francesa e italiana, se basó en gran medida en mediciones que se tomaron a determinado número de cráneos y otros huesos, muchos de ellos presentes en las colecciones que se encontraban en museos y gabinetes; mediciones que, aun siendo muestras reducidas, se extrapolaron muchas veces a grandes poblaciones remitiendo a su adscripción racial, como en este caso a la blanca y a la negra, y por consiguiente a sus mulatos, sin tener en cuenta que no todas las poblaciones africanas eran iguales, dado el gran mestizaje pese a las características endogámicas de las poblaciones que caracterizaban a las distintas tribus y etnias de ese continente que iban desde los más altos y longilíneos, como los masáis, hasta las tribus pigmeas.

Algunas de esas medidas estaban incluso puestas en duda en esa época por algunos antropólogos, aunque muchos lo aceptaban, como el ángulo facial de Camper, que de manera supuesta medía la abertura que forman los maxilares y el cráneo. Como tal ángulo es más agudo en los animales que poseen las mandíbulas proyectadas hacia delante en forma de hocico, como los simios, y en el hombre es mucho más recto, Camper y sus seguidores infirieron que aquellos que poseían prognatismo y el cráneo dolicocefalo estaban más alejados del modelo que se asumió como prototipo del hombre blanco: el Apolo de Belvedere, que tendría 90°. Camper había asignado de 60° a 75° para los prognatos y de 76° a 85° para los ortognatos; o lo que era lo mismo, la primera medición para los negros y la segunda para los blancos.

Como el prognatismo había sido observado en algunas personas de origen africano, se atribuyó dicha característica a todos ellos, dándosele incluso carácter atávico e infiriéndose que la inteligencia dependía de la abertura de dicho ángulo. Se hizo una escala que iba desde los simios (e incluso otros animales inferiores a ellos) pasando por el hombre primitivo, los negros y el hombre blanco en último término, concediéndosele por tanto al negro una posición intermedia al respecto. Fueron frecuentes los diagramas en que aparecían primero el ángulo del simio, luego el del negro, el del mongoloide y por último del blanco. Pese a lo erróneo de esta idea, perduró en los manuales de ciencias naturales hasta las primeras décadas del siglo XX. Así que no es extraño que la comisión lo empleara también para demostrar el supuesto grado de mestizaje de Názaria.

La pretendida creencia de que el prognatismo era atributo de las “razas inferiores” provocada por la proyección del maxilar superior y la forma de la nariz, que aquí se presuponía ancha, aunque no todos los grupos étnicos africanos la tienen así, bastaron a la comisión para asegurar que Názaria tenía los rasgos propios de la llamada “raza negra”. La comisión señalaba también que la nariz de Názaria era chata con abertura elíptica transversal, aventada y aplastada en su raíz. Por su descripción, los labios y el pelo, sin embargo, no parecían pertenecer a la “raza negra”. Siguiendo las mediciones antropométricas de cráneos africanos realizadas por la Escuela francesa de Paul Broca, la comisión llega a la conclusión de que el ángulo facial de los europeos era, como promedio, de 77°, 4/10, mientras que el de los negros era 70° de promedio, y el de Názaria de 70°, por lo

que, en su opinión, se alejaba bastante de los blancos. Incongruencia que ponía incluso la medición de esta por debajo del promedio de los negros, algo que no se detuvo en considerar la comisión.

La misma deficiencia, determinada por la reducida muestra de mediciones esta vez no solo de Broca, sino también de Luis Montané, antropólogo cubano formado en Francia, que aportó muchos de estos datos de los huesos del brazo y antebrazo en negros mestizos y en Nazaria, arrojaba que esta se encontraba incluso más cerca de los negros, persistiendo esa característica pese al cruzamiento, como concluyó la comisión. Conclusión semejante arrojaban las mediciones de la clavícula y de esta con relación al brazo, que hacía pensar a la comisión que se acercaban más a los de la posible madre de Nazaria que debía ser negra, aunque, como se ve en la tabla —que tampoco atendió la comisión—, existía gran diferencia entre Nazaria y los negros y mestizos (véanse tablas 1, 2 y 3).

Tabla 1

445 individuos	Negros africanos	Mulatos	Mulatas	Nazaria	Negros
Húmero	31,8	30,5	29	31	26
Radios	24,6	25,7	22,8	22	23,7
Relación del antebrazo con el Brazo	77	84,2	78,6	68,1	91,1

Fuente: *Anales de la Real Academia de Ciencias de La Habana*, (12), 1874.

Tabla 2

445 individuos	Negros africanos	Mulatos	Mulatas	Nazaria	Negras
Clavícula	18,5	19,7	16,7	17	17,6
Relación de la clavícula con el brazo	58,1	61,6	59	65,3	55

Fuente: *Anales de la Real Academia de Ciencias de La Habana* (12), 1874.

Tabla 3. Acerca a esta mujer a la “raza de color”

	Negros	Mulatos	Mulatas	Nazaria
Pierna	38,2	35,2	33,1	33,9
Nacimiento de la pantorrilla	27,1	24,2	23,2	22,9

Fuente: *Anales de la Real Academia de Ciencias de La Habana* (12), 1874.

En cambio, la implantación de la pantorrilla, también juzgada de manera errónea por muestras reducidas, sirvió a la comisión para asegurar que Nazaria tenía un carácter intermedio (mulato) entre los blancos y las aquí llamadas “razas inferiores”, pensando que el nacimiento de dicha pantorrilla era en la parte media de la pierna en la población blanca y más alta en la negra. De ahí nació la idea que se proclamó en la antropología decimonónica de que esto permitía a los negros ponerse en cuclillas, sin que los isquiones tocasen el suelo, posición que el explorador James Cook llamaba “actitud simiana”, como mencionó el propio Montané en un trabajo que escribió sobre la población negra y leyó en la Academia de Ciencias habanera (Montané, 1966, p. 80).

No es posible admitir tampoco desde nuestro punto de vista actual —dada la gran variedad que existe al respecto— la generalización de la comisión al considerar que el vientre bajo y prominente de Nazaria se diferenciaba del que presentaba la población blanca, considerando este elevado y de curva más regular. Menos aún la pretendida incurvación de la columna vertebral, que podía ser resultado del trabajo, mala postura y del propio raquitismo de que adolecía Nazaria, como señala la comisión, pero que hoy sabemos que no tiene para nada carácter racial. Tampoco es posible aceptar la generalización incorrecta de atribuir a toda la llamada “raza blanca” la forma redondeada de los muslos, y a la población negra la triangular, de modo que Nazaria se acercaba más a estos y tenía mezcla al poseer la forma triangular en su parte anterior y aplastada en la parte lateral de modo muy marcado.

La propia comisión admitió que por desgracia los conocimientos antropológicos no estaban en ese momento tan adelantados como para reconocer a los mestizos de cada país. De modo que no podía descartar que

Nazaria pudiera ser natural de Canarias, porque se conocían las relaciones existentes desde antiguo entre las islas Canarias y África, creyendo incluso algunos antropólogos que los primitivos habitantes de esas islas procedían de este continente. Pero dadas las características analizadas en ella, concluían que Nazaria no era blanca sino mulata.

La importancia que la antropología francesa concedió a la antropometría es evidente en las palabras de Montané, quien destacó el valor de los instrumentos de precisión a la hora de hacer un diagnóstico en esa materia porque sustituían a los órganos de los sentidos que podían inducir a error si solo tenían en cuenta el color de la piel, los ojos y otros rasgos evidentes. De hecho, volverá a traer a colación este trabajo de Riva en torno a las mediciones de Nazaria, con el que había contribuido a la hora de realizar comparaciones antropométricas con varias tribus africanas en el análisis que, formando parte de otra comisión, se leyó en la Academia al año siguiente sobre una obra del médico francés Henri Dumont. Montané no tuvo en cuenta aquí que, como en los ejemplos ya citados, las mediciones de Nazaria divergían bastante de los negros africanos, como en la relación de la clavícula con el brazo, y que incluso en este caso había negros como los mandingas que tenían la misma relación que el caucásico en esa misma comparación (véase tabla 4), lo que debía hacer sospechar que no eran significativas.

Tabla 4

	Relación del brazo con el antebrazo	Relación de la clavícula con el brazo
Mandinga	85,18	55,55
Gangá	77,77	59,26
Lucumí	92,86	60,72
Mina	83,33	53,33
Congo	89,66	58,62
Macuá hombre	89,29	57,62
Macuá mujer	84	56
Nazaria	91,1	65,3
Caucásico	68,1	55

Fuente: *Anales de la Real Academia de Ciencias de La Habana* (15), 1877.

Para subrayar el valor de las mediciones, Montané narró con todo detalle una anécdota de Broca, quien pudo distinguir los huesos del negro Abdalah dentro de un cajón, mezclados con otros, guiándose por las medidas del húmero y del radio de aquel. El antropólogo cubano insistía en estimular el interés por el estudio de esta disciplina, pues a su juicio tanto los cruzamientos como las “razas” que existían en la isla aportaban muchos datos fecundos, entendiendo que con el término de la esclavitud desaparecerían esas “razas” y sus costumbres; una idea que estaba en consonancia con la entonces manida idea de la antropología mundial —también presente en otros miembros de la Sociedad Antropológica de Cuba— de que la “raza superior” acababa por destruir a la “inferior” cuando estaban en desventaja numérica.

En otro trabajo suyo —leído por él en la sesión de inauguración de la Sociedad Antropológica de Cuba el 7 de octubre de 1877—, Montané dio relevancia al trabajo de Riva, al apelar a los conocimientos antropológicos sobre esta persona de la que solo manifestaba que “se decía injustamente reducida a la esclavitud, cuya luz le ayudó a resolver el delicado problema” (Montané, 1877, p. 365). Pese a estas palabras encomiásticas de Montané, ignoramos por desgracia cuál fue el destino de la pobre Nazaria, pues carecemos de los documentos del proceso seguido en el tribunal, pero quizá aparezcan algún día. Cuatro años después se establecía en Cuba el sistema de Patronato, en que de hecho los esclavos continuaron siéndolo, bajo otro nombre, seis años más. Aun con el Patronato, algunas otras personas que sufrían bajo esta condición intentaron demostrar que eran blancas y acudieron a los tribunales. Este fue el caso de Felipe Domínguez, un joven de 19 años que aseguraba ser blanco. El Juzgado de Primera Instancia del distrito de Belén, a quien la Audiencia asignó el caso, pidió el parecer de la Academia, y la misma lo pasó a su Comisión de Medicina Legal para dictaminar desde el punto de vista científico si era o tenía alguna “mezcla de sangre de color”.

Libertad o servidumbre, ¿mulato, mestizo o blanco?

El ponente de la comisión que se encargó del examen de Domínguez fue el médico y antropólogo habanero José Rafael Montalvo (1887, pp.

227-232)⁵⁴⁶, quien arguyó que los pocos documentos que había en el expediente enviado por el juzgado —al parecer hoy perdidos— tenían escaso valor científico, por lo que él mismo se ocupó de realizar las mediciones que comparó con las que Montané había dado a Riva para el caso de Nazaria. De hecho, las mismas o parecidas conclusiones sobre esta mujer sirvieron para determinar que Domínguez era mestizo. Como en el caso de Nazaria, el examen de Felipe incluía varios datos generales como su constitución y caracteres externos. En cuanto a las medidas, estas se referían también a la talla, curvas de la cabeza, ángulo facial, eje horizontal de aquella, proyección posterior, altura supraescapular, proyección craneal total y otras muchas. Como en Nazaria, también las mediciones se apoyaron para atribuir a Domínguez entre los caracteres que lo acercaban a la población negra, el ángulo facial, que aquí era considerado de 71° para esta, y 77° para los europeos, siendo el de Felipe 71°, aunque la comisión se vea precisada a admitir que ya ese ángulo no tenía el valor (se entiende antropológico) que poseía antes. Del mismo modo, estimó como más próxima a los mulatos la medida y relación del brazo con el antebrazo, así como el nacimiento de la pantorrilla, que en dicho individuo estaba en su tercio superior, como en las “razas inferiores”, y no en la parte media de la pierna, como ocurría en las poblaciones blancas. Sin embargo, no se incluyeron las mediciones de las poblaciones blancas, lo cual es falta significativa.

Ni aquella ni las que también se señalaron como “desfavorables” en mestizos y mulatos fueron en modo alguno raciales o al menos irrelevantes en esa determinación, como el vientre pequeño, el color trigüeño mate, el tinte violáceo de los labios, el aspecto algo pigmentado de la bóveda palatina y forma triangular de los muslos. No importó ni lo analizó tampoco la comisión que aquí, por ejemplo, además de que el número de mediciones era insuficiente en la cantidad de individuos, la medición del húmero de mulatos y blancos sea casi la misma que la de Felipe (30,5, 31 y 29, respectivamente); lo que no permitiría sacar esa deducción que se supone desfavorable, ni que la dimensión del radio y relación del brazo sea en Felipe mucho mayor que en todos ellos (véase tabla 4), lo que de

546. Aunque el trabajo se leyó y discutió en 1881, no se publicó hasta seis años después, ya abolida la esclavitud y el Patronato.

hecho invalidaría tales mediciones como definitivas. Menos aún, como ya se aclaró, la ausencia o presencia de prognatismo es carácter racial. Si bien aquí se le consideró lo primero como favorable a Domínguez, del mismo modo que la no separación de los dientes, es decir, el diastema presente en los simios y que se suponía habitual en las mal llamadas “razas inferiores”; carácter atávico que aparece en ocasiones en el ser humano en general, independientemente de su procedencia étnica. Asimismo, la comisión declaró favorable y de gran importancia la dimensión de la clavícula al igual que las relaciones de esta con el antebrazo, que, como se ve en la tabla 4, serían los de la raza blanca.

La comisión debió tener otras consideraciones en esos análisis de tipo extra científico con respecto a la condición esclava (llámesele Patronato) del individuo estudiado, y para no perjudicarlo, estuvo ambivalente al decir que no estaba autorizada para declararlo hombre de color, ya que, aunque poseía algunos caracteres desfavorables, tenía otros dos que le favorecían mucho (los últimos mencionados), y que no debía solventar de modo tajante la cuestión, arguyendo solo lo manifestado. Ante tan evidentes contradicciones la comisión juzgó no estar autorizada a declarar a Domínguez un hombre de color, porque esa decisión sería inapelable y entrañaría grave responsabilidad moral que no estaba dispuesta a afrontar careciendo de datos terminantes e irrecusables (Montalvo, 1887, p. 230).

Para el médico Emiliano Núñez de Villavicencio, estaba claro que, aunque el asunto tenía importancia social y se haya estudiado poco a los mestizos, los caracteres antropométricos indicados que se consideraban de primera categoría mostraron que Felipe no pertenecía a la raza caucásica pura (Montalvo, 1880-1881, p. 399). Montalvo adujo que faltaban estudios especiales y datos suficientes para resolver la cuestión y ni siquiera Broca había estudiado tanto al mulato como al negro, por lo que era natural que la ciencia vacilase porque en este caso había un carácter favorable al sujeto (la dimensión del antebrazo) y otro adverso (la dimensión de la clavícula), siendo ambos importantes. Y como el asunto encerraba una cuestión moral referente a la esclavitud de Felipe, creía Montalvo que “en estos casos de duda debe siempre favorecerse al desgraciado”. Núñez refutó estar conforme en que se conocía poco acerca de estudios comparados de mestizos, pero no así en cuanto a los de razas

blanca y negra puras contrastadas entre ellas, y que el conjunto de datos aportados por el informe, tanto capitales como secundarios, permitían arribar a conclusiones científicas donde no cabían los sentimentalismos para resolver tales problemas. Por su parte, el doctor cubano Jorge Horstmann aprobó el informe y sus conclusiones, pero indicó que las medidas se referían a un individuo cuya talla era inferior a la media, y que solo tenían relación con los blancos y los negros, pero existían otras razas de color, como la malaya y la india, a cuyos mestizos podía pertenecer Domínguez. Como sobre estas no existían mediciones, debía mantenerse la duda. Y en cuanto al ángulo facial de Camper, al que se le daba cierta relevancia, se podía decir que estaba ya casi olvidado, prefiriéndose otras medidas comparativas como las de Daubenton y Cuvier, sin que ninguno de esos procedimientos determinase de manera exacta la raza a la que pertenecía un individuo. Consideraciones que compartió el también médico criollo José E. Ramos Machado.

La conclusión a la que llegó la comisión para remitirla al juzgado de Belén fue que, como existía una duda, “aunque remota”, sobre la etiología de Felipe Domínguez, no se creía autorizada a resolver el asunto de manera terminante, circunscribiéndose solo a suministrar los datos que había podido recoger, junto con las reflexiones que juzgó precisas para esclarecerlo, para que la Academia, si los aprobaba, fueran remitidos al juez de Belén (Montalvo, 1880-1881, p. 400). Los doctores criollos Hortsmann y Vicente Benito Valdés opinaron que debía suprimirse la frase en cursiva, puesto que había duda en determinar la “raza” de Domínguez, aclarando Montalvo que se había escrito “remota” en favor de la llamada “raza blanca”, pero que si él se viera compelido a decidirse en algún sentido, lo haría en contra del postulante; con lo cual, en lo personal, es evidente que Montalvo pensó que era en efecto un mulato, si bien admitió la supresión de las dos palabras por considerarlo insignificante. El médico habanero Juan Ramón Babé creyó que debía añadirse en el informe que podía tratarse de un mestizo no procedente de las razas blanca y negra. A lo que Montalvo respondió que, en cuanto a las razas indias de América y China, existían medidas perfectamente tomadas, pero que en ninguna raza como en la negra se observaba esa desproporción entre el brazo y el antebrazo. Lo cual no era cierto, pues tales estudios en verdad no se habían realizado lo bastante detallados

para tales afirmaciones. Pero Hortsman insistió en que, siendo varias las razas de América, se hallaban los indios de Yucatán, los comanches, los *potches* (¿los apaches?), los patagones, etc., debieron incluirse en el informe sus medidas correspondientes, así como los caracteres referentes al pelo y otros caracteres. Sin percatarse que tales mediciones no existían o lo eran muy parciales. A lo que Montalvo replicó que al no hallarse los caracteres del brazo sino en los negros, no tenía por qué ocuparse de las razas americanas, sino de aquellas que los presentaban, pues a ellas se acercaba más Domínguez. Y en referencia al cabello, lo más relevante era su implantación, que en este individuo estaba implantado de manera uniforme y separado en sus raíces. El ingeniero habanero Juan Orús y Presno reflexionó sobre la posibilidad de que hubiese mezcla con alguna población aborigen cuando expresó que no se atendió que pudiera tratarse de un mestizo de la “raza siboney” de Cuba y de otra de las que poblaban la isla, pues noticias recogidas durante la insurrección (la Guerra del 68) indicaban que aún había restos de aquella. Argumentación que no aceptaron Montalvo ni Núñez, quienes aseguraron que no había pruebas fehacientes de la existencia de individuos pertenecientes a los aborígenes de Cuba. Sin embargo, se equivocaban, pues aún existían, si bien bastante mestizados, en la región de Yetarás y Bayamo en el oriente cubano, y que posteriores exploraciones de Juan Gundlach, Montané y Carlos de la Torre encontrarían, llegando a observarse incluso en el siglo XX. Acorde con un criterio de la época, Montalvo añadió que, pasado el octavo grado en el cruzamiento, reaparecían los caracteres de una de las dos razas que generaron al mestizo. Pero ni esto ni su aseveración de que se habían hecho las medidas de las razas de América y China, sin que correspondiesen a ellas las dimensiones halladas en Domínguez, eran del todo ciertos.

La ambivalencia mostrada en el informe no satisfizo al juzgado de Belén que pidió su ampliación a la Academia. Reunida de nuevo, emitió su ampliación por Montalvo en la sesión del 3 de abril, donde se aludió a los procesos de cruzamiento y herencia. La comisión manifestó que el producto del cruzamiento de dos razas conservaba los caracteres de sus padres, si bien en ocasiones la herencia ofrecía excepciones singulares, así como desviaciones además de los muy sorprendentes que se expresaban en la herencia “interrumpida, colateral y atávica”, que eran las que se

conocían en la época. Pues debe recordarse que el descubrimiento de las leyes de Mendel al respecto se demoraría aún hasta el inicio del siglo XX. Eso explica la conclusión limitada de la comisión al asegurar que:

En la inmensa mayoría de los casos es fenómeno seguro que el hijo presente alguno de los caracteres de la madre y que al mismo tiempo pudiera ser, aunque el hecho es muy raro, que un individuo nazca de madre etiópica y de padre caucásico, con la mayor parte de los caracteres del último (Montalvo, 1887, pp. 231-232).

Los limitados estudios antropológicos en la Cuba de entonces explica también que se comparen de forma muy general con los mestizajes europeos, así la comisión aludió a los estudios de Broca sobre la estatura en Francia que demostraban que sus habitantes ofrecían signos evidentes de razas cruzadas, asegurando que los bretones eran *kimris* por la cuarta y *celtas* por las otras tres partes. En Cuba, donde eran frecuentes los cruzamientos, resultaba fácil conocer los elementos etnológicos que constituían los mestizos, siendo su clasificación dudosa o difícil solo en los últimos grados de la mezcla. Pero la herencia producía excepciones (hoy diríamos predominancia de unos caracteres sobre otros); por ejemplo, los hijos de europeos con chinos se acercaban más a una raza que a otra. En relación con esto, la comisión citó otros ejemplos entre los cuales mencionó el caso de una etíope que dio a luz un niño blanco, uno negro y otro cuarterón⁵⁴⁷.

La propuesta para el juzgado de Belén de nuevo era indirecta al plantear que en casi todos los casos era seguro que el hijo presentase algunos de los caracteres de la madre, pudiendo suceder en los más raros que el individuo naciera de madre etiópica y de padre caucásico con la mayoría de los caracteres del último.

547. Pero, por otra parte, la ley de herencia presenta en tales casos singulares excepciones que no faltan ejemplos que citar. Scherger aseguró que los hijos de europeos y de chinos se acercaban a veces mucho más a una raza que a la otra. Un berberisco de ojos azules y falto de lóbulo en la oreja se casa con una árabe trigüeña y de oreja bien conformada, y tiene dos hijos, uno como el padre y otro como la madre. Un oficial inglés tuvo descendencia con una negra de la India y entre los chicuelos los había idénticos al primero y a la segunda. Lucas citó a una etíope que dio a luz tres niños, uno blanco, uno negro y otro cuarterón.

En el debate que se produjo, Vicente Benito Valdés (Montalvo, 1881, pp. 498-499) señaló a Montalvo que este asunto no era un problema de impresión, como afirmaba la comisión, y que los caracteres para resolverlo en ese sentido no estaban fundados en medidas para clasificar los mestizos, que eran los elementos más importantes. Pero la respuesta de Montalvo no podría sostenerse hoy al concederle a varios de los caracteres que consideraba importantes en esa determinación de los mestizos, y que no lo son en realidad, como el lóbulo de la oreja⁵⁴⁸. Refleja una vez más lo endeble que resultaban estas conclusiones basadas en medidas no siempre fiables. El presidente de la Academia, el médico cubano Nicolás José Gutiérrez, cerró el debate aludiendo a que aún se hacían consultas para el reconocimiento de las razas, pero que desde mucho tiempo atrás se guiaban para la clasificación en el aspecto exterior, notándose que hijos que tenían algún padre de color, y que eran blancos cuando eran niños, al crecer presentaban los caracteres de la otra raza. Fenómeno que también ratificó Montalvo haber observado en La Habana, no solo respecto al color de la piel, sino también a la esbeltez. Como en el caso de Nazaria, nada sabemos del destino de Domínguez, aunque es de suponer que debió considerársele mestizo y seguir al menos cinco años más bajo Patronato, hasta que en 1886 obtuviera la libertad, al abolirse la esclavitud de manera definitiva en Cuba.

Conclusiones

Desde los inicios del siglo XIX, tanto el proceso de colonización como el sistema esclavista demandaron con mayor incidencia la intervención de médicos y cirujanos más allá de la atención directa a los esclavos, por las enfermedades y epidemias que transmitían. Para ello, el gobierno peninsular e insular y las corporaciones políticas (cabildos y ayuntamientos) buscaron apoyo en instituciones científicas. En el caso de Cuba, primero

548. El Dr. Montalvo (1881) contestó que algunos de esos caracteres tenían bastante importancia para tomarlos en cuenta; así, por ejemplo, el del lóbulo de la oreja, que, faltando en un berberisco de ojos azules, casado este con una árabe trigueña y de oreja bien conformada, este tuvo dos hijos, uno como el padre y otro como la madre. Pero como los autores, al consignar las excepciones, no dijeron que les haya precedido el estudio antropométrico, atendiendo a su competencia ha creído la comisión que no debía mostrarse muy absoluta en la conclusión del informe (pp. 498-499).

a través del Protomedicato, en especial para combatir las epidemias de viruela, y a partir de 1833, de la Junta Superior de Sanidad, que se creó a partir de la epidemia de cólera morbo de ese año, y de médicos y otros científicos catedráticos de la Universidad de La Habana. Las consultas generaron numerosas memorias científicas y gubernativas para contrarrestarlas, muchas de las cuales reflejaron las condiciones precarias e inhumanas en que vivían los esclavos, en especial en los campos, haciendas e ingenios. Pero también de los grandes abusos y sevicias que se perpetraban con los ilotas, pese a las ordenanzas y reglamentos que mandaban a ofrecerles buen trato, adecuada alimentación, vestidos y atención médica. La atención a la sanidad de los esclavos como de la población en general tuvo además carácter político en una etapa en que la esclavitud era muy criticada en varias naciones europeas.

Así mismo, el sistema esclavista dio lugar a gran número de homicidios, agresiones, heridas y suicidios que pronto desbordaron la atención jurídica e hizo preciso cada vez más, para dilucidarlos, la intervención de peritos científicos que en Europa jugaban ya un papel destacado en los tribunales, lo que ocurrió algo más tarde en las colonias. La medicina legal cobró pues gran relevancia: en el caso de Cuba, a partir de 1839 con la creación de esa cátedra en la Universidad de La Habana, coincidiendo con la fundación en esta ciudad de la Audiencia Pretorial, que se ocupó de juzgar muchos de esos casos, aunque la mayoría de ellos quedaron ocultos en la soledad de campos, haciendas e ingenios por razones obvias de evitarse los hacendados conflictos con los tribunales de justicia. Como en el caso de la sanidad, que también envolvía un carácter político de cara a la visión abolicionista europea, sobre todo inglesa, y de ahí que no se reflejara en toda su magnitud, quedando muchos crímenes en procesos judiciales que no vieron la luz o que solo se recogen en estadísticas muy generales.

Aunque falta un estudio detallado del tema, todo parece indicar que los análisis químicos, médicos y antropológicos que se realizaron en las décadas de 1830 a finales de la del 1850 fueron aislados o, por lo menos, no quedaron recogidos más allá de las referencias que aparecen en los procesos sumarios llevados a cabo por dicha audiencia, y que formaron un cuerpo científico más sólido a partir de la creación de la Academia de Ciencias habanera en 1861, cuya Comisión de Medicina Legal se convirtió en el principal órgano consultor para dilucidar tales abusos

y crímenes con los esclavos que, por otra parte, son evidentes en muchos de los aludidos sumarios. El volumen e importancia de la comisión académica en torno a estas cuestiones aún está por analizar.

Del mismo modo, los análisis antropológicos realizados en Cuba para determinar los caracteres raciales, hasta la creación de la citada comisión de la Academia de Ciencias, se basaban sobre todo en los rasgos que se apreciaban a simple vista. Las propias descripciones que se hacían de los negros y mulatos (en especial prófugos o cimarrones) eran bastante generales, y se centraban en la estatura y los rasgos de la cara y las extremidades, así como en otras manifestaciones que se observaban en la piel como cicatrices, marcas o incisiones, quemaduras, queloides, carencias, forma y posición de los dientes, si bien también en la presencia de tumores y algunas afecciones en los ojos, entre otras. Caracteres que permitían reconocerlos tanto por las autoridades como por los dueños de esclavos que reclamaban su devolución, pero también en el reconocimiento de cadáveres donde, como ya se expresó, intervinieron en ocasiones médicos y cirujanos llamados a examinarlos y testificar.

El inicio del interés por las mediciones antropométricas en la isla se inclinó más bien hacia los cráneos aborígenes, en consonancia con los estudios históricos fomentados por la Sociedad Económica de Amigos del País y el descubrimiento de restos óseos a partir de 1836, y más específicos en la década de 1840, con la llegada a Cuba del español Miguel Rodríguez Ferrer, que recorrió gran parte de ella y encontró algunos cráneos. Uno de los cuales, hallado por él en una cueva cercana al cabo de Maisí, lo donó a la Universidad habanera, donde sería estudiado y medido en 1849 por el naturalista Felipe Poey (1865-1866, t. 1, pp. 150-158), siguiendo en esencia la escuela norteamericana liderada por Samuel G. Morton. Pero, en realidad, estos eran puntuales y tanto la antropología como la antropometría estaban todavía en pañales en la isla, y habría que esperar a la década de 1870 para que arranquen con gran ímpetu, acordes con las escuelas antropológicas positivistas, en especial la francesa y la italiana, promovidas por Montané, Montalvo y otros médicos de la isla.

Ya se ha visto cómo, a través de las investigaciones de Montané en Francia, se incorporaron los estudios y tablas antropométricas en Cuba. Pese a la significación que estos concedían a esa clase de estudios, es obvia la

escasa práctica en el manejo de instrumentos, y limitados conocimientos existentes aún en torno a los mulatos y mestizos, no solo en Cuba sino en muchos países por entonces incluidos los desarrollados, donde las mediciones efectuadas se realizaban con cantidades limitadas existentes sobre todo en gabinetes y museos. El galeno francés Henri Dumont llevó a cabo estudios más profundos sobre las diversas etnias africanas, esclavas y libres, en torno a sus caracteres antropológicos y enfermedades a mediados de la década de 1860 y la siguiente, aunque existieron antecedentes importantes, realizados por Francisco Barrera, Honorato Bernard de Chateausalins y otros (García González, 2008, vol. 2; Puig-Samper y Naranjo Orovio, 2016). Cuba ofrecía en ese sentido un terreno fértil para esa clase de estudios que de inmediato se pusieron en marcha, y así los temas acerca del mestizaje en relación con los caracteres antropológicos, pero también médicos y biológicos, fueron frecuentes en diversas monografías presentadas en la Academia y, de manera más específica, en la Sociedad Antropológica en las décadas de 1870 y 1880, donde hay diversas referencias a la esclavitud en torno al cruzamiento de razas y sus derivaciones morales y humanitarias (Céspedes, 1886, pp. 108-126), los criaderos de negros en los Estados Unidos (Montalvo, como se cita en Montané, 1966, p. 80), su natalidad (Valdés Ragués, 1966, pp. 126-128), nivel de inteligencia y costumbres de los esclavos, sus aportes lingüísticos (Bachiller y Morales, 1966, pp. 159-160), enfermedades y epidemias, entre otros, donde no faltan cuestiones discriminatorias de algunos de sus miembros, acordes con el contexto científico de la época, y que no detallaremos aquí por haberlos abordados en otros estudios (García González, 1988, 2008; Naranjo Orovio y García González, 1996).

No obstante, es obvio que, en la pretendida significación que dan los antropólogos cubanos a las mediciones antropológicas para determinar la raza a la que pertenecían los individuos, existían numerosas deficiencias y hasta contradicciones en esa clase de estudios, sobre todo cuando se referían a mulatos y mestizos. En los casos aquí estudiados a esas dificultades se sumaba el asunto humanitario y moral que envolvía la determinación de la raza de personas que estaban sometidas al régimen de esclavitud o Patronato, de cuya decisión científica dependía su libertad. Esto iba más allá, porque si se demostraba que no eran de “sangre pura”,

entonces estaban también a merced de la exclusión, la discriminación y el menosprecio social que la sociedad en que vivían aceptaba como natural. Todo ello explica la posición reservada, si no altruista, que asumen algunos de estos médicos antropólogos de la comisión de mostrar seguridad en cuanto a la raza de los examinados, emitiendo un fallo inexorable. Debe tenerse en cuenta que para esa época ya el régimen esclavista había perdido mucha fuerza con la crisis económica, provocada entre otras cosas por la prolongada guerra de los Diez Años, que había arruinado a muchos hacendados y comerciantes.

Sin embargo, esto no excluyó que muchos de estos antropólogos y médicos aceptasen, siguiendo la opinión científica de la época, ciertos caracteres antropológicos y antropométricos como estigmas o símbolos de una raza inferior, y otros pertenecientes a la que estimaban superior, es decir, la blanca. Valoraron que algunos caracteres pertenecían a grupos “inferiores”, entre estos se encontraban el prognatismo, el color de la piel y las encías, el tipo de cabello, la anchura de la nariz y de los pómulos, la longitud de las extremidades y otros caracteres físicos que atribuyeron solo a los negros. Como ya se ha apuntado en otras investigaciones anteriores, no se tuvo en cuenta que estos caracteres variaban entre los negros según las diferentes tribus y etnias y del grado de mestizaje que pudiera existir entre ellas. Tales diferencias también aparecían en las poblaciones blancas, que había experimentado múltiples mestizajes a lo largo de su historia, resultando superficiales, inexactos y hasta controvertidos, pues muchos de ellos no constituían verdaderos caracteres raciales.

Referencias bibliográficas

- Academia de Ciencias (1872-1874). *Trabajos de la Comisión de Medicina legal e Higiene Pública de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana, desde su fundación* (3 vols.). Imp. La Antilla de Cacho Negrete.
- Bachiller y Morales, A. (1966). Análisis sobre el Diccionario de Voces Cubanas, de Pichardo, para evacuar la consulta del profesor de Gray, Dr. Schuchardt. En M. Rivero de la Calle (Comp.) *Actas de la Sociedad Antropológica de la Isla de Cuba* (pp. 159-160). Comisión Nacional de la Unesco.

- Barcia Zequeira, M. C. (2017). Un entorno propicio: la trata negrera en el occidente de la isla. En M. C. Barcia Zequeira (Coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (pp. 67-186). Editorial UH.
- Borrego Moreno, R. (2019). *Lo importante aquí es no morir. Azúcar, esclavitud y mortalidad en Cuba (1840-1886)* [Tesis doctoral, Universitat Jaume I]. Repositori Universitat Jaume I.
- Burnard, T. y Follett, R. (2012). Caribbean Slavery, British Anti-Slavery, and the Cultural Politics of Venereal Disease. *The Historical Journal*, 55(2) 427-451.
- Camacho Domínguez, A. (2017). La trata ilegal en el espacio trinitario: alijos, redes y emancipados (1852-1862). En M. C. Barcia Zequeira (Coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (pp. 249-290). Editorial UH.
- Castañeda Fuentes, D. (2015). Demandas judiciales de las esclavas en el siglo XIX cubano. En D. Rubiera Castillo y I. Martiatu Terry (Eds.), *Afrocubanas, historia, pensamiento y prácticas culturales* (pp. 17-29). Editorial de Ciencias Sociales.
- Castellanos, I. (1959). *Ramon Zambrana y Valdés. El precursor*. Imp. P. Fernández y Cía.
- Céspedes, B. (1886). El egoísmo y el altruismo en las sociedades primitivas. Memoria leída en la Sociedad Antropológica de la Habana el día 6 de septiembre de 1885. *El Eco de Cuba*, (1), 108-126.
- Chandler, D. C. (1981). *Health and Slavery in Colonial Colombia*. Arno Press.
- Chaviano Pérez, L. (2017). Trata ilegal en el sur de Cuba. El caso del guairo Luisa. En M. Rodrigo y Alharilla y L. Chaviano Pérez (Eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)* (pp. 213-241). Icaria editorial.
- Dumont, H. (1865). *Investigaciones generales sobre las enfermedades de las razas que no padecen la fiebre amarilla y estudio particular sobre la enfermedad de los ingenios de azúcar o hinchazón de los negros y chinos*. Imprenta del Boletín Mercantil.
- Fábregas, J. (1868). *Del Cólera Morbo Asiático y de su verdadero tratamiento curativo*. Imp. y Librería El Iris.
- Forster, M. y Smith, S. D. (2011). Surviving slavery: mortality at Mesopotamia, a Jamaican sugar estate, 1762-1832. *Journal of the Royal Statistical Society*, 174(4), 907-929.

- Fradejas Rueda, J. M. (1999). José Gutiérrez de la Vega (Sevilla 1824-Madrid 1900). Apuntes biográficos y bibliográficos. *EPOS*, (15), 449-463.
- Gálvez, F. (1870). Informe médico legal en un caso de muerte por sevicia, Discusión con los Sres. Horstmann, Lebrede, Zayas y Valdés Castro, *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*, (6), 186-187.
- Gálvez, F. (1872). Consulta para determinar si la muerte del negro Francisco fue ocasionada por los castigos que recibió, en Academia de Ciencias (1872-1874). En *Trabajos de la Comisión de Medicina legal e Higiene Pública de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana, desde su fundación* (vol. 1, pp. 535-542). Imp. La Antilla de Cacho Negrete.
- García González, A. (1988). *Actas y resúmenes de actas de la Sociedad Antropológica de la Isla de Cuba en publicaciones periódicas del siglo XIX*. Editorial Academia.
- (2008). *El estigma del color. Saberes y prejuicios sobre las razas en la ciencia hispano cubana del siglo XIX* (2 vols.). Editorial Idea.
- (2010). *Cuerpo abierto. Ciencia, enseñanza y coleccionismo andaluces en Cuba en el siglo XIX*. CSIC; Universidad de Sevilla; Diputación de Sevilla.
- Guía de forasteros de la siempre fiel isla de Cuba para el año 1867* (1867). Imprenta del Gobierno.
- Havá, J. G. (1867). Teoría y tratamiento del cólera. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*, (4), 302-322.
- (1868). Discusión académica sobre el cólera. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*, (4), 470-484, 489-501.
- (1868-69). Discusión acerca del cólera. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*, (5), 55-68, 98-110, 186-193, 325-332.
- Herrera Jerez, M. (2017). Fondeados en Sagua: el paisaje del tráfico ilegal de esclavos (1852-1858). En M. C. Barcia Zequeira (Coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (pp. 187-248). Editorial UH.
- Kiple, K. F. (1976). *Blacks in colonial Cuba: 1774-1899*. University Press of Florida.
- (2000). Deficiency Diseases in the Caribbean. En R. I. Rodgers (Ed.), *Health and Disease in Human History* (pp. 231-248). MIT Press.

- (1987). A Survey of Recent Literature on the Biological Past of the Black. En K. F. Kiple (Ed.), *The African Exchange: Toward a Biological History of Black People* (pp. 7-34). Duke University Press.
- (2010). Biology and African Slavery. En M. Smith y R. I. Paquette (Eds.), *The Oxford Handbook Slavery in the Americas* (pp. 293-311). Oxford University Press.
- y Higgins, B. T. (1992). Yellow Fever and the Africanization of the Caribbean. En J. W. Verano y D. H. Ubelaker (Eds.), *Disease and Demography in the Americas* (pp. 237-248). Smithsonian Institution Press.
- y King, V. (1981). *Another Dimension to the Black Diaspora: Diet, Disease and Racism*. Cambridge University Press
- y Kiple, V. (1991). Deficiency Diseases in the Caribbean. En H. Beckles y V. Sheperd (Eds.), *Caribbean Slave Society and Economy* (pp. 173-182). Ian Randler Publishers; James Currey Publishers.
- Lee, D. (1998). Yellow Fever and the Slave Trade: Coleridge's The Rime of the Ancient Mariner. *English Literary History*, 65(3), pp. 675-700.
- Lletor y Castroverde, J. de (1839). *Discurso inaugural que, para la apertura solemne del primer curso de Medicina Legal y de jurisprudencia médica, pronunció el día 24 de noviembre de 1839 en el Real Colegio de San Carlos de la Habana*. Imp. de R. Oliva.
- López Denis, A. (2005). Melancholia, Slavery and Racial Pathology in Eighteenth Century Cuba. *Science in Context*, 18 (2), 179-200.
- Luis, W. (1990). *Library Bondage. Slavery in Cuban Narrative*. University of Texas.
- Marquese, R., Parron, T., Berbel, M. (2016). *Slavery and Politics. Brazil and Cuba, 1790-1850*. University of New México Press.
- Mestre A. (1867). Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*, (4), 291-302.
- Gálvez, F. (1870). Informe médico legal en un caso de muerte por sevicia, Discusión con los Sres. Horstmann, Lebrede, Zayas y Valdés Castro, *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*, (6), 186-187.
- Montalvo, J. R. (1880-1881). Calificación de razas (Discusión). *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana*, (17), 397-402; 498-499.

- (1887). Reconocimiento de razas. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana*, (24), 226-232.
- Montané, L. (1877). La antropología en Cuba. Consideraciones generales sobre el estado e importancia de la antropología en la isla de Cuba. *Revista de Cuba*, (2), 363-369.
- (1966). De la raza negra. En M. Rivero de la Calle (Comp.), *Actas de la Sociedad Antropológica de la Isla de Cuba* (pp. 80-83). Comisión Nacional Cubana de la Unesco.
- Muñoz, J. J. (1867). Dos palabras acerca del grado de frecuencia de la demencia parálitica en la isla de Cuba. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana*, (3), 327-337.
- Naranjo Orovio C. y García González, A. (1996). *Racismo e inmigración a Cuba en el siglo XIX*. Ediciones Doce Calles.
- Paquette, R. (1988). *Sugar is Made with Blood; The Conspiracy of La Escalera and the Conflict Between Empires Over Slavery in Cuba*. Conn.
- Poey y Aloy, F. (1865-1866). Cráneo de un indio caribe. En F. Poey (Comp.), *Repertorio Físico Natural de la Isla de Cuba* (t. 1, pp. 150-158). Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M.
- Puig-Samper, M. A. y Naranjo Orovio, C. (2017). Salud y enfermedad en los esclavos antillanos. En F. Huertas (Comp.) *Convergencias: descifrando el Puerto Rico Plural* (pp. 35-64). Asociación Puertorriqueña de Historiadores.
- Reid-Vázquez, M. (2011). *The Year of the Lash free People of Color in Cuba and the Nineteenth Century Atlantic Word*. Athenas, Georgia: University of Georgia.
- Reynés de Verdier, J. A. (1868). Algunas consideraciones generales sobre la raza negra, su patología y terapéutica. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana*, (5), 139-148; 180-186.
- Riva, M. (1874-1875). Reconocimiento de raza. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana*, (12), 383-394.
- Rivero de la Calle, M. (Comp.) (1966). *Actas de la Sociedad Antropológica de la Isla de Cuba*. Comisión Nacional Cubana de la UNESCO.
- Rodrigo y Alharilla, M. (2005). Empresarios en la distancia con el negocio en Cuba y la vivienda en Cataluña (1830-1880). *Illes Imperis*, (10-11), 153-166.
- (2006). Los amargos beneficios del dulce. Azúcar, Cuba y deuda ecológica. *Anuario de Estudios Americanos*, 63 (1), 211-232.

- Ruz, J. F., Mestre, A. y Havá, J. G. (1866-67). Consejos higiénicos para preservarse del cólera y medios de combatir su invasión; por la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana. *Anales de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana*, (4), 257-274.
- Sarracino, R. (1989). *Inglaterra: sus dos caras en la lucha cubana por la abolición*. Letras Cubanas.
- Sauvalle, F. (1871). *Informe sobre los chinos*. s. e.
- Thode Jensen, N. (2012). *For the Health of the Enslaved. Slaves, Medicine and Power in the Danish West Indies, 1803-1848*. Museum Tusculanum Press.
- Turnbull, D. (1840). *Viajes en Occidente: Cuba con avisos de Puerto Rico y el comercio de esclavos*. Longman, Orme, Brown, Green y Longman.
- Valdés Ragués, P. (1966). Estudio estadístico en que compara la naturalidad [natalidad] de la raza blanca de la raza negra en los Estados Unidos. En M. Rivero de la Calle (Comp.), *Actas de la Sociedad Antropológica de la isla de Cuba* (pp. 126-128). Comisión Nacional Cubana de la Unesco.
- Zambrana, R. (1872). Consulta sobre cuál de los atestados facultativos está más conforme con los principios de la ciencia y si la muerte del negro Hipólito fue obra de un suicidio o de un homicidio. En *Trabajos de la Comisión de Medicina legal e Higiene Pública de la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana, desde su fundación* (t. 1, pp. 177-181). Imp. La Antilla de Cacho Negrete
- Zeuske, M. (2016). Cosmopolitas del Atlántico esclavista: los “africanos” Daniel Botefeuf y su esclavo de confianza Robin Botefeuf en Cuba. *Almanack Guarulhos*, (12), 129-155.

Huellas de horror: esclavitud, alimentación y enfermedades en los ingenios habaneros del siglo XVIII⁵⁴⁹

Mercedes García Rodríguez
Universidad de La Habana

Pese a que la alimentación está ligada a significados que trascienden lo puramente biológico, formando parte de las costumbres e identidad cultural de cada país o región geográfica, en Cuba este aspecto se ha estudiado poco desde la perspectiva histórica. Tampoco abundan los estudios que relacionen esclavitud, alimentación y salud, que es el tema que nos ocupa; solo algunos historiadores han dedicado al tema un espacio puntual dentro de sus obras. (Borrego Moreno, 2016; Moreno Friginals, 1978, 2002; Sarmientos, 2009; Ortiz, 1975). Esto se ha debido a dos factores: la escasa documentación de archivo sobre estos asuntos y el haber sido considerado durante mucho tiempo un problema del campo antropológico y cultural, más que propiamente histórico.

Las nuevas prácticas historiográficas han modificado esa mirada y han abierto un interesante campo de investigación en el estudio de las sinergias entre la fuerza de trabajo, la alimentación y sus

549. Este trabajo forma parte del proyecto “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n. 823846. Professor Consuelo Naranjo Orovio, Instituto de Historia-CSIC, directs this project.

enfermedades, estudiando cómo y por qué hubo una estrecha relación entre ellos en los sistemas esclavistas de explotación. En esta dirección hemos orientado nuestro estudio, tratando de explicar cómo el tipo de trabajo realizado por los esclavos y la alimentación de las dotaciones influyeron en las enfermedades que estos sufrieron en los ingenios habaneros del siglo XVIII. Los resultados mostrarán las terribles consecuencias que una alimentación deficiente y un trabajo agotador, arriesgado e inhumano dejaron en los esclavizados.

La alimentación de los esclavos

Sobre la alimentación en los ingenios y las formas o vías de garantizarla, estableceré dos etapas que se corresponden con los avances del crecimiento azucarero en Cuba: la etapa preplantacionista, que aproximadamente se extiende desde finales del siglo XVI hasta la última década del siglo XVIII, y la etapa de plantación, que se estrena con el siglo XIX.

Entre estos dos momentos hay diversas modalidades de organización interna de la producción y explotación de las capacidades instaladas por unidad, además de fuertes contrastes entre la disponibilidad de capitales de inversión por propietarios, e incluso diferencias interesantes en la forma de explotar, alimentar y gobernar la fuerza de trabajo esclava. Súmese a ello que en todos los tiempos históricos el renglón azucarero cubano se ha caracterizado por ser marcadamente heterogéneo, ya que en un mismo periodo de tiempo no todas las unidades azucareras lograron crecer a la par en parámetros claves y medibles, en cuanto a la tecnología instalada, la extensión de tierras cultivables, la cantidad de esclavos en cada dotación, los volúmenes productivos, etc. Estas complejidades y diferencias obstaculizaron poder establecer una dieta estandarizada de alimentos para todas las dotaciones.

Tampoco hubo un patrón único de atención a la salud esclava. Cada propietario, de acuerdo con sus recursos económicos y sus intereses, decidió el método a seguir, tanto en la forma como en el lugar de atención a sus esclavos enfermos. En el campo alimentario, los esclavos de los ingenios preplantacionistas tuvieron cierta independencia de sus amos para autoabastecerse, apelando a las producciones de sus conucos, con las que, en parte, complementaron su cuota diaria de proteína que los amos

les entregaban, junto a algunas viandas o cereales. En cambio, en los ingenios de plantación o de nueva planta los esclavos dependían totalmente del amo para su alimentación, y los propietarios dependían a su vez del comercio de importación para obtener los alimentos esenciales con que abastecer sus dotaciones.

Ante la gran demanda internacional de azúcar y los elevados precios alcanzados por dicho producto, el trabajo esclavo se concentró en la producción del dulce en los “ingenios modernos”, por lo que se eliminaron los conucos de subsistencia. Esto coincidió con el aumento del número de esclavos por unidad, al desmonopolizarse la trata, haciendo imprescindible la compra de grandes cantidades de tasajo y pescado salado para garantizar la proteína diaria, además de tener que comprar los necesarios cereales y viandas para complementar la alimentación de las dotaciones, que en periodos precedentes resolvían los conucos.

En los ingenios de preplantación e incluso en algunos ingenios de épocas posteriores, los esclavos recibían de manos de su propietario la proteína para sus tres comidas diarias, y algún que otro alimento adicional para ensanchar su canasta básica, pero, como se ha comentado, muchos de estos alimentos salían de los conucos de subsistencia. Es un hecho innegable la contribución de los propios esclavos a su alimentación, con un trabajo adicional en las parcelas que les entregaron sus amos en usufructo. Sus producciones aliviaron los gastos de manutención esclava⁵⁵⁰.

Los mayores repartían raciones de carne “fresca de vaca o buey”, tasajo o pescado salado, según las existencias en la oficina-almacén del batey de cada unidad; por lo general, era algo más de media libra per cápita; es decir, entre 8 y 12 onzas, pero hubo dueños que, por disponer de poco capital para invertir en alimentos, entregaban menos cantidad de carne de la estipulada, moviéndose diariamente entre las 5 y 6 onzas de tasajo, carne o pescado. Para suplir esta disminución proteica entregaban entre 6 y 8 plátanos diarios, o su equivalente en boniatos o yucas, que

550. Más allá de la producción de alimentos para el autoabastecimiento de los esclavizados, los excedentes productivos que alcanzaron contribuyeron a engrosar las ganancias del señor del ingenio, pero un pequeño remanente de frutos se dejaba a sus cultivadores esclavos, para su consumo, venta o intercambio en los mercados cercanos.

los esclavos ingerían casi siempre hervidos o asados, y alguna que otra vez el mayoral repartía unas onzas de harina de maíz para que se preparara el funche⁵⁵¹ (Barrera Domingo, 1953, p. 44; García Rodríguez, 2007).

Contribuyeron a enriquecer la dieta del esclavo las frutas tropicales de estación que encontraban a su paso por los bosquecillos, las guardarrayas y los linderos de los ingenios donde laboraban. Las frutas como el plátano, el mango, el coco, la guayaba, el anón, la guanábana, la naranja, la mandarina, el tamarindo y el mamey crecían silvestres, siendo fácil su acceso a los esclavos rurales.

Todas estas frutas tropicales, ricas en nutrientes, fibras y vitaminas, especialmente los cítricos como la naranja y la mandarina, y las semiácidas como el mango y la guayaba, fueron consumidas por los esclavos, aunque las naranjas, los plátanos, los mangos y las guayabas, muy abundantes en los campos de Cuba, eran sus preferidas. El mango, por ejemplo, es rico en vitamina A y en el complejo vitamínico B (B1, B2, B3, B5, B6 y B9), así como en vitamina C, E y K. Además, contiene fósforo, hierro, potasio, zinc, sodio y un alto porcentaje de yodo. La guayaba, por su parte, es rica en calorías y fibras, así como en vitamina C, potasio y sodio, por lo que complementa muy bien a cualquier dieta alimentaria, y el plátano es un gran proveedor de fibra, vitaminas A, C, E, B5 y B6; además, es rico en varios minerales esenciales como el potasio, el calcio y el sodio. Esto reafirma nuestro criterio de que la dieta esclava en los ingenios de preplantación no fue ni monótona ni desequilibrada, ya que tuvo en la carne y el pescado la proteína, en las viandas los carbohidratos y fibras, y en las frutas tropicales los nutrientes y vitaminas. Lo peor en su alimentación fue la deficiente preparación y cocción de los alimentos, pobres en cantidad y calidad.

Las continuas recomendaciones médicas sobre cómo debían comerse las frutas los esclavos confirman que estos apelaron sistemáticamente a ellas en su dieta diaria, quizás por quedarse con hambre tras ingerir su cuota de alimentos, pues, como apuntamos, no era abundante.

551. El funche resultó un plato muy barato y fácil de elaborar para repartir a los esclavos. Se componía de harina de maíz seca, que bien disuelta en agua se cocinaba a fuego medio; se le agregaba grasa animal, en dependencia de su existencia en el ingenio, y sal. Algunas veces se le ponían plátanos o boniatos asados y se consumía acompañada de pescado salado o tasajo.

Los médicos de esclavos advertían a los propietarios y mayores que vigilaran la ingestión de los mangos y guayabas, pues:

[...] comidos en demasía y sin estar en su punto producían disenterías, inflamaciones agudas del estómago, el esófago y del hígado, en algunos casos provocaba evacuaciones de sangre que muchas veces terminaban con la muerte de los esclavos... (Barrera Domingo, 1953; Chateausalin, 1854, p. 208).

Ambos médicos recomendaban comer solamente los mangos maduros y siempre en pocas cantidades para evitar que, en vez de alimentar a los esclavos, funcionaran como purgantes. Como complemento energético a esta cuota alimentaria, algunos amos y mayores les permitían tomar un poco de guarapo cada día y repartían como premio pequeñas porciones de miel de purga y algún azúcar de raspadura. Así lo hacía la Compañía de Jesús, que gratificaba a los esclavos cuando terminaban una buena zafra (García Rodríguez, 2007).

La orden jesuita fue propietaria de tres importantes ingenios en la región: el San Ignacio de Río Blanco, el Poveda y el Barrutia. La compañía, con una pionera mentalidad de empresa, se preocupó y se ocupó de llevar rigurosamente sus cuentas de gastos y haberes, lo que permitió reconstruir la contabilidad de sus ingenios hasta su expulsión en 1767, así como su funcionamiento en el interior de sus propiedades, el trato a los esclavos, su régimen de premios y castigos y, sobre todo, los gastos en la manutención de sus dotaciones esclavas y otras cuestiones no menos interesantes (García Rodríguez, 2000). Una carta del administrador del ingenio Poveda, Julián Valverde, al administrador general de Temporalidades, encargado de controlar las propiedades incautadas a los jesuitas, ejemplifica lo dicho sobre los premios y el trato a los esclavos:

[...] Me dijo el mayoral que era práctica en todos los ingenios repartirla [la raspadura] entre los negros que trabajan en las pailas y tachos y que esa misma costumbre la habían respetado y usado los Padres Jesuitas en todos sus ingenios al entrar en el negocio, en virtud de ello le di el permiso para que la repartieran pero [ante la posibilidad de vender la horma de raspadura a 8 reales] suspendí tal permiso esta semana y están los negros,

tanto por raspadura como por no permitírseles que tomen guarapo a diario, muy mal contentos y desertan muchos yéndose al monte... pero ya se irán acostumbrando [...]⁵⁵².

Sin embargo, la subida de los precios del azúcar y la introducción de un mayor número de esclavos en las unidades en la segunda mitad del siglo XVIII modificó la mentalidad de los dueños y administradores. A los esclavos se les aumentó la intensidad del trabajo y se les rebajó la cuota de alimentos para aminorar gastos. En este sentido, es muy clara la respuesta de Pedro Agustín Charum, administrador general de Temporalidades, a Julián Valverde:

[...] Ha hecho Ud. bien en suspender la entrega de raspadura a los negros, esta libertad era un abuso [...] trajo mucho perjuicio a la producción y a las ganancias. También ha hecho bien en quitarles que tomen guarapo, que traía mucho el desorden en las calderas y la pérdida final de azúcar, solamente se les ha de dejar a los esclavos el guarapo de resultas de las meladuras y claros y que tomen del cocido solamente algún enfermo del pecho que necesite este remedio⁵⁵³.

Otro ejemplo, tomado del ingenio San Ignacio de Río Blanco, embargado a los jesuitas en 1767, servirá para ilustrar lo dicho:

Borges [mayoral del ingenio] [...] rebaje Ud. la ración de carne de los negros y sirva la ración orientada, al estilo del *Barrutía* [8 oz. de carne al día y más cantidad de viandas] y si es menester cuide se siembren platanales en la cantidad que juzgue necesaria para la manutención de los negros con vistas a que pueda aminorarse la ración de carne que hoy resulta muy costosa⁵⁵⁴.

552. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Cuba, leg. 1101. *Carta del Administrador del Ingenio Poveda al Administrador General de Temporalidades*. 25 de diciembre de 1767.

553. AGI, Cuba, leg. 1101. *Carta del Administrador General de Temporalidades al administrador del Ingenio Poveda*. 27 de diciembre de 1767.

554. AGI, Cuba, leg. 1101. *Carta del Administrador de Temporalidades al Administrador del Ingenio Río Blanco*. 7 de septiembre de 1767.

La respuesta del mayoral del Río Blanco, Leandro Luis Borges, no se hizo esperar:

Sr. Charum [administrador de Temporalidades] [...] en este ingenio no se puede minorar la ración de carne a los negros por ser un ingenio nuevo y no tener plátanos y otras viandas que abundan en los ingenios antiguos, que en este no los hay por ser moderno y todo el terreno que hay desmontado, en donde se puede sembrar, lo tengo cultivado de caña como era costumbre de sus anteriores dueños [...] [su negativa se justificaba en que] [...] una arroba de azúcar bien colocada en el mercado vale igual o más que una de carne, por ello es necesario tener a los negros en los laboreos del dulce [...] ⁵⁵⁵.

La solución para resolver el avituallamiento de carnes y cereales con destino a este ingenio, nuevo, moderno y atípico en su época, vino “extrañamente” del director del almacén general de Fortificaciones, que a su vez se nutría de las compras hechas con el dinero y la plata enviados desde México bajo el nombre de *situados*.

Una papeleta, con características propias de un actual cheque al portador, que encontramos entre la documentación de las temporalidades y presentamos a continuación, es prueba de lo que para muchos propietarios fue una solución temporal a las necesidades de abastecimiento de sus ingenios.

El Guarda Almacén de Fortificaciones Don Alejandro Sobrevilla, entregará al dador de ésta, 68 arrobas de tasajo, para la manutención de los negros del ingenio *Río Blanco* perteneciente a la casa que fue el Colegio de la Compañía de Jesús de esta ciudad [...] entregarle también tela de Bramante para vestuarios, cebo, sal, arroz, frijoles, y maíz y cualquier otra cosa que solicite [...] ⁵⁵⁶.

555. AGI, Cuba, leg. 1101. *Carta del Administrador del Ingenio Río Blanco al Administrador General de Temporalidades*. 12 de septiembre de 1767.

556. AGI, Cuba, leg. 1098. *Razón de la carne, víveres y demás géneros que por orden del Sr. Don Miguel de Altarriba del Consejo de S.M. e Intendente General del ejército y con aprobación del Sr. Don Nicolás J. Rapun Ministro Interventor de Fortificaciones, se han entregado a los ingenios embargados a la Compañía de Jesús de La Habana*. 1768-1769.

A cambio de esta “subvención” muchos esclavos del Río Blanco y otros ingenios que recibieron similar “auxilio” fueron enviados a laborar en las obras de cantería de las fortalezas en construcción. Este singular desvío de recursos, pagado con trabajo esclavo, al parecer fue habitual en la época, convirtiéndose en un negocio redondo y lucrativo para ambos extremos, es decir, para los funcionarios reales y para los señores de ingenios; si alguien perdió, fue la Real Hacienda.

Como la zafra del Río Blanco debía continuar, su mayoral redobló la intensidad del trabajo a los esclavos que permanecieron en el ingenio; estos debían hacer su tarea y la de los que trabajaban temporalmente en la construcción de los fuertes. Fuera de estos “arreglos negociados para el avituallamiento de ingenios”, los hacendados azucareros, por lo general, compraban la carne de res y el tasajo en los mercados de la ciudad o directamente en las haciendas ganaderas que rodeaban La Habana.

La tabla que mostramos a continuación contiene los gastos de la Compañía de Jesús en la atención de sus dotaciones. Estas cifras no deben generalizarse al resto del universo azucarero, pero ilustran los costos destinados a la vestimenta, la alimentación y la atención médica y espiritual para las dotaciones esclavas.

Tabla 1. Gasto de manutención anual por esclavo en los ingenios de jesuitas, 1767

Ingenios	Consumo diario de carne	Consumo anual de carne	Gasto anual en carne (2 ps/@)	Costo de atención médica anual	Costo eclesiástico	Esquifaciones de bramante* (2 mudas al año)		Gasto total por esclavo
						Hombre	3 ps y 4 reales	
Río Blanco	0,8 lb (12,4 oz.)	11,5 @ (132,3 kg)	23 ps	6 ps	2 ps	Mujer	5 ps y 4 reales	36 ps y 4 reales
						Niño	3 ps	34 ps
						3 ps y 4 reales		30 ps y 4 reales
Poveda	0,6 lb (9,6 oz)	9,4 @ (108,1 kg)	19 ps	6 ps	2 ps	3 ps y 4 reales		27 ps y 4 reales
Barrutía	0,5 lb (8 oz)	7,8 @ (89,7 kg)	16 ps	6 ps	2 ps	3 ps y 4 reales		27 ps y 4 reales

Nota: 25 lb = 1 @ = 11,5 kg; 1 peso plata = 8 reales.
*Bramante: tela gorda pero ordinaria, al precio de 1 peso la vara. Para los hombres la muda consistía en calzón, casaca y sombrero de paja, y para las mujeres, en saya, blusa y turbante. Para los niños se elaboraban dos o tres pañales y dos mamelucos a modo de pequeños camisones.
Fuente: García Rodríguez, 2000, p. 143.

Como puede apreciarse en la tabla anterior, el precio de la carne había subido en 6 reales respecto a su costo en décadas anteriores; ahora la arroba costaba 2 pesos (16 reales de plata) y en años posteriores llegó a duplicarse. Empero, no siempre la carne fue tan cara: en las primeras décadas del siglo XVIII, la arroba de carne fresca de vaca costaba 1 peso 2 reales, mucho más barata que cereales como el arroz, el trigo y la harina de maíz, cuya arroba no bajaba de los 2 pesos.

En 1708, Luisa de Urabarro, heredera del ingenio San Antonio, compró para la alimentación anual de su dotación —compuesta por 24 negros— 182 arrobas y 21 libras de carne entre salada y fresca, por un valor total de 202 pesos de a 8 reales, a razón de 1 peso 2 reales la arroba, y 26 fanegas de harina de maíz por 58 pesos, a razón de 2 pesos 2 reales la arroba. Con dicha carne y harina también se alimentaba el mayoral, el carpintero y los ocho trabajadores libres contratados en el ingenio, a quienes se les rebajaba del jornal el valor de los alimentos consumidos, con la excepción del mayoral. En 1709, la propietaria adquirió 163 arrobas y 8 libras de carne entre salada y fresca, por valor de 182 pesos, y similar cantidad en el año 1710. En estos años compró en los almacenes de la ciudad sal, granos, harina, café y manteca de cerdo, para complementar la alimentación de sus esclavos y personal libre contratado⁵⁵⁷. En 1742 los propietarios del ingenio San Francisco del Guatao, Miguel Castro Palomino y Nicolás Duarte, compraron, para cada mes de zafra, 4 arrobas de carne fresca de vaca a 1 peso 3 reales la arroba, y 3 arrobas de tasajo, además de sal, legumbres, harina de maíz, manteca de cerdo y 14 esquifaciones de cañamazo, para vestir a igual número de esclavos⁵⁵⁸.

Este panorama de abundancia de carne fresca y tasajo a buenos precios fue cambiando a medida que avanzó el siglo. La proteína animal se fue encareciendo debido a que la mayoría de las haciendas de ganado de occidente se demolieron, dando paso a fundos de ingenios, lo cual redujo sensiblemente las ofertas de ganado en pie y de carne fresca y salada, en un momento en el que, al liberarse la trata, se introdujo una gran cantidad de esclavos

557. Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Protocolos Notariales de La Habana. Escribanía Fornaris. Año 1712, fols. 561-565v. *Cuenta de gastos y haberes del ingenio San Antonio desde 1708 a 1711*.

558. ANC, Protocolos Notariales de La Habana. Escribanía Fornaris. Año 1712, fols. 561-565v. *Cuenta de gastos y haberes del ingenio San Antonio desde 1708 a 1711*.

en las nuevas plantaciones. Al aumentar la demanda de alimentos, disparó el precio de la carne, que no volvió a bajar, sino que continuó subiendo.

El ingeniero militar Agustín Crame⁵⁵⁹, en su *Discurso sobre el fomento de la Isla de Cuba* de 1765⁵⁶⁰, expuso a Carlos III la situación de los hacendados azucareros ante la subida de los precios de la carne vacuna y su limitada oferta en La Habana en la segunda mitad del siglo XVIII, así como la conveniencia de tomar medidas que mejoraran la situación. Aliado de la oligarquía habanera del azúcar, Crame sugirió que se impusiera a la villa de Puerto Príncipe la obligación de abastecer a La Habana anualmente con 25 o 30 mil arrobas de carne salada a buen precio, para suplir las necesidades de los dueños de esclavos, garantizando así la producción de azúcares, que dejaba grandes ganancias a la Real Hacienda. Otra de sus propuestas fue la de “autorizar que se establezcan pesquerías, al igual que hacen en las colonias extranjeras, que mantienen con ello a sus dotaciones...”. Según su opinión, esto reduciría los gastos en avituallamiento, pues el pescado era alimenticio, muy barato y había en abundancia en los mares que rodeaban a la isla; por otra parte, se convertía en un alimento duradero si se procedía a salarlo. En relación con el fomento de la producción de azúcar, que, aunque era considerable, aún le faltaba un mercado estable en la región, Crame indicó la conveniencia de:

[...] abrir [desde La Habana] un nuevo comercio con el continente americano, especialmente con Tuspan, Tamagría y Tampico, de donde los hacendados azucareros de La Habana podrían recibir cada año, a precios muy cómodos, 50.000 arrobas de carne salada, para suplir con ello lo que no pudiera enviar Puerto Príncipe y Campeche, el pago sería con azúcares...⁵⁶¹.

559. Agustín Crame, ingeniero militar, de origen belga, al servicio de la Corona española, participó en la construcción de algunas fortalezas militares en el Caribe. Vino a La Habana en época de Ricla; trabajó en la construcción de los castillos de San Domingo de Atares y El Príncipe, que formaron parte del sistema defensivo de la ciudad de La Habana en los siglos coloniales. Crame estudió a profundidad los problemas y necesidades de la isla, elaborando a partir de todas sus observaciones y experiencias su *Discurso sobre el fomento de la Isla de Cuba*, en 1765, el cual es una radiografía de la economía criolla en ese momento, de ahí su importancia como fuente testimonial.

560. AGI, Santo Domingo, leg. 1157.

561. AGI, Santo Domingo, leg. 1157.

Las tres propuestas de Crame eran beneficiosas a los hacendados habaneros, y no por separado, sino materializándose a la vez para dar un impulso al azúcar y reducir sensiblemente los gastos en la alimentación esclava.

Quizás todo lo anterior explique por qué los hacendados azucareros mantuvieron durante todo el siglo XVIII el interés por incentivar el trabajo esclavo en los conucos y especialmente impulsar la crianza de cerdos y aves de corral, como la gallina de guinea, introducida desde África, que se reprodujo con gran rapidez en Cuba, y los cerdos, que fueron incorporados a la crianza como otra alternativa de consumo, sobre todo por su grasa. Los esclavos utilizaban la corteza de cerdo (chicharrones) y su manteca para la preparación del funche, y su carne era vendida o cambiada por ropa y otras menudencias en las ciudades. Es posible que, ante alguna situación desesperada, los amos de ingenios hubieran apelado a la carne de cerdo para repartir a la dotación, pero no fue lo habitual y no se han encontrado reportes de ello.

Cuando se habla de alimentación esclava, algunos autores tienden a minimizar o incluso a desconocer el importante papel que desarrollaron los conucos de autoconsumo dentro de los ingenios preplantacionistas. Los argumentos esgrimidos para tal posición son la falta de estadísticas o datos cuantificables sobre lo producido y consumido en esos conucos. Si bien es cierto que los datos cuantitativos no son abundantes, pues la documentación de estos ingenios se mueve en una etapa preestadística de la historia insular, sí existen evidencias, al menos, para demostrar que los conucos atendidos por esclavos funcionaron con buena productividad en no pocos ingenios de la región, y que contribuyeron a la diversificación agraria dentro de estas unidades.

Sin embargo, hubo variantes en las formas de organizar la producción de estos cultivos menores. Junto a la producción dentro del conuco tradicional, entregado de forma individual y en usufructo al esclavo y su familia, también se aplicó otra fórmula, al parecer con buenos resultados, y fue la de cultivar colectivamente un área asignada por el amo para la subsistencia de la dotación. En esa área se plantaban uno o varios productos de interés del hacendado, que a la vez resolverían parte de los alimentos de consumo diario de la dotación. Por ejemplo, tan tempranamente como 1704, se cuantificaron, en el ingenio Nuestra

Señora de la Concepción de Río Piedras, propiedad de Jacinto Pita Figueroa, 14.000 cepas de plátanos vianda y unos 1.500 plantíos de boniato; también se tasaron unas 380 cepas de ñame, que el mayoral advierte que eran atendidas en su conjunto por los esclavos de la dotación, que no pasaban de 40⁵⁶².

En 1760, de las nueve caballerías cultivables que se reconocieron en la tasación del ingenio San Luis de Gonzaga, una caballería y media se declaró como sembrada de boniatos, malanga, ñame y yuca, y otra caballería sembrada de plátanos y árboles frutales de variadas clases⁵⁶³. Ambas caballerías se encontraban divididas y entregadas como conucos a los esclavos de la dotación. El ingenio El Retiro, de Miguel Ciriaco de Arango, fue tasado en 1772 para una solicitud de crédito. En la estimación aparece que sus 72 esclavos habían sembrado 6.000 cepas de buen plátano, 1.500 de yuca y unas 3.000 cepas de ñame y boniato, además se incluyó, sin darle valor, un pequeño maizal que se estaba sembrando⁵⁶⁴.

En 1764, los tasadores del ingenio Nuestra Señora de Regla, alias El Retiro, dejaron plasmado en la descripción que poseía dos casas de tabaco con sus cujes, por un valor de 2.352 pesos, y una siembra de tabaco bien tratada, en una caballería cultivada por los esclavos, de la cual no se expresó su valor⁵⁶⁵.

Como curiosidad, aunque no fue el único, presentamos el caso del ingenio San Antonio, de los marqueses de Villalta, que en 1783 poseía 500 colmenas con sus enjambres, instaladas en la arboleda de frutales del ingenio, además de 135 cajones con panales⁵⁶⁶. No hay que olvidar cuán importantes eran entonces las producciones de cera y miel, la primera para la fabricación de velas y la segunda para endulzar postres y confeccionar golosinas, además de su uso farmacéutico, ya que la consumían los esclavos cuando enfermaban. Se mezclaba la miel de abejas con aguardiente para aliviar la tos y descongestionar el pecho.

562. ANC, Protocolos Notariales de La Habana, Escribanía Fornaris, fols. 484-488v. *Tasación del ingenio*.

563. ANC, Bienes del Estado, leg. 3, núm. 34. *Tasación de ingenio*.

564. ANC, Bienes del Estado, leg. 8, núm. 4.

565. Biblioteca Nacional José Martí, La Habana (BNJM), Colección de Manuscrito de Pérez Beato. *Tasación del ingenio El Retiro, solicitada por sus herederos en 1764*.

566. ANC, Protocolos Notariales de La Habana, Escribanía de Salinas, año 1783, fols. 1001-1004v.

Los cultivos referenciados y sus elevados volúmenes de producción muestran que los esclavos eran grandes productores y, a su vez, consumidores de carbohidratos y frutas. Si contrastamos el número de esclavos por ingenio y lo relacionamos con las cifras de producción de los conucos, se puede concluir que eran dotaciones relativamente pequeñas para consumir tan elevadas cifras de alimentos producidos, lo que evidencia que en estos conucos se logró un excedente productivo que se empleó para el intercambio o la venta de alimentos fuera del ingenio. Este excedente casi siempre era dividido entre el esclavo, el amo y el mayoral, quedando en manos del esclavo productor la menor parte (García Rodríguez, 2007).

Algo importante, y que también llama la atención en la producción diversificada de estos conucos, son los cultivos de tabaco, cacao y café que indistintamente, o a la vez, se cosecharon en estas parcelas. En muchos ingenios aparecen tasadas estas siembras, que generalmente variaban en su volumen, aunque sus cifras no llegaron a ser tan elevadas como las siembras de plátanos o boniatos. Quizás, en aquellas unidades azucareras de mayor cultivo de tabaco y café, se permitió a los esclavos su consumo, cuyo uso y gusto ya traían incorporados de sus regiones de origen. Algunos documentos de la época advierten sobre la costumbre de los esclavos de ingenios de fumar o mascar tabaco tras las comidas⁵⁶⁷. Respecto al café ingerido como infusión, tanto en la literatura de la época como en algunos de los testimonios escritos por los viajeros que visitaron la isla, aparecen referencias sobre la costumbre de los esclavos de tomar un poco de café fuerte antes de iniciar el trabajo, hábito que con el paso del tiempo se extendió a toda la población y ha llegado a la actualidad. En la práctica, y según estos comentarios de la época, el café fuerte parece haber sido el desayuno esclavo, o la primera de esas tres comidas estipuladas al día. Algo que llamó nuestra atención fue la escasa referencia al arroz dentro de los alimentos de consumo esclavo en el periodo estudiado, dado que existe una tesis historiográfica que da por hecho el alto consumo de este cereal en las plantaciones caribeñas.

567. BNJM, Colección de Manuscrito de Pérez Beato. *Tasación del ingenio el Retiro, solicitada por sus herederos en 1764*.

En Cuba no existen estudios monográficos sobre el consumo de arroz ni para la alimentación esclava, ni para el resto de la población; solo algunos artículos aislados esbozan este asunto como el de Borrego Moreno (2016), donde el autor defiende la tesis de que con el desarrollo de la agricultura comercial y la consolidación de las relaciones de producción esclavistas se impuso en la alimentación esclava la “opción cerealista”, monótona y pobre en nutrientes, donde el arroz formó parte esencial de la dieta básica del esclavo, junto al tasajo o el bacalao y la harina de maíz. Y nos deja saber que, en muchos ingenios cubanos, como los de Julián Zulueta, se repartía a la dotación una cuota básica de arroz cada día, con un poco de tasajo y en ocasiones algunos plátanos (Borrego Moreno, 2016, pp. 183-191). Explica este autor que el arroz blanco, al que se ha quitado su cáscara, es deficiente en tiamina (vitamina B1), y si a esto se suma el desequilibrio alimentario de los esclavos, con una dieta básicamente de carne y cereales, era lógico que en los ingenios del siglo XIX fueran abundantes los esclavos que padecían el beriberi, enfermedad por falta de vitamina B, que ataca el aparato cardiovascular y el sistema nervioso, dejando sin fuerza a los músculos y atrofiando los nervios centrales. El beriberi afectaba principalmente a los jóvenes en edad de desarrollo, que por lo general morían (Borrego Moreno, 2016, pp. 192-194).

Tras examinar un gran volumen de fuentes y documentos de los siglos XVII y XVIII con la intención de seguir el rastro del arroz en Cuba y particularmente en la dieta del esclavo, pudimos conocer que apenas hay datos de este cultivo y de su adquisición por compras para el consumo de las dotaciones de ingenios hasta las dos últimas décadas del siglo XVIII, en que algunos informes al rey, contratos de refacción y comentarios de la época comienzan a advertir de su presencia en los ingenios. También existen algunas evidencias que muestran cierta producción de arroz en al menos tres ingenios y seis estancias de labor en el partido de Jesús del Monte en el año 1768⁵⁶⁸. A estos datos se suma lo narrado por Barrera Domingo (1953) sobre el arroz comprado en México en la década de 1780, con la intención de tener reservas de alimentos duraderos para repartir entre las dotaciones, ante la posible entrada de España en una

568. AGI, Cuba, leg. 1097. *Relación de los estragos que ha ocasionado el uracan [sic] Santa Teresa del día 15 de octubre de 1768 en el Partido de Jesús del Monte de mi cargo.*

guerra con los ingleses. Esto pudiera demostrar una práctica en apelar al arroz como alimento de contingencia, por ser un cereal resistente a los cambios de temperatura y humedad, que bien almacenado contribuiría a evitar las hambrunas entre los esclavos en época de huracanes, sequías o confrontaciones bélicas.

Los dos informes encontrados en el Archivo General de Indias que reportan al rey sobre los estragos causados por el huracán Santa Teresa en el partido Jesús del Monte, de La Habana, en 1768, contienen información aportada por los mayores de los ingenios Santa Catarina, propiedad de Juana de Arriaga; La Artillería, del presbítero Carlos del Rey, y el Santo Cristo de Paso Seco. Se informa sobre los daños causados por el huracán, que afectó a los plantíos de arroz, maíz, plátanos, boniatos y yucas, sin contar las enormes pérdidas sufridas en sus sembrados de caña, producción principal de dichas unidades⁵⁶⁹.

También en otra comunicación muy similar, elaborada desde el partido de Managua, se informaba de dos ingenios que habían perdido sus “cortas cosechas de arroz”, debido al terrible huracán que azotó la zona. Estas unidades fueron el ingenio de Antonio Ribero y el ingenio Poveda, este último había pertenecido a la Compañía de Jesús y en esa fecha era administrado por la Junta de Temporalidades⁵⁷⁰. También se reportan algunas estancias en diversos puntos de ese poblado con pérdidas de sus pequeños plantíos de arroz.

Estas escasas señales de cultivo de dicho cereal en zonas habaneras nos muestran que ya se había introducido el arroz, al menos desde la segunda mitad del siglo XVIII, como un ingrediente más de la dieta alimenticia de la población y de algunas dotaciones de ingenios de la región; pero estas excepciones no hacen más que confirmar lo dicho anteriormente: el arroz aún no era el plato principal en la dieta esclava de este periodo.

Otro contexto se dibuja en el siglo XIX insular, etapa de máximo esplendor plantacionista, donde el arroz sí aparece asociado sistemáticamente a la alimentación esclava, e incluso su entrega fue normada,

569. AGI, Cuba, leg. 1097. *Relación de los estragos que ha ocasionado el uracan [sic] Santa Teresa del día 15 de octubre de 1768 en el Partido de Jesús del Monte de mi cargo.*

570. AGI, Cuba, leg. 1097. *Relación de los estragos que ha ocasionado el uracan [sic] Santa Teresa del día 15 de octubre de 1768 en el Partido de Jesús del Monte de mi cargo.*

asignándosele a cada esclavo entre 4 y 6 onzas diarias, junto a cantidades similares de harina de maíz. Lo interesante es que para 1830 habían declinado ya los conucos de subsistencia dentro de los ingenios y comenzaron a sustituirse las viandas y hortalizas, de consumo diario, por los cereales, como el arroz, importado casi todo del exterior, signo de que este cereal apenas se cultivaba en Cuba.

Puede concluirse que, al menos para el caso cubano, habría que periodizar el consumo de arroz, pasando de producto ocasional en algunos ingenios del siglo XVIII a un alimento básico en la dieta esclava de las plantaciones azucareras, tabacaleras y cafetaleras del occidente y oriente de Cuba en el siglo XIX. Otra conclusión interesante es que la dieta esclava en los años de preplantación, hasta fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, no parece haber sido escasa ni tan monótona como han expresado algunos autores. Como se advierte en los datos expuestos, los esclavos pudieron complementar con viandas, cereales y variadas frutas tropicales la cuota per cápita de proteínas y carbohidratos que les proporcionaba el amo, incluso la resistencia y vitalidad del esclavo fue favorecida con el consumo de alimentos y bebidas energéticas tan importantes como los terrones de azúcar, las mieles finales, el guarapo y el agua de coco. En consecuencia, la atrofia y otras enfermedades generadas por una mala y desequilibrada alimentación no aparecen con sistematicidad entre las enfermedades más habituales de los esclavos de ingenios en la etapa de estudio.

El mayor problema de la comida diaria del esclavo en la etapa de preplantaciones fue su mala cocción y la baja calidad de sus alimentos, especialmente de los suministros de carne fresca, tasajo y pescado salado que se compraban en los mercados de la ciudad. Estos muchas veces se adquirían en mal estado y apenas se desalaban y se servían medio crudos. Todo ello generó enfermedades estomacales, parasitismos y la gota artética, entre otros males.

Las enfermedades de los esclavos

Tabla 2. Enfermedades más comunes entre los esclavos de algunas dotaciones del siglo XVIII

Enfermedad	Total de esclavos	Hombres	Mujeres	Niños	Niñas
Ahogos	6	4	1	0	1
Almorranas	2	2	0	0	0
Aneurisma	2	2	0	0	0
Corto de vista	5	5	0	0	0
Enfermo de melancolía	18	15	3	0	0
Enfermo de buba	74	61	11	0	2
Enfermo de fogaje	1	1	0	0	0
Enfermo de gálico	7	7	0	0	0
Enfermo de ingele	3	3	0	0	0
Enfermo de los genitales	2	2	0	0	0
Enfermo del pecho	3	2	1	0	0
Fístula	8	8	0	0	0
Gota coral	31	27	4	0	0
Hinchazón manos/pies	39	32	7	0	0
Lastimaduras	2	2	0	0	0
Llagas	76	67	8	0	1
Lobanillo en el cerebro	5	2	3	0	0
Loco	5	5	0	0	0
Nube en los ojos	18	16	1	0	1
Parásitos	29	3	0	0	0
Quebrado	61	61	0	0	0
Tumor	2	2	0	0	0
Total	425	355	39	0	5

Nota: la autora ha respetado los nombres dados a las enfermedades en la época y también los reportes por separado de las diferentes fases de una enfermedad como, por ejemplo, enfermo de bubas (primera fase de la sífilis) y enfermo de gálico (sifilítico).

Fuente: datos recogidos por la autora en diversas tasaciones de ingenios en: Protocolos Notariales de La Habana, varias escribanías y años. Procesados por la base de datos: *Ingenios habaneros del setecientos*, de la propia autora; puede verse también en García Rodríguez (2007).

En la siguiente tabla, se confirma que no se reportan padecimientos de anemia ni de atrofia, ni se menciona la desnutrición ni el beriberi, enfermedades que aparecerán con frecuencia en los informes y la documentación médica del siglo XIX. No obstante, la tabla no recoge el universo de esclavos de La Habana, y mucho menos todas y cada una de las enfermedades que padecieron los esclavos como, por ejemplo, la viruela o la fiebre amarilla, que en realidad solo se reportan en el periodo que afloran, dado su carácter epidémico. Como se observa, de la larga lista de enfermedades que enumera la tabla 2, hay siete de ellas que son las que marcan las cifras más altas.

Entre las enfermedades que padecieron muchos esclavizados se encuentran las bubas, un mal contagioso que se manifiesta en la piel con manchas blancas, que luego pasaban a granos y más tarde a llagas ulcerosas. Se transmitía por las relaciones sexuales y por las mucosas. Las relaciones homosexuales en los ingenios, ante la falta de mujeres, y la promiscuidad entre la dotación provocaron que este mal se extendiera y avanzara a su etapa grave: la sífilis, conocida en la época como mal de bubas o gálico.

Un gran número de esclavos sufrían de gota coral o gota caduca, como también se conoció, y que ocasionaba desórdenes neurológicos y convulsiones. Es lo que hoy se conoce como epilepsia. Es importante distinguir la gota coral (epilepsia) de la gota o gota artética, que tiene su origen en una acumulación de ácido úrico en distintas partes del cuerpo, especialmente en las articulaciones, riñones y tejidos blandos, produciendo una artritis muy dolorosa. De esto se quejaban mucho los mayores porque un esclavo con gota artética apenas podía caminar, mucho menos resistir largas jornadas de pie en la manufactura, y menos aún cortando caña en un cañaveral. Esta enfermedad se generó por una alimentación basada esencialmente en carne roja, salada y mal cocida, y un bajo consumo de vegetales verdes, por lo que fue básicamente un padecimiento asociado a las condiciones de trabajo y alimentación. También lo fue la hinchazón de manos y pies, producto de las largas horas que pasaban los esclavos parados frente a la manufactura, caminando o cortando caña en los campos. Su origen es básicamente circulatorio, aunque también se asocia a problemas nefrológicos.

Las llagas, quemaduras y heridas infectadas fueron lesiones de la piel asociadas a los diversos trabajos en el ingenio. Estas se produjeron frecuentemente y por varias razones; entre las más notables están las

quemaduras con melaza hirviendo en la casa de calderas, al virarse alguna paila o derramarse el caldo cuando era trasladado de una caldera a otra. Este tipo de quemadura profunda casi nunca se curaba, pues el esclavo debía seguir trabajando después de uno o dos días en la enfermería y se les terminaba infectando por la suciedad que los rodeaba. Las heridas casi siempre eran de machete, en los cortes de caña, o por algún accidente en el trapiche o las calderas, también por caídas de carretas o cualquier otro tipo de incidente de trabajo, con objetos punzantes o herramientas cortantes, algunos de los cuales les provocaba el casi siempre letal tétano. También andar descalzos por los campos causaba heridas, pinchazos, rozaduras, pues al chocar su piel directamente con la tierra o el piso aumentaba el riesgo de herirse o recibir picaduras de alacranes, abejas, hormigas bravas, niguas u otros insectos, que casi siempre se infectaban por la falta de higiene.

Gran número de esclavos se quejaban de tener nubes en los ojos, nombre que en la época se les dio a las cataratas. Fue esta una de las pocas dolencias que, en apariencia, no parece vincularse a trastornos laborales, aunque en la actualidad se conoce que las cataratas o nubes en los ojos se pueden formar, entre otras causas, por traumatismos oculares, es decir, por fuertes golpes en los ojos, ya sea por accidentes en la cabeza o ante una contusión en los ojos, o por estar expuesto sistemáticamente a los rayos ultravioletas del sol. Cualquiera de estas situaciones sucedían a diario en los ingenios.

Los problemas respiratorios, aunque no ocupan una cifra llamativa en la documentación extraída y mostrada en la tabla 2, fueron dolencias recurrentes en los esclavos caldereros y tacheros, expuestos al aire viciado y caliente dentro de la casa de calderas y a los cambios bruscos de temperatura al salir de este espacio a la lluvia o al frío de la intemperie, sin haberse refrescado, lo que casi siempre terminaba en resfriados fuertes, pulmonías o los llamados golpes de calor o espasmos, que ocasionaban casi siempre la muerte. Los médicos de la época trataban estos problemas del pecho y los pulmones con guarapo cocido y limón, o con aguardiente caliente y miel de purga.

La poca higiene, la forma de cocinar los alimentos como la carne poco cocida y el andar descalzos causaron el parasitismo, que fue un mal permanente en las dotaciones. Los esclavos también se vieron muy afectados

por los diversos insectos que, aunque no eran propiamente parásitos, les transmitieron muchas infecciones. Según Barrera Moreno (1953), en épocas de verano, “los esclavos se llenaban de niguas⁵⁷¹, que les producían llagas y fístulas muy dolorosas, y de piojos, que les provocaban gran picor, y en algunos casos tifus o anemia”.

Las hernias inguinales y las almorranas fueron padecimientos habituales entre los esclavos. Las hernias eran producidas por las fuerzas que hacían en sus trabajos, y por la posición inclinada o en cuclillas en el corte de caña. Las almorranas eran motivadas por problemas circulatorios y por la falta de un equilibrio nutricional en la alimentación diaria, que a muchos les provocaba estreñimiento.

Por lo general, las edades que alcanzan los esclavos de preplantación rebasan los 45 años, e incluso algunos llegaban a edades avanzadas, entre los 60 y 70 años, mientras que los esclavos de la plantación decimonónica no duran más de 10 años en un ingenio de nueva planta. Estos morían muy pronto, solo con buena suerte, algunos lograban sobrepasar los 35 o 40 años.

Lo anterior da pie a pensar que la desnutrición, la atrofia o la anemia no fueron los males que más afectaron a los esclavos en el siglo XVIII. Por otra parte, al ser menos intensivas sus jornadas de trabajo y menos desequilibrada su alimentación que en la siguiente etapa decimonona, los esclavos lograron vivir muchos más años en condiciones de encierro y explotación esclavista. Lo cual se corresponde con la mentalidad de corte patriarcal del señor de ingenio, de cuidar sus “propiedades de ébano”, dado que los esclavos fueron muy caros y difíciles de conseguir durante el sistema de asientos.

Otras dos situaciones que afectaron a los esclavos de ingenios fueron los accidentes que sufrían en las jornadas laborales y, lo que llamaban los médicos de la época, las enfermedades del alma, como la melancolía morbo o la locura, mucho más vinculadas a la psiquis, por las condiciones

571. La nigua es un pequeño insecto muy parecido a la pulga que incomoda mucho a quien le penetra en la piel de los pies, a través de las partes blandas de los dedos y empeine. Se cría en lugares sucios como cochiqueras de cerdos, pantanos y en el guano de palma. Ellos forman pequeñas vejigas de agua donde ponen sus huevos y más tarde estas se convierten en úlceras produciendo unos grandes dolores a quien las padece. Con tratamiento continuo y a tiempo se puede curar.

de vida y la depresión generada por la falta de libertad, el desarraigo, la tristeza y los maltratos del sistema. Asimismo, las epidemias fueron otro flagelo para las dotaciones que muchas veces se diezmaron sobre todo por la viruela, la fiebre amarilla y el cólera morbo, que aparecían con frecuencia en los tiempos de lluvia y en verano. Las epidemias llegaban a la isla generalmente a través de la marinería o de algunos bozales infectados en el trayecto.

De los 1.951 esclavos asentados en la base de datos para el siglo XVIII⁵⁷², 1.526 se reportan en las tasaciones de ingenios como “negros fuertes, sanos y de todo trabajo”, mientras que 425 se identifican como “negros enfermos”, padeciendo algún mal crónico de los ya descritos; estos solo representan el 21,8% del total de esclavos cuantificados en la base. No obstante, advertimos que los 1.951 esclavos estudiados no constituyen el universo de la fuerza de trabajo en Occidente, pero es una muestra aceptable, teniendo en cuenta la diversidad y cantidad de ingenios estudiados.

En la sinergia entre alimentos y salud en los ingenios esclavistas de fines del siglo XVIII, es importante referir un relato introducido por el médico de esclavos Barrera Domingo (1953) en sus escritos e investigaciones. Este narra que observó, con sorpresa y desagrado, que mucha de la comida adquirida por parte de los ricos hacendados azucareros de la región, a fines del setecientos, ya estaba en mal estado.

El bajísimo precio con el que les ofertaron los alimentos necesarios para las dotaciones no los hizo dudar en cerrar el trato de compra, pero no midieron las consecuencias que esta mercancía en mal estado de conservación generaría en sus esclavos. Lo cierto es que, según Barrera, los hacendados lograron concentrar en sus ingenios muchos alimentos, buenos y malos, con la intención de evitar muertes por hambruna ante los posibles años de mal tiempo y la amenaza de una posible guerra con los ingleses, ya que temían no tener a mano alimentos para sostener a los más de 250 mil esclavos que vivían y trabajaban de sol a sol en sus plantaciones.

572. Base de datos *Ingenios Habaneros del Setecientos*. Esta base fue elaborada por Mercedes García a partir de la información existente en el Archivo Nacional de Cuba sobre esclavos en los fondos de Protocolos Notariales de La Habana, Escribanía de Varios, Libros de Anotaduría de Hipotecas, y otros repositorios.

Tal situación llevó a muchos hacendados azucareros a comprar grandes cargamentos de arroz, chícharos, garbanzos, habichuelas negras y verdes de Veracruz, tasajo de Argentina y algún pescado salado, todo ello embarrilado desde hacía tiempo en almacenes, pero en pésimo estado de conservación. Aseguraba Barrera que el arroz y la harina de maíz tenían gusanos y mucha humedad; las legumbres ya estaban florecidas y llenas de gorgojos; el tasajo y el pescado salado tenían muy mal olor y según sus observaciones casi toda la carne estaba prácticamente podrida; no obstante, toda esta comida fue entregada a los esclavos. Muchos de ellos enfermaron de mal de estómago, disenterías y vómitos fluidos; unos se pusieron graves por intoxicación y otros por deshidratación; además, varios murieron a consecuencia de la indigestión e infección que les produjeron los alimentos en mal estado al contraer la llamada *enteritis* (Barrera Domingo, 1953, pp. 23-241).

Esto nos indica que ya a finales del siglo XVIII, con los cambios económicos, también varió la mentalidad de los propietarios de ingenios, que fueron dejando atrás la práctica de repartir conucos, que alivió el problema de la manutención esclava durante casi todo el siglo, para buscar alimentos más allá de las fronteras insulares, confiando en que los elevados precios del azúcar los resarcirían de estos gastos.

Barrera Domingo (1953) hizo alusión a estas compras de alimentos a finales del setecientos, una época de transición a la plantación, en que los hacendados azucareros, más que nutrir a sus esclavos, solo se interesaron en llenarles el estómago para que repusieran las energías perdidas y así evitar revueltas por hambrunas. Eso explica que en algunos ingenios se les diera guarapo cada día, por ser una bebida muy energética que los mantenía activos.

El tipo de trabajo dentro de un ingenio, tanto el laboreo en los campos de caña como los artesanales en las manufacturas, fue en verdad el más duro y terrible de la colonia. Ni siquiera las labores en la construcción o en las minas y canteras puede compararse con la agresiva y brutal faena en la caña y la elaboración del dulce. Ninguna de estas otras actividades y trabajos esclavos, aunque también fueron muy intensas y agotadoras, tuvo jornadas tan largas, fatigosas y peligrosas como las de una unidad azucarera. Barrera Domingo calificó a estos ingenios como “infiernos de vida” (Barrera Domingo, 1953, p. 40).

Es importante comentar que en la documentación de la época muchas veces la discapacidad y la enfermedad aparecen mezcladas bajo una misma categoría: enfermedades de la dotación. Al hablar de enfermedad, aludimos a aquella que aqueja a un ser humano tras ser alterada su salud física o mental por un agente interno o externo de orden biológico o social. Pero al hablar de discapacidad, nos referimos a limitaciones físicas que se originan ante un trauma sufrido por lesiones en los diferentes miembros u otros componentes físico-biológicos del cuerpo humano, provocando la incapacidad o invalidez. La falta de uno o más miembros o de algún órgano del cuerpo, por lo general, entre los esclavos vendidos y comprados en buenas condiciones físicas estuvo asociada a un motivo externo, provocado por determinadas circunstancias o accidentes de trabajo. Ambas situaciones, enfermedad y discapacidad, afectaron a un elevado porcentaje de las dotaciones de ingenio en todos los tiempos.

Barrera Domingo (1953) afirmó en uno de sus escritos que, ante la vida tan miserable y triste que tenían los esclavos, su solución fue accidentarse para descansar al menos unos días del trabajo en la zafra. Este autor mencionó casos que atendió en los que los esclavos perdieron la mano o el brazo al meterlos conscientemente entre las mazas del trapiche. Con este macabro ardid lograron incapacitarse para no continuar trabajando en el ingenio. Fue esta una manera trágica y dolorosa de escapar de aquel infierno, aunque no de su condición servil. Pero otros tantos fueron víctimas reales de accidentes de trabajo en los campos de caña o en el molino y calderas del ingenio, que los dejó mancos, cojos, tuertos o simplemente los ruidos de la molienda los dejó sordos. También los accidentes con melaza caliente o fuego les provocó ceguera o deformaciones por quemaduras y queloides.

Las torturas y castigos también produjeron laceraciones de órganos y desfiguraciones del rostro o el cuerpo. Muchas mujeres jóvenes perdieron sus embarazos con el boca abajo, pérdidas que les produjeron infecciones de sus órganos reproductivos, que finalmente las dejaron estériles. Son crímenes de la esclavitud que, camuflados bajo el rótulo de enfermedades, esconden las huellas de horror del sistema.

Tabla 3. Discapacidad esclava en los ingenios habaneros del siglo XVIII

Discapacidad	Total de esclavos	Hombres	Mujeres	Niños	Niñas
Cojo	26	25	1	0	0
Manco	33	33	0	0	0
Retrasado	2	1	1	0	0
Sordo	3	3	0	0	0
Tuerto	11	10	1	0	0
Total	75	72	3	0	0

Fuente: Datos recogidos por la autora en diversas tasaciones de ingenios en Protocolos Notariales de La Habana, varias escribanías y años. Datos procesados por la base de datos: *Ingenios habaneros del setecientos*, de M. García Rodríguez. Para ampliar información, véase: García Rodríguez (2007).

Los mayores de ingenios trataron de disminuir estos accidentes para evitar pérdidas en su capital humano, por ello fue costumbre elegir para el oficio de moledores, caldereros y tacheros a los esclavos más jóvenes, dinámicos, ágiles y con extremidades largas; a estos se les mudaba de tarea cuando se les veía demasiado agotados o soñolientos⁵⁷³. No obstante, los accidentes siguieron incrementándose en la medida en que aumentaba el rigor del trabajo y la jornada laboral; la intensidad fue directamente proporcional al agotamiento físico y al sueño. Solamente en el ingenio Río Blanco, en 1768 se reportaron 18 esclavos con discapacidades diferentes: 10 mancos, 6 tuertos y 2 cojos (García Rodríguez, 2000, pp. 123-125).

Sobre los esclavos que tuvieron enfermedades psíquicas se habla poco en la literatura histórica, a pesar de que los traumas psicológicos fueron muy profundos y desgarradores. Primero, vivir los horrores del viaje trasatlántico en un barco negrero, hacinado, sin higiene personal ni ambiental, con hambre y mareos, con un aire putrefacto por la orina

573. AGI, Cuba, leg. 1101. *Carta del administrador del ingenio Río Blanco, al Capitán General Antonio María Bucarely, sobre cómo está administrando dicho ingenio y sus necesidades*. Octubre de 1768.

y excrementos por doquier, cargado de violencia y violaciones en el caso de las mujeres esclavizadas; en fin, un caos. Ya en tierra, estos fueron sometidos a vejámenes, castigos corporales y morales y a una brutal explotación laboral, pero sobre todo tuvieron que afrontar una inesperada conversión en sus vidas al pasar de libres a esclavizados. Les arrebataron de la noche a la mañana su libertad individual, su familia, su tierra natal, sus pertenencias y sus costumbres.

Ante un panorama tan deprimente y terrible, muchos africanos se crecieron y enfrentaron con fortaleza de carácter y espíritu a su nueva realidad, tratando de adaptarse al medio pese a la desesperación, con la esperanza del retorno o de simplemente alcanzar por algún medio su libertad; pero otros muchos, según afirmó Barrera Domingo (1953), cayeron en un estado de “melancolía morbo”, que no era más que una profunda depresión crónica, a la que calificaban de muy grave enfermedad, de la cual era muy difícil salir, pues su condición de encierro y trabajo forzado no iba a cambiar.

Esta enfermedad fue mucho más común de lo que imaginamos, sobre todo en las plantaciones azucareras, por ello, varios médicos de la época, como Barrera Domingo (1953), le dedicaron un espacio importante en sus investigaciones y escritos clínicos. La característica más visible era la tristeza que de forma repentina invadía el carácter y cuerpo del esclavo: dejaban de comer; se escondían de sus compañeros; lloraban o gemían todo el tiempo; se negaban a hablar, bailar, cantar o trabajar, y no hacían más que pedir su muerte por los enormes temores y miedos que padecían. Estos temores y visiones, siempre muy negativas, los llevaban tarde o temprano al suicidio (Barrera Domingo, 1953, pp. 40-41; Malvino, 2010). Fue considerada en su tiempo una enfermedad del alma y del espíritu y la padecieron gran número de esclavos, que en muchos casos fueron tildados de locos.

Dentro de los gastos que generaba la esclavitud de ingenio, se incluyen los desembolsos anuales para la “atención médica de los negros”. Bajo dicho rótulo aparecen estos gastos en las escrituras de refacción y otros documentos contables. Los cuidados a los esclavos enfermos, por lo general, eran contratados a través de una iguala con algún hospital, que designaba a uno de sus médicos o enfermeras para que viajara al ingenio una o dos veces por semana a visitar a los esclavos enfermos o a socorrer a los accidentados.

Los pagos de la iguala se calculaban poniendo un precio fijo a la atención médica por esclavo; generalmente, fue de 6 pesos anuales per cápita. Otra forma de garantizar la atención médica a las dotaciones fue la de contratos entre hacendado y galeno. A estos doctores se les pagaba cada vez que realizaban una visita médica al ingenio, o una cantidad fija al mes, según se hubiera pactado.

Un dato curioso es que los medicamentos indicados para el tratamiento de los esclavos casi siempre los portaba el doctor en su botica-maletín o los preparaba en el propio ingenio a partir de plantas medicinales que tenía o que recogía en los bosquecillos de las unidades azucareras. Los ungüentos, pócmias, emplastos y jarabes que preparaba el doctor debían ser pagados de forma inmediata a su aplicación, ya que la medicina del tratamiento no quedaba contemplada en los pagos por contratos de atención médica al esclavo. Por ejemplo, en el mes de julio de 1789, el propietario del ingenio Santísima Trinidad pagó 10 pesos al doctor y boticario don Francisco del Cid por la atención y medicamentos que suministró a la esclava María Mina y a su hijo de dos años, ambos muy graves por la viruela. Este pago incluyó también unos ungüentos preparados por el propio Cid para aplicar al resto de la dotación en forma preventiva⁵⁷⁴.

En el mismo ingenio, en mayo de 1790, su propietario pagó 20 pesos de a 8 reales al doctor Julián Sánchez, por dos visitas y varias curas realizadas al esclavo Joseph de la Luz y a la esclava Teresa Mandinga, ambos con heridas y llagas en piernas y brazos⁵⁷⁵. Entre 1791 y 1792 se pagaron, en el Santísima Trinidad, 65 pesos por la adquisición de medicamentos para los enfermos de viruela, y 30 pesos por las visitas médicas. En ese mismo periodo, su dueño pagó 8 pesos a la comadrona que asistió el parto de la esclava Tomasa Mina en el mes de octubre. En dicho pago también se incluían las curas y alimentos dados a Tomasa en los tres días posteriores al alumbramiento⁵⁷⁶. Como se aprecia, en esta unidad se contrataba el servicio médico ante cada urgencia, pero no se recurría siempre al mismo doctor, sino al que estuviera más cercano en cada momento.

574. ANC, Escribanía de Varios, leg. 863, núm. 15170. *Expediente sobre refacción del ingenio Santísima Trinidad*.

575. ANC, Escribanía de Varios, leg. 863, núm. 15170. *Expediente sobre refacción del ingenio Santísima Trinidad*.

576. ANC, Escribanía de Varios, leg. 863, núm. 15170. *Expediente sobre refacción del ingenio Santísima Trinidad*.

En el ingenio jesuita Río Blanco, los padres construyeron una casa-hospital en 1758, con la intención de contar con un tipo de atención permanente para su dotación, compuesta por 216 esclavos; para ello contrataron a un médico cirujano que pasó a vivir en el ingenio con la obligación de restablecer lo más rápidamente posible a los esclavos enfermos, y así poder incorporarse con rapidez a las faenas del ingenio.

Es importante aclarar que los esclavos que enfermaban continuaban trabajando, a no ser que estuvieran muy graves o incapacitados por accidentes; solo entonces se les recluía en la casa-hospital y se les exceptuaba del trabajo. También los ignacianos construyeron en este ingenio una casa-enfermería, para la cual se contrató a una enfermera (comadrona), con la intención de que atendiera a las esclavas gestantes y recién paridas. Se contrataron también dos morenas libres para cuidar a los criollos recién nacidos⁵⁷⁷.

En el ingenio San Antonio, propiedad del gobernador Francisco Blanco y de su esposa María de Urabarro, se contrató una iguala con el hospital de San Lázaro, por la cual mensualmente se pagaban 150 pesos de a 8 reales para que un médico-cirujano y una enfermera fueran al ingenio cada vez que se les necesitase. Los costos de los medicamentos recetados y preparados por el doctor se le pagarían a este de forma individual. En la iguala quedó establecido que el médico y la enfermera también atenderían al mayoral y su familia y a todos los trabajadores contratados que, estando laborando en el ingenio, enfermaran o se accidentaran⁵⁷⁸.

A la vista de los datos, podemos afirmar que la alimentación y las enfermedades esclavas forman parte de una misma ecuación. En el estudio que realizamos, la persona es el resultado de su alimentación y del trabajo, y el esclavo no fue una excepción. Su deficiente nutrición y el brutal sistema de explotación al que fueron sometidos dañaron su salud, su cuerpo y su espíritu. Los ingenios habaneros fueron “infernos de vida”.

577. Para mayor información, véase: García Rodríguez (2000, pp. 122-124).

578. ANC, Protocolos Notariales de La Habana, Escribanía Fornaris. Año 1712, fols. 561-565v. *Cuenta de gastos y haberes del ingenio San Antonio de 1708 a 1712*.

Referencias bibliográficas

- Barrera Domingo, F. (1953). *Reflexiones histórico físiconaturales y médico quirúrgicas*. Ediciones C. R.
- Borrego Moreno, R. (2016). La terrible trinidad. Esclavitud, malnutrición y beriberi en Cuba”. En J. A. Piqueras (Coord.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y su legado* (pp. 177-204). Fundación Instituto de Historia Social.
- Chateausalins, H. B. (1854). *El Vademécum de los hacendados cubanos*. Imprenta Manuel Soler.
- García Rodríguez, M. (2000). *Misticismo y Capitales. Los jesuitas en la economía de Cuba*. Editorial de Ciencias Sociales.
- (2007). *Entre haciendas y plantaciones. Los orígenes de la manufactura azucarera de La Habana*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Malvino, E. (2010). El suicidio entre los esclavos negros en el Caribe en general en el francés en particular. Una manera de evasión considerada enfermedad. Siglos XVII XVIII. *Revista Trace*, (58), 113-124.
- Moreno Fraginals, M. (1978). *El Ingenio. Complejo agroindustrial cubano del Azúcar* (3 vols.). Editorial de Ciencias Sociales.
- (2002). Aportes culturales y deculturación. *Caminos. Revista cubana de pensamiento socioteológico*, (24-25), 6-18.
- Ortiz, F. (1975). *Los negros esclavos*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.
- Pichardo Viñals, H. (1971). *Documentos para la Historia de Cuba*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Sarmientos Ramírez, I. (2009). Del *funche* al *ajiaco*: la dieta que los amos imponen a los esclavos africanos en Cuba y la asimilación que estos hacen de la cocina criolla. *Anales del Museo de América*, (16), 127-154.

Humboldt y la “segunda esclavitud”

Michael Zeuske

Universität Bonn

BCDSS - Bonn Center for Dependency and Slavery Studies

La “segunda esclavitud” en el *Amerikanische Reise* 1799-1804

Humboldt y Bonpland recorrieron en una primera estancia los territorios coloniales de Venezuela (Freites, 2000, pp. 35-52) y Cuba (Zeuske, 2010; 2011a, pp. 347-358) —si no se quiere ver Tenerife como “territorio colonial”—. Estos territorios explorados por los dos viajeros en el Caribe y su *hinterland* eran las regiones donde más desarrollada estaba la esclavitud de plantación en Hispanoamérica alrededor de 1800. En Venezuela, estuvieron un año y 4 meses, de 16 de julio de 1799 a 24 de noviembre de 1800; y en Cuba, Humboldt y Bonpland se quedaron en dos ocasiones, sobre todo en La Habana, con una primera estancia, de 19 de diciembre de 1800 a 16 de marzo de 1801, y una segunda estancia, de 20 de marzo de 1804 a 29 de abril de 1804⁵⁷⁹. Es decir, los primeros tiempos, de casi dos años de su viaje americano (*Amerikanische Reise*, 1799-1804), los pasaron en Venezuela y Cuba.

En la ciudad provincial de Cumaná, un centro del contrabando con las colonias francesas, neerlandesas e inglesas del Caribe, Humboldt y Bonpland pasaron siete meses, la mayor parte del tiempo de

579. El territorio hispanoamericano político y económicamente más importante era Nueva España/México. Allí, Humboldt y Bonpland se quedaron casi un año (22 de marzo de 1803-7 de marzo de 1804).

su estancia en Venezuela. Allí aprendieron a hablar español. Según Humboldt: “Cumaná. In keinem Orte Südamerikas haben wir so lange verweilt als hier [Cumaná. En ningún otro lugar de América del Sur nos hemos quedado tanto tiempo como aquí]” (Humboldt, 2000, p. 441). Y Humboldt también advirtió que en Cumaná aprendieron a hablar el español:

Wir lernten nun erst, besonders Bonpland, spanisch, denn in Spanien selbst sprachen wir ewig Französisch

Trad.: Solo ahora estábamos aprendiendo español, especialmente Bonpland, porque en España habíamos hablado eternamente francés (Humboldt, 2000, pp. 392-421, 392).

Para decirlo de manera breve, el tiempo más largo de su *Amerikanische Reise* (1799-1804) lo pasaron en la periferia caribeña del “imperio de la esclavitud” (Reséndez, 2016, pp. 131-134; Zeuske, 2018, *passim*). Allí vieron y estudiaron la esclavitud más moderna (“segunda esclavitud”/*second slavery*) en surgimiento (en cierto sentido, un capitalismo esclavista). Lo más importante para la historia de Cuba y Venezuela (y de la historia comparada de las estancias de Humboldt en Venezuela y Cuba y en el Nuevo Mundo) es que vio y describió los comienzos de este *second slavery*, posiblemente en aquel tiempo más descentralizado, pero más intensos en Venezuela que en Cuba en la misma época (de 1800 a 1804, donde existieron regiones con ingenios esclavistas de azúcar y café sobre todo cerca de La Habana y Trinidad de Cuba).

Estos comienzos avanzados de la “segunda esclavitud” en Venezuela fueron destruidos por las guerras de independencia continentales (1810-1826), mientras que la *Cuba grande* (las regiones de la esclavitud más intensas en Cuba van de 1750 a 1886 desde La Habana por Matanzas hasta Cienfuegos, la llamada *Cuba grande*) formaba en el siglo XIX la esclavitud más avanzada/moderna, también tecnológicamente “exitosa” (económica y socialmente para los propietarios y comerciantes de esclavizados) y duradera, basándose en el trabajo y los conocimientos de los esclavizados (Rood, 2017, pp. 14-41). Solo la esclavitud en Brasil (Marquese y Salles, 2015; Muaze y Salles, 2015; Piqueras, 2016) duró formalmente más tiempo (hasta 1888). Pero fue la esclavitud de Cuba la que formaba —en el espacio-paisaje concreto de la *llanura de Colón* (Marrero Cruz, 2007;

Funes, 2017)— el centro de una revolución industrial y de una sociedad moderna, capitalista y colonial (Zeuske y Conermann, 2020, 448-463).

Como ya he comentado, Venezuela es el territorio en el que los dos viajeros europeos estuvieron más tiempo dentro de su viaje americano (1799-1804). Llegaron como naturalistas y se fueron como científicos de la totalidad del entorno (geología, geografía, clima, paisajes, fauna, flora, historia, tropicalismo, sociedad, cultura, idiomas, economía, comercio, relaciones laborales y de poder, *commodities*, etc.), de los saberes y de la sociedad colonial, profundamente influidos por la ciencia criolla (Zeuske, 2015b, pp. 177-205) y por sus experiencias y observaciones de la realidad. A su llegada no sabían nada de esclavitud (salvo los conocimientos de la formación intelectual de aquel entonces sobre la esclavitud en la Antigüedad y algunas informaciones muy marginales). En cierto sentido, sabían más de “razas” (en el alemán de aquel entonces, *Menschenrassen*) que de esclavitud atlántica como la causa de este debate (Lentz, 2020, pp. 180-203). Por eso, lo primero que hizo Humboldt al llegar a Cumaná (16 de julio de 1799) fue alquilar una unidad de servicio con dos esclavas, una dimensión especial de la esclavitud doméstica:

Wir haben für 20 Piaster monatlich ein ganz neues freundliches Haus gemiethet, nebst zwei Negerinnen, wovon ein kocht

Trad.: Alquilamos una casa enteramente nueva y amigable por 20 piastres [pesos] al mes, junto con dos negras, una de ellas cocina (Humboldt, 1993, pp. 41-43).

Venezuela fue el espacio del “imperio de la esclavitud” hispánico en ultramar donde Humboldt y Bonpland aprendieron mucho sobre la economía y la cultura esclavista moderna, paso a paso, casi como un *road-movie* de las diferentes esclavitudes y los núcleos de la esclavitud más moderna (la “segunda esclavitud”). Estaba basado en sus observaciones en este espacio (que se podría llamar espacio de observaciones, experiencias y saberes), pero en primera línea en sus contactos personales a lo largo de los caminos por los paisajes coloniales. En Cuba llegaron al colmo en la observación y el análisis de la esclavitud más rentable y moderna —también porque esa esclavitud moderna estaba muy estrechamente conectada con la trata atlántica y caribeña de esclavos—. Además, los viajeros en

La Habana vivieron en la casa del comerciante negrero más importante de los años 1795-1804, don Juan Luis de la Cuesta (16 de marzo de 1767 - enterrado el 27 de diciembre de 1821 en La Habana)⁵⁸⁰.

Lo que Humboldt y Bonpland vieron paso a paso en su recorrido por los paisajes costeros de tierra firme/Venezuela y en los alrededores del lago de Valencia, así como alrededor y al sur de La Habana (Güines y San Antonio de las Vegas), hoy es conceptualizado bajo el nombre de “segunda esclavitud”/*second slavery* (Kaye, 2009, pp. 627-650; Lavina y Zeuske, 2014; Tomich, 1988, pp. 103-117; 2003, pp. 4-28; 2004; 2018, pp. 477-501; Tomich y Zeuske, 2008; Zeuske, 2018a; 2018b, pp. 103-135 y 2018c, pp. 35-60).

Así, en lo que en la sabiduría tradicional se llama la “periferia del Imperio español en América”, es decir, el mundo tropical de las plantaciones, islas y planicies costeras del Caribe y América del Sur norteamericano, con sus centros en Cuba, Puerto Rico y Venezuela (allí también en los mundos fluviales, por ejemplo, del río Aragua o del río Tuy), se desarrolló algo muy importante para la historia del Atlántico y hasta para la historia del capitalismo occidental. Humboldt, desde su primer espacio de experiencias (Venezuela), anteriormente mencionado, pudo observar y estudiar desde muy cerca esta esclavitud moderna en desarrollo y las nuevas formas de la *trata de negros* atlánticos —la mayoría, seguro, como contrabando interimperial— (Borucki, 2012, pp. 29-54; Felipe-González, 2020, pp. 223-248; Schneider, 2015, pp. 3-29; 2018, pp. 270-284), pero también las otras esclavitudes en este dinámico espacio esclavista del mundo colonial.

Antes de presentar las observaciones de los diarios humboldtianos, quería apuntar una observación sobre el estado de la historiografía de la esclavitud en cuanto a Venezuela y Cuba. Por la historiografía marxista, extremadamente fuerte e influyente (y buena) sobre la esclavitud en Cuba en el siglo XIX-XX, se ha pasado por alto el nivel de desarrollo de los comienzos de esta “segunda esclavitud”/*second slavery* en Venezuela antes de la independencia. Hasta yo me equivoqué, por lo menos parcialmente (Laviña y Zeuske, 2008, pp. 297-343). Solo me di cuenta de la

580. Arquidiócesis de La Habana, Sagrario de la SMI catedral de La Habana. *Certificación Literal de Partida de defunción*, libro 14, núm. 110, fol. 110r.

importancia de los núcleos venezolanos de la “segunda esclavitud” con el estudio sistemático de las observaciones de Humboldt sobre las esclavitudes de su tiempo durante su viaje por Venezuela y Cuba (Zeuske, 2016 y 2021)⁵⁸¹.

Por eso, mi hipótesis aquí es: en tierra firme/Venezuela se hallan los comienzos más importantes de la “segunda esclavitud”/*second slavery*, y en Cuba, esta esclavitud, moderna (y conocida), está globalmente más desarrollada, es decir, se trata de un verdadero capitalismo esclavista (Piqueras, 2016; Rood, 2017; Tomich, 2017; Zeuske y Conermann, 2020, pp. 448-463). Un desarrollo que se dio después del *Amerikanische Reise* de Humboldt; por este desarrollo del esclavismo explosivo en el Caribe hispánico, Humboldt publicó como libro aparte en 1826, su *Essai Politique sur l’Ile de Cuba (Ensayo político sobre la Isla de Cuba)* (Humboldt, 1826 y 1827; Kraft, 2014).

Orden en el caos creativo. Las dimensiones de la obra de Humboldt

Existe un verdadero caos de textos, publicaciones, republicaciones, selecciones (con diferentes títulos) y traducciones de y sobre Humboldt. Pongamos un poquito de orden. Muy simplificado, hay tres dimensiones de la obra humboldtiana (no es solamente el *Humboldtian Writing*, es también el *writing about Humboldt*)⁵⁸².

La primera dimensión está formada por los escritos de o sobre Humboldt en *tiempo real de viaje*, sobre todo los diarios de viaje de Humboldt, sus cartas/escritos y cartas de otros sobre él; egodocumentos⁵⁸³ (Humboldt, 1804, 1990, 1998, 2000, 2005 y 2019; Minguet, 1980, 1993 y 1999; Puig-Samper, 2019). Partes de los diarios de Humboldt sobre

581. Humboldt, 2021 (en prensa).

582. El mayor proyecto de investigación sobre Humboldt está radicado en la Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaft (Academia de Ciencia de Berlín, Brandenburgo), véase: *Alexander von Humboldt auf Reisen - Wissenschaft aus der Bewegung [Alexander von Humboldt viajando - ciencia desde el movimiento]*, <http://www.bbaw.de/forschung/avh-r/uebersicht> [consulta: 5 de mayo de 2021].

583. “An Karl Ludwig Willdenow” [A Karl Ludwig Willdenow] (1801), en Moheit (1993, pp. 122-131) (carta núm. 41, *Havanna*, 21 de febrero de 1801), <https://edition-humboldt.de/briefe/detail.xql?id=H0001181> [consulta: 30 de septiembre de 2019]; “An Wilhelm von Humboldt” [A Guillermo de Humboldt], en Moheit (1993, pp. 41-43) (carta núm. 11, Cumaná, 16 de julio de 1799).

Venezuela ya existen en internet, sobre Cuba también (Humboldt, 1799; Moheit 1993, 1999).

La segunda dimensión está compuesta por las estrellas de la *Obra Americanista* de Humboldt: el *Essai politique sur le Royaume de La Nouvelle-Espagne* (Humboldt, 1811), la *Relation historique du Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent* (Humboldt y Bonpland, 1814-1825) y el *Essai Politique sur l’Ile de Cuba*, como libro aparte en dos tomos (Humboldt, 1826). Esa dimensión comprende también las obras de Humboldt como *Vues des Cordillères* y *Cuadros de la naturaleza* (Humboldt, 1810-1813 y 1816), así como trabajos de él posteriores a la *Obra Americanista*, sobre todo el trabajo geográfico e histórico *Examen critique...*, pero también la obra sobre el viaje a Rusia y el *Kosmos* (Fiedler y Leitner, 1999; Humboldt, 1836-1839)⁵⁸⁴.

La tercera dimensión de la obra humboldtiana parte de un sinnúmero de textos y trabajos de la recepción de la obra de Humboldt, que incluyen comentarios y textos de prensa y hasta literatura sobre un “Humboldt inventado” (el libro superficial de Andrea Wulf es algo como una “invención al cuadrado”). Esta dimensión se puede separar en un periodo mientras que vivía Humboldt (hasta 1859) y otro desde su muerte hasta hoy (1859-2021). El mejor libro sobre los diferentes “Humboldts”, incluyendo el Humboldt vivo, el héroe de los hombres del 1848 alemán, el Humboldt imperial del *kaiserreich*, el Humboldt chauvinista weimariano, el Humboldt ario de los nazis, el Humboldt marxista y el Humboldt cosmopolita, amigo de los judíos, de las dos Alemanias (hasta 1990) y el Humboldt de hoy, es el de Nicolaas A. Rupke (2005).

Humboldt ha sido y es un espejo de las épocas (Lucena Giraldo, 1992). Tanto en Venezuela como en Cuba, es decir, los dos territorios de esclavitud masiva de plantaciones en desarrollo (“segunda esclavitud”/*second slavery*), la recepción de Humboldt está enfocada más bien en la tercera dimensión y, entre especialistas, en traducciones de la segunda dimensión (Ramos Guédez, 1995; Rodríguez, 1999 y 2009; Zeuske, 2016), es decir, influidas de invenciones de “Humboldts nacionales”. Por eso me parece tan importante basarse en el Humboldt vivo y real de los diarios

584. La extremadamente historia de las ediciones, como de la complicada bibliografía de las obras y textos propios y publicados de y por Humboldt se halla en Fiedler y Leitner (1999).

(primera dimensión) y compararlos con los resultados de la investigación histórica al respecto de hoy.

Humboldt en Venezuela, la esclavitud moderna y la “república blanca”

Los mencionados contactos más cercanos de Humboldt y Bonpland como sus fuentes de saberes y conocimientos sobre la esclavitud se hallan en una lista de personas que Humboldt enumeró en Venezuela. En su diario de Caracas, anotó una lista de “personas en Caracas”:

Der Marqués del Toro (Haus an Trinidad und Calle S[an] Juan). D[oña] Socorro, seine Frau, Schwester des Marqués del Valle, dessen Mutter blind ist. Geschwister Toro: die Wittwe Sebastiana, die Hintere[?] Gertrudis, Anna Theresa Frau des D[on] Vicente Ibarra, Theresa Frau des D[on] Martín Herrera, dessen Sohn Mariano, Thomás, Fernando, Bernardo verheirathet mit seiner Cousine, Diego der Seemann und Don Juan, und José Ignacio/Ustáriz, Neffen des alten Marqués, Luis der älteste und gelehrteste, Xavier der Taube, José María. Tovar der alte Graf, Domingo älteste, Martín [Tovar]. Juan Gabriel Liendro. D[on] Nicolás Toro und Frau Margueritha, Schwester des Jacón von der Trinidad, mit drei Töchtern und drei Söhnen. Conde S[an] Xavier, C[onde] de la Granxa. D[on] Montilla mit Tochter Dolores und zwei Söhnen, Sochos, María Antonia Aristigetta, Bellín A[ristiguieta], Manuela A[ristiguieta], der dicke Ascania – Benites. José Vicente de Landa. Joaquin Joue y D[on] Lorenzo... D[on] Fernando Key. D[on] Teléforo Orea. Der Schwager Allaja's. D[on] Joseph Antonio Montenegro (Abt). D[on] Juan Emanuel de Caxigal, Ten[iente] del Re[y]. D[on] Antonio Sanza [...] - D[on] Antonio Soxo. - Doct[or] Moreno - Doña María Jesús Frías [...] Intendente Estévan Fernando de León. Bruder Antonio León - Auditor Juan Jurado - Evaristo Buroz - Lorenzo Ponte. D[on] Fernando Key y Muñoz. Telésforo Orea - Conde de la Granja (Ascanio) - Padre Ascanio - Blandin - Landa - Echandia - Simón de Majora - Joaquín Jove - Pedro Galiegos - Baltasar Padrón - D[on] Mateo Pérez - Carbonell - Emanuel Urbanexa (in Calabozo auch) Trad.: El Marqués del Toro (casa de Trinidad y calle S[an] Juan). D[oña] Socorro, su esposa, hermana del Marqués del Valle, cuya madre es ciega. Hermanos Toro: la viuda Sebastiana, la Gertrudis de

espalda [no se sabe por qué Humboldt la llama así], Anna Theresa esposa de D[on] Vicente Ibarra⁵⁸⁵, Theresa esposa de D[on] Martín Herrera, su hijo Mariano, Tomás, Fernando, Bernardo casado con su prima, Diego el marinero y Don Juan, y José Ignacio/ [pág. 184] Ustáriz, sobrinos del viejo Marqués, Luis el mayor y más docto, Xavier el sordo, José María. Tovar el viejo conde, Domingo el mayor, Martín [Tovar]. Juan Gabriel Liendro. D [on] Nicolás Toro y la Sra. Margueritha, hermana de Jacón de Trinidad, con tres hijas y tres hijos. Conde S[an] Xavier, C[onde] de la Granxa. D[on] Montilla con su hija Dolores y dos hijos, Sochos, María Antonia Aristigetta, Bellín A[ristiguieta], Manuela A[ristiguieta], la gorda Ascania - Benites. José Vicente de Landa. Joaquín Joue y D[on] Lorenzo... D[on] Fernando Key. Don Teléforo Orea. El cuñado de Allaja. Joseph Antonio Montenegro (abad). Juan Emanuel de Caxigal, Ten[iente] del Re[y]. Antonio Sanza. - Bellin Aristigetta. - Antonio Soxo. - Doct[or] Moreno - Doña María Jesús Frías. [...] Intendente Estévan Fernando de León. Hermano Antonio León - Oidor Juan Jurado - Evaristo Buroz - Lorenzo Ponte. D[on] Fernando Key y Muñoz. Telésforo Orea [Humboldt repite esos nombres] - Conde de la Granja (Ascanio) - Padre Ascanio - Blandin - Landa - Echandia - Simón de Majora - Joaquín Jove - Pedro Galiegos - Baltasar Padrón - D[on] Mateo Pérez - Carbonell - Emanuel Urbanexa (en Calabozo también)] (Humboldt, 2000, pp. 173-184 y ss.).

Todas estas personas eran propietarios de esclavos o comerciantes mayoristas (con trata de esclavos). Al lado de esta lista de los contactos de Humboldt en Venezuela, el viajero reconoció que la persona más cercana a él en la oligarquía caraqueña era Domingo de Tovar y Ponte (1762-1807), hijo mayor del conde de Tovar y hermano de Martín Tovar Ponte (1772-1843) (Rojas Guillén, 2015, pp. 121-160). Humboldt se asoció esencialmente con el grupo conservador (nacido alrededor de 1750-1765) de la alta aristocracia criolla. En una carta a Domingo de Tovar y Ponte desde Ayabaca, en el norte de Perú, de 1802, dijo:

585. Hijos de ambos eran Andrés y Diego Ibarra, más tarde edecanes de Bolívar en la guerra de Independencia.

A cualquiera distancia a que me halle, nos recordamos Bonpland y yo, con tiernos agradecimientos de las bondades y de la generosa franqueza con la cual la respetable casa de UU., los sabios y amables Ustariz y la familia del marqués del Toro se han servido recibirnos. ¡Con cuánta distinción hemos sido tratados en la Habana, en Cartagena de Indias, en Santa Fe de parte del señor Virei y del Dr. Mutis ... y en Quito donde gobierna una persona igualmente instruida, amable y virtuosa, el Barón de Carondelet! Cuántos motivos digo, tenemos para estar agradecidos a los buenos americanos [“somos americanos” y ya no “españoles” como las élites de Hispanoamérica normalmente se autollamaron] en todas las partes de nuestro tránsito! Con todo, no hai lugar del cual nos recordemos con más gusto que la bella ciudad de Caracas, la que por su situación pintoresca, su temple, sus edificios, y particularmente, por la civilización intelectual y finura del trato social merece el lugar más distinguido entre las capitales de Nuevo Continente. (...) UU. saben que después de una demora [la estancia en Cuba] de tres meses en la isla de Cuba (donde he construido hornos de reverbero que han tenido mucha [aceptación] en las haciendas del conde Jaruco) [Humboldt se refiere a su estancia en el ingenio Río Blanco del Sur, cerca de San Antonio de la Vegas, en febrero de 1801] (Moheit, 1993, pp. 89, 188-191).

Las personas más cercanas a Humboldt, y valorado por él como tales, fueron más tarde los miembros más activos de “La junta de los principales” de Inés Quintero (Vicente Ibarra, Martín Tovar, el marqués de Toro) (Quintero, 2002, pp. 97-116).

Por los contactos personales y las experiencias de Humboldt sobre esclavitud, hay que releer la *Relation historique* (segunda dimensión) y aún más los diarios sobre Venezuela en la primera dimensión (la base para eso sería una traducción completa de ellos al español). Estas lecturas sistemáticas desvelan que alrededor de Cumaná, en emporios de la costa caribeña de Venezuela y el sur de Caracas (Valles del Tuy, Barlovento, Aragua, Lago de Valencia), se hallaron plataformas muy importantes de la *second slavery* en la América hispánica en este momento histórico (cacao, azúcar, índigo-añil, café y también algodón y trigo), junto con economías de suministro: plátano, maíz, ganado, caballos, mulas, carne, cueros (llanos) y tabaco (Barinas). Alrededor de Cumaná (Cariaco y Carúpano) Hum-

Humboldt observó muchas haciendas/plantaciones nuevas, como en Cariaco, que era el “grüne Thal von Cariaco [el valle verde de Cariaco]” (Humboldt, 2000, pp. 138-164, 159). En Carúpano también mencionó que había muchas nuevas plantaciones: “Dort viele neue Cacaopflanzungen” [Allí muchas nuevas plantaciones de cacao] (Humboldt, 2000, pp. 432-433).

En Caracas, donde los dos viajeros estuvieron del 22 de noviembre de 1799 hasta el 7 de febrero de 1800, Humboldt descubrió la profunda relación entre la modernización de la esclavitud y las nuevas dimensiones de la trata atlántica, pero también el contrabando y la trata caribeños (intraimperial) de “negros”. Un problema muy importante del comercio de hombres esclavizados en masa era el de la logística bajo condiciones de estricta seguridad. En la trata de negros, como se decía en aquel entonces, los nodos fundamentales de la logística eran almacenes (llamados generalmente *barracones*), aunque Humboldt los llamaba *casas de negros* (en Venezuela) o *barracas* (en Cuba). Sobre los *barracones* de La Guaira/Caracas, Humboldt escribió:

Kurz vor Ausbruch des Krieges nahm die Sklaveneinfuhr so ungeheuerlich zu, daß [die] Kaufleute von Grenada und Jamaica neue Casas de negros in Caracas stiften wollten.

Trad.: Brevemente antes de la guerra [Humboldt se refiere a las guerras de la Revolución francesa /guerras napoleónicas, específicamente la segunda guerra de Coalición, 1799-1802-MZ], la esclavitud aumentó tanto que (los) comerciantes de Granada y Jamaica querían fundar nuevas casas de negros en Caracas (Humboldt, 2000, pp. 185-222).

Al suroeste de Caracas, Humboldt observó algunos de los elementos más importantes de la modernización de las plantaciones:

Nachts in [der] Hacienda des D[on] Fernando Key Muñoz [Teneriffa 1768-c. 1845 (Rodríguez Campos, 1997, 2, pp. 864-865)] (Téléphoro Orea's Compagnon, an den uns die Orea, Gattin des Gouvern[eurs] der Orotava [Teneriffa], empfohlen). Haus ein großes Viereck, worin 80 Neger wohnen, ein Art Caserne [es handelt sich um ein *barracón* - der im 19. Jahrhundert auf Kuba weit verbreiteten Sklavenkasernen auf

den Plantagen⁵⁸⁶ -M. Zeuske]; über 12 Feuer im Hof, woran jeder seine Speise selbst zubereitet. Vier Neger unverheiratet in einem Zimmer wie Hunde auf der Erde (blos auf Ochsenfellen) schlafend. Unbegreifliche Lustigkeit der schwarzen Menschen bis tief in die Nacht.

Trad.: Por la noche en la Hacienda de la D[on] Fernando Key Muñoz... alberga un gran cuadrilátero donde viven 80 negros, una especie de cuartel (es un barracón, como los más conocidos cuarteles de esclavizados en las plantaciones extendidas en Cuba en el siglo XIX-M. Zeuske). Más de 12 fuegos de cocinar en el patio, donde cada uno prepara su propia comida. Cuatro negros solteros en una habitación durmiendo como perros en la tierra (solo en pieles de buey). Incomprensible alegría de los negros hasta altas horas de la noche. Hacienda de azúcar en el futuro [...] muy rentable [valles de Aragua] (Achenbach, 2009, pp. 133-210; Acosta Saignes, 1967; Belrose, 1988; Humboldt, 2000, pp. 185-222; Morales Álvarez, 1983a, pp. 135-149; 1983b, pp. 151-184; 1999, pp. 151-184; Ortega, 1992; Pollak-Eltz, 2002; Quintero, 2005; 2009, pp. 209-232; Ramos Guédez, 2001; 2003, pp. 175-181⁵⁸⁷).

Partiendo de esos elementos de la esclavitud moderna, es decir, estructuras económicas, Humboldt, el gran relacionador, llegó muy rápido a procesos políticos e ideológicos y al trauma suyo de una revolución militar de la élite esclavista, basándose en el *populacho*.

Generalizando mucho se puede decir que el Humboldt del viaje en *real time* (primera dimensión) casi siempre estaba albergado en Venezuela y Cuba por sus contactos preferidos —la alta aristocracia criolla con (muchos) esclavos—. En Venezuela (Caracas), como vimos, se encontraba entre la élite esclavista, que a la vez eran como reformadores conservadores (conde de Tovar). En Cuba, el negrero más importante de La

586. En los barracones (sing.: barracón) se puede ilustrar bien la modernidad de las plantaciones de esclavos en la costa venezolana. Los propietarios los veían como una especie de vivienda social limpia e higiénica, a menudo había una especie de “*Kindergarten* [jardín de infantes]” (supervisado por una o dos esclavas mayores), unos viejos esclavos como vigilantes nocturnos y un curador o médico. El elemento esencial de esa modernidad era un mejor control y supervisión de los esclavos.

587. Los barracones estaban cerrados desde el exterior por la noche y los esclavizados llevaban su propia vida semiautónoma; uno de los motivos de la transculturación controlada y esclavizada de elementos culturales “africanos”, especialmente comida, bailes y música/formas de religión.

Habana (Juan Luis de la Cuesta) les pagaba la estadía, el espacio elitesco y las comidas (ver más adelante).

Pues bien, Humboldt odiaba dos cosas: una revolución política (sobre todo el jacobinismo y la violencia de masas en las calles) y la esclavitud, que conoció en Venezuela en sus formas más modernas (Leitner, 2005, pp. 7-10; Zeuske, 2000, pp. 67-100⁵⁸⁸; 2004, pp. 381-416⁵⁸⁹; 2008, pp. 257-277; 2009, pp. 245-260⁵⁹⁰). Por su odio a la revolución de masas en las calles, el concepto de *pueblo*, *peuple* en francés, para Humboldt era, como para muchos intelectuales y científicos europeos, el *Pöbel* (una palabra ofensiva en alemán, mucho más ofensiva que *populacho*) (Humboldt, 1990, pp. 56-63, 59)⁵⁹¹. El jacobinismo consistía, para Humboldt (fuera de Francia y Europa), en el terror de los oficiales franceses revolucionarios (muchos de ellos jacobinos) en la invasión violenta de tropas napoleónicas contra la revolución de Saint-Domingue/Haití (sobre todo en 1802-1803, con la intervención militar en la Francia napoleónica, una verdadera guerra de exterminio). Esta invasión, recordemos, se había desarrollado en paralelo a la segunda parte del viaje americano de Humboldt y Bonpland. Por este terror de los oficiales jacobinos, Humboldt, que hasta en sus diarios normalmente era parco con comentarios sobre la Revolución haitiana, anotó en su diario de La Habana de 1804: “Le Terrorisme regnait en 1803 aux Colonies [El terrorismo reina en 1803 en las colonias (francesas)]” (Humboldt, 1804, p. 22; Humboldt, 2021, p. 82). Después, Humboldt especuló en Francia y en las sociedades propietarias de esclavos (probablemente a base de informaciones orales) sobre qué podría pasar con los esclavos rebeldes de Haití. Los mencionó como “negres guerriers (60000) [negros guerreros (60000)]” (Humboldt, 1804, p. 24, 2021, p. 81): ¿matar a todos o mutilarlos?, ¿matar también a la otra población de antiguos esclavos?, ¿fusilar a todos o torturarlos con látigos antes? Las especulaciones e ideas no son tan irrealistas como se podría

588. Aún sin conocimiento del diario de 1804.

589. Con la descripción de la primera reacción cuando recibí información sobre el diario 1804 de Ulrike Leitner.

590. Escribí el artículo después de una estancia en Cracovia.

591. Véase a Humboldt sobre la procesiones en Cartagena de Indias (donde de los viajeros se quedaron del 31 de marzo de 1801 al 19 de abril de 1801): “... der Mulatten-, Mestizen- und Zamben-Pöbel [el populacho de los mulatos, mestizos y zambos]” (Humboldt, 1990, pp. 56-63, 59).

pensar a primera vista. Francisco de Arango y Parreño, economista de la esclavitud moderna en la agricultura de las plantaciones, escribió en su informe sobre la comisión de 1803 bajo la pregunta: “¿A qué número llegan estos [los insurgentes]? ¿A cuál el de los negros pacíficos?”. Y siguió:

Borremos de nuestra idea semejante distinción. No hay que hablar ya de negros rebeldes y pacíficos. Exceptuando los poquísimos que hay en las villas al servicio doméstico de los blancos y dos compañías que están en Cul-de-Sac al mando del Jefe de Brigada Viet, todos los demás, incluso las hembras y los niños, son rebeldes obstinados (Arango y Parreño, 1952, pp. 344-383; p. 358 y ss.; González-Ripoll *et al.*, 2004)⁵⁹².

Sobre los esclavistas y la revolución que temía Humboldt, él se preguntaba: ¿quiénes son los “jacobinos” en Venezuela? (Zeuske, 2015a, pp. 99-145)⁵⁹³. Y lo asombroso es que para Humboldt es la joven élite modernizadora “con esclavos”, no tanto sus contactos personales más cercanos (los reformadores conservadores), sino la generación de Bolívar, nacida después de 1780 con pocas excepciones. Una de esas excepciones era Fernando Peñalver Pellón (1765-1837). La opinión del Humboldt del diario (primera dimensión) sobre este hombre es algo paradigmático en cuanto a ese grupo que quiere una revolución “jacobina con esclavos” (Zeuske, 2011b, pp. 5-47) [nos acordamos de que ninguna de las grandes revoluciones atlánticas, ni la francesa hasta 1794, había abolido la esclavitud; la Revolución francesa lo hizo solo bajo la presión de la revolución de los esclavos y mulatos libres en Saint-Domingue (Roth, 2017)]. Humboldt en 1799 había encontrado a Fernando Peñalver (1765-1837) (García Chuecos, 1941; Rodríguez Campos, 1997, vol. 3, pp. 545-546) en Guacara y en Valencia. Sobre este hombre, más tarde consejero de Bolívar en el Congreso de Angostura de 1819 (la única persona que Bolívar tuteaba), Humboldt anotó en 1800, después de visitar la hacienda Mocundo (¿a quién no le

592. Arango había visitado en 1803, como jefe de una comisión del Consulado de La Habana, la vecina colonia en revolución y guerra (Saint-Domingue, en especial el Guárico/Cap Français).

593. Mi maestro Manfred Kossok en su tiempo los llamó “jacobinos extramuros”; véase: Zeuske (2015a, pp. 99-145).

recordaría a Macondo?) el 22 de febrero de 1800 por la mañana: “La hacienda más grande de la provincia” (Humboldt, 2000, pp. 185-222). Humboldt escribió acerca de visitar la casa de los Peñalver en Valencia (donde celebraron el carnaval):

Die Gesellschaft in Valencia fast gebildeter/ als in Caracas und der Ton ungewungener. D[on] Fernando Peñalver gebildet wie sein Bruder, ebenso hundemager, aber größer und sich ein Adonis dünkend, elend eitel, die ersten Tage immer von Raynal, *Encyclopédie*, Menschenfreiheit [...] sprechend. Aber nachher brach die gemeine Menschennatur durch. Der Portugiese meinte, man solle eine weiße Republik stiften [...]; in der weißen Republik giebt man selbst den freien Mulatten keine Rechte, die Sklaven bedienen ihre Herren knieend, jene verkaufen die Kinder der letzteren [...] Das ist die Frucht amerikan[ischer] Aufklärung! Verbannt Eure Encyclo[ädie] und Euren Raynal, ihr schändlichen Menschen

Trad.: La sociedad en Valencia era casi más educada/ que en Caracas [Valencia era una especie de residencia de verano para los ricos propietarios de esclavos - M. Zeuske] y el tono era más informal. D(on) Fernando Peñalver, educado como su hermano, también delgado como un perro, pero más alto y creyéndose un Adonis, miserablemente vanidoso, hablando los primeros días siempre de Raynal, *Encyclopédie*, libertad humana [...] Pero luego la naturaleza humana común se abrió paso. Los portugueses [los Peñalver provenían de una familia de comerciantes portugueses, comerciantes de esclavos] pensaron que se debía fundar una república blanca [...]; en la república blanca, incluso los mulatos libres no tienen ningún derecho, los esclavos sirven a sus amos de rodillas, ellos [los amos] venden a los hijos de estos últimos [...] ¡Este es el fruto de la [Ilustración] americana! Desterrad vuestra *Encyclop[édie]* y vuestro Raynal, hombres sinvergüenzas (Humboldt, 2000, pp. 185-222; Zeuske, 2011b, pp. 5-47).

Esta “república blanca” es el lema y el fin más importante de ese grupo de la joven élite esclavista “jacobina” de Venezuela, observado y mencionado varias veces por Humboldt, así como anotado en su diario. Humboldt registra las ideas y la mentalidad revolucionaria de los ricos

propietarios de plantaciones y esclavos, primero oralmente, también en el oriente de Venezuela, pero sobre todo en la plataforma más importante de la “segunda esclavitud” en los Valles del Tuy y de Aragua, donde él pasó por las siguientes haciendas:

Hacienda de José de Manterola en el valle del río Tuy (9-11 de febrero), Victoria en el lago de Valencia (11-12 de febrero), La Concepción, hacienda de la familia Ustáriz (13 de febrero), Maracay (13/14 de febrero), Tapatapa en el promontorio El Portachuelo (14 de febrero), Hacienda de Cura, propiedad del conde Domingo Tovar (1762-1807), (14-21 de febrero), Punta Zamora, Guacara (21 de febrero), Mocundo (22 de febrero), Nueva Valencia (22-26 de febrero), Trinchera (aguas termales, 27 de febrero), Puerto Cabello (27 de febrero-1º de marzo), Barbula (1º de marzo), Guacara (familia del Marqués del Toro, 4-6 de marzo), volver a Nueva Valencia (6-8 de marzo), Guige (8 de marzo), Villa de Cura (9/10 de marzo) [1800] (Humboldt, 1983).

La anotación humboldtiana que resume tanto lo que Humboldt había oído en sus caminos por regiones esclavistas de Venezuela como también su rechazo de esa “república blanca” esclavista y racista es la siguiente:

In Nordamerika haben die weißen Menschen für sich eine weiße Republik gestiftet und die schändlichsten Sklavengesetze bestehen lassen... So möchten vornehme [Süd-] Amerikaner auch gern eine Republik stiften. Sie lenken ein, sobald man vom Elend der gefärbten Racen spricht. Andrés Ibarra will den freien Mulatten gar die Ausübung eines Handwerks verbieten; sie soll das Gouv[ernement] zwingen, zerstreut in dem Innern der Provinz (um Gefahr zu vermindern) den Weißen den Akker zu bauen..., und arme Weiße soll das Gouv[ernement] zwingen, Schuh und Stiefel zu machen [...] Das ist der Plan der hiesigen Philantropen.

Trad.: En América del Norte, los blancos han establecido una república blanca para ellos y han dejado que las leyes más vergonzosas de la esclavitud persistan... Por lo tanto, a los nobles [sudamericanos] también les gusta donar una república. Distraen en cuanto se habla de la miseria de las razas de color. Andrés Ibarra [en cuya casa en su hacienda de café en el valle de Caracas Humboldt y Bonpland habían pernoctado (Humboldt, 1983, pp. 177 y 181)] quiere prohibir a los mulatos libres incluso el

ejercicio de una artesanía; [los blancos] quieren obligar a la gobernación, que los disperse en el interior de la provincia (para disminuir el peligro), hacer que les trabajen los campos al hombre blanco, y que el gobierno obligará a los hombres blancos pobres a hacer zapatos y botas [...] Eso es el plan de los filántropos locales] (Humboldt, 1982, pp. 244-247).

En su vida real del viaje por Venezuela, Humboldt rechazaba profundamente este grupo con su meta principal de una “república blanca” por vía de una revolución armada y violenta, es decir, una revolución militar (“jacobina”). Así lo expresó en una consideración fundamental durante el viaje americano posterior (exactamente en Guayaquil, a principios del año 1803). El texto se titula “Colonias”:

Die europäischen Regierungen / haben so viel Erfolg in der Verbreitung des Hasses und der Uneinigkeit in den Kolonien erzielt, dass man in diesen die Freuden des geselligen Lebens kaum kennt; wenigstens ist jede dauerhafte Geselligkeit unmöglich, zu der viele Familien zusammenkommen müssen. Aus dieser Lage entsteht eine Verwirrung der Ideen und unbegreifliche Meinungen, eine allgemeine revolutionäre Tendenz. Aber dieser Wunsch beschränkt sich darauf, die Europäer zu vertreiben und sich danach gegenseitig zu bekriegen.

Trad.: Los Gobiernos europeos / han logrado tanto éxito en la difusión del odio y la desunión en las colonias que apenas se conocen las alegrías de la vida social en ellas; al menos es imposible una sociabilidad [un concepto importante de Immanuel Kant] duradera, a la que muchas familias tienen que unirse. Esta situación crea una confusión de ideas y opiniones incomprensibles, una tendencia revolucionaria general. Pero este deseo se limita a expulsar a los europeos y luego hacerse la guerra entre ellos (Humboldt, 1982, pp. 63-67).

Humboldt en Cuba, la casa del negrero y los saberes sobre la trata

Menciones de Cuba en la obra publicada de Humboldt hay muchas, todos lo sabemos. La más famosa es el mismo *Ensayo político sobre la Isla de Cuba* (1826, en francés; 1827, traducción al castellano) (Humboldt, 1826

y 1827⁵⁹⁴). Son más que huellas: Cuba es el contenido principal de esta estrella de primer orden en la obra americanista de Humboldt.

El *Ensayo sobre Cuba* es un texto publicado más de veinte años después del viaje de Alexander von Humboldt y Aimé Bonpland a la América hispánica (1799-1804). ¿Qué huellas tenemos del Humboldt vivo (en *real time, on the spot*), del Humboldt de sus dos estancias en Cuba 1800-1801 y 1804?

Cuba ya está en Venezuela. Quiere decir que las redes de Humboldt por sus contactos con las élites iban desde Venezuela (Cumaná, Barcelona de Venezuela y Caracas) hasta Cuba. La primera huella muy importante antes del viaje de Humboldt desde Venezuela (Barcelona de Venezuela) hasta Cuba (La Habana) a finales de 1800 se halla al final de la ya anteriormente mencionada lista de personas en su diario de viaje, escrita en Caracas. Después de enumerar la alta élite conservadora de Caracas, Humboldt mencionó bajo el lema “Havana” a “Pedro Pablo Conde de Oreilly. María Franc[isca] Cont[esa] de Buenavista s[u] esposa. Franc[isco] Le Maur. José de Elincheta [Ilincheta]. Juan José de Elizaldi. Juan de Cuesta [Juan Luis de la Cuesta]. Marq[qués] de Pradamenno [Prado Ameno]” (Amores Carredano, 2003; Cornide, 2003; Humboldt, 2000, pp. 173-184). Las personas más importantes para la futura visita de Humboldt en Cuba fueron Pedro Pablo O’Reilly y su esposa (María Francisca de la Merced Calvo de la Puerta y Aparicio del Manzano, III condesa de Buenavista, 1778-1814), José de Ilincheta, el consejero y secretario del gobernador y capitán general de Someruelos (que más tarde lo pone a Humboldt en contacto con su red en Cuba (Vázquez Cienfuegos, 2008)) y, sobre todo, Juan Luis de la Cuesta, socio de la compañía comercial Santa María y Cuesta, una gran casa comercial en La Habana⁵⁹⁵. Este comer-

594. Hay nuevas traducciones al castellano del *Ensayo Político sobre la isla de Cuba*; ver la de Martí Marco, Prüfer y Leske en 2004. Y al alemán: Prüfer y Leske en 2002.

595. Véanse las listas de comerciantes: “Ex.mo S.or Presid.te y SS.res vocales de la Junta de Agricultura y comercio = En cumplimiento del encargo que la Junta nos ha conferido por acuerdo del 15 de Marzo ultimo, presentamos lista de los Comerciantes que en clase de tales se conocen en la Ciudad, con distincion de los que han seguido con empeño la Carrera del Comercio, y ya en el dia separados, se miran mas bien en clase de Hacendados: De los que giran por si y á Comision: De los Comisionistas, y con poco giro propio conocido: De los Directores de Compañías de Seguros, y de los Navieros...”, La Habana, Abril 26 de 1797, en *Archivo Nacional de Cuba*, La Habana (ANC), Junta de Fomento, leg. 2759, núm. 71. 9 de Marzo de 1796. *Expediente sobre las*

ciante y, como veremos, *negrero* (Ortega, 2006, pp. 225-251), Juan Luis de la Cuesta, es una persona de importancia para Humboldt.

Humboldt llegó a La Habana por un “negocio de dinero miserable”, como lo mencionó en su diario (Humboldt, 2000, pp. 165-172, 166)⁵⁹⁶. Primero no quiso viajar a Cuba (porque la naturaleza en Venezuela le interesaba más y además Humboldt sabía que Cuba estaba llena de *ciencia criolla*, científicos españoles y algunos extranjeros (Puig-Samper *et al.*, 1998, pp. 39-45; Rebok, 2004, pp. 41-67; Misas Jiménez, 2009, pp. 30-47). Pero en Venezuela no le habían cambiado sus *libranzas* (un tipo de cheque) que traía de Berlín. En La Habana, el mencionado rico comerciante Juan Luis de la Cuesta y su padre político, Gabriel Raymundo de Azcárate, aceptaron las libranzas de Humboldt⁵⁹⁷. Y era más: Juan Luis de la Cuesta hablaba perfectamente bien francés (porque nació probablemente como

noticias pedidas por los editores de la Guia de Comercio de Madrid (sin foliación), en 2 folios r-v.
596. En cuanto al viaje mismo de Barcelona en Venezuela hasta La Habana a finales de 1800 por el mar del Caribe, no se supo ni el nombre del barco. He aquí las informaciones sobre la llegada de este barco español-americano al puerto de La Habana y sobre su nombre (un barco que en otras ocasiones aparece en la trata de esclavos): “En 19 [de diciembre 1800] De la Nueva Barcelona Berg.n Español nombrado la Industria Su Cap.n Juan B.ta Fern.z. Con carga de tasajo 25”. Parece que en esta fecha “25” el barco salió de nuevo; a la izquierda una marginalia “End.ho (quiere decir el mismo 19 de diciembre de 1800) Biñales”, en Archivo Nacional de Cuba (ANC), Miscelánea de Libros, núm. 2519 (1800). *Embarcaciones. Entrada de. Libro de entrada y salida de embarcaciones al parecer Aduana de la Habana* (sin foliación). La otra llegada de Humboldt a La Habana en 1804 tampoco era documentada: “108 id. (Marzo 20) Fragta. de grra La O, Cont.or D. Bernardino de S.n Martin, de Vera.z”, ANC, Miscelánea de Libros, núm. 3037 (1804). *Embarcaciones. Entrada de. Libro de entrada de embarcaciones en el Puerto de la Habana* (sin foliación). Hasta ahora era sabido que Humboldt llegó el 19 de marzo (segunda estancia). En el libro de entrada, se lee claramente: “20 de Marzo de 1804”. En el folio r (anterior), todas las embarcaciones habían llegado el 17 de marzo de 1804.

597. “Mes finances Honda le 22 Juin [1801]. J'ai tiré le 4 Mars 1801 en faveur de Jean Louis de la Cuesta à la Havane sur Mr. Kunth ou en son absence sur le Bn de Holwede à Berlin la somme de 5000 Rixdaler [Reichstaler] pour lesquels Mr. Cuesta m'a donné le 5 Mars 1801 à la Havane la somme de 4300 piastres fortes.

J'ai donné à Mr. Dn Gabriel Ascarate à la Havane beau[-]père de Mr. Cuesta une libranza (1ère et seconde) de 5312 1/2 p. fuertes de la Marquise Viuola de Altamira sur le Mquis de S. Cruz de Ynguanzo Caballero del Ordre de Calatrava au Mexique (Madrid le 25 Mai 1799)”, en Staatsbibliothek zu Berlin, Tagebuch Humboldt V (diario de Humboldt, 1797, 1799-1800) – hoja 100v; URL: https://digital.staatsbibliothek-berlin.de/werkansicht?PPN=PPN779883365&PHYSID=PHYS_0202&DMDID=DMDLOG_0001 (consulta: 17 de noviembre de 2019). Se trata de traducciones provisionales de los diarios de Humboldt. Muchas gracias a Ulrich Pässler.

Jean-Louis de Lacoste o La Coste en el Béarn en Francia y había pasado por Nueva Orleans o Saint-Domingue —Cap Français/Guárico— a La Habana)⁵⁹⁸. Cuesta estaba aparentemente muy interesado en la ciencia de Humboldt. De todas formas, Juan Luis de la Cuesta invitó a Humboldt a quedarse en su casa en La Habana. Humboldt mismo mencionó esto en su *Ensayo político sobre Cuba*:

598. Así lo advierte Santa Cruz y Mallen. Él anota que Juan Luis de la Cuesta estaba casado con una hija de Gabriel R. de Azcárate y había nacido en Francia: “Doña María Josefa de Azcárate y Rivas, hija de Don Gabriel María Raimundo Azcárate y Lascaraín, de la Villa de Anzuola, parroquia de Uzárraga y Doña Rosalía María de Rivas y López-Barroso, casó el 5 de enero de 1798, con Don Juan Luis de la Cuesta y Casadabán, natural de Onzena, en el Béarn, Navarra francesa, hijo de Pedro y María Margarita”, véase: Santa Cruz y Mallen (1940, t. 2, p. 75). A la luz de nuevas investigaciones en el Archivo Diocesano de La Habana (que hizo César Alonso), hay que decir que, entre los papeles de la dispensa para poder casarse en La Habana con una niña de catorce años, se encuentra una copia de la fe de bautismo de Juan Luis de la Cuesta, que dice: “Certifico yo el infraescrito Abad de la Yglesia Parroquial, titulada de Nuestra Señora de la Asunción de este lugar de Yrurre, que en el libro de Bautizados de dicha Yglesia, que da principio en el año de mil setecientos veinte y cuatro y... el corriente y a folio noventa y ocho... la partida del thenor siguiente. En diez y seis de Marzo de mil setecientos sesenta y siete bautize solemnemente á un niño, que le puso por nombre Juan de la Questa hijo legítimo y de legítimo matrimonio de Pedro de Questa, y de María Casadaban vecinos de este lugar: Abuelos paternos Juan de la Questa y Fermina Cardaberaiz y materno Filipe Casadaban, y Theresa Arbes; fue su padrino Ysidoro Belasco, a quien adverti su obligación y parentesco espiritual, y en fee de ello lo firme; Don Juan Angel de Ecay Abad de Yrurre: = Cuya partida concuerda y conviene con su original, que en mi poder queda, y en fee de ello doy la presente en este lugar de Yrurre á doce de Abril de mil setecientos ochenta y cinco: Don Juan Angel de Ecay Abad de Yrurre”; véase: “Dispensa de proclamas de don Juan de la Cuesta y doña María Josefa de Dolores Azcarate 1798”, en: Arzobispado de La Habana, Archivo Histórico Diocesano, La Habana, Fondo: Dispensas de Amonestaciones (Proclamas), leg. 2, exp. 48, fol. 1r-9v, aquí fol. 3r. Pero hay otro documento importante, una copia de la partida de defunción. Allí dice: “Dn. Juan Luis de la Cuesta, natural de Orjena provincia de Biarme Reino de Francia”, véase: Arquidiócesis de La Habana, certificación literal de partida de defunción, Libro 14, núm. 110, fol. 110r. Puede ser que el vasco-navarrese Juan Luis de la Cuesta pasó primero al Béarn en Francia, y después al Caribe francés y al Caribe hispano. Sobre la estancia de Juan Luis de la Cuesta en Nueva Orleans (todavía español), véase: “D.n Simon Thevenot, vecino de la Nueva Orleans y residente en esta referida ciudad ... da todo su poder amplio cumplido bastante ... á D.n Juan Luis dela Cuesta tambien residente en ella [quiere decir en New Orleans] es/ fol. 553r pecial para que asu nombre y representando su propia Persona d.ros y acciones, en virtud del permiso que se concedio al otorgante por el Baron de Carondolet, Gov.r de d.cha Nueva Orleans ... pueda pasar y pase al Continente Americano, q.e haga la adquisicion de Buques sin limitacion de calidad...”, “Poder“, La Habana, 15 de julio de 1794, en Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Protocolos Pontón 1794 (2594), fol. 552v-553r; aquí fol. 552v-fol. 553r. Yrurre (hoy Irurre) es un lugar en Navarra (España).

Hallamos en la familia de Cuesta, que con la de Santamaría formaba una de las mayores casas de comercio de la América, y en la casa del Conde O'Reilly, la hospitalidad más noble y generosa. Nos alojamos en casa del primero y pusimos nuestros instrumentos y nuestras colecciones en el vasto palacio del conde, cuyas azoteas eran particularmente a propósito para las observaciones astronómicas (Humboldt, 1959, pp. 35-58).

Es decir, la casa de Juan Luis de la Cuesta era para Humboldt “mi casa en la Habana”, como lo menciona en una carta a Karl Willdenow en Alemania, para que este le mandara un libro: “A mi dirección en la Habana (Casa del S.r D.n Luis de la Cuesta)” (Moheit, 1993, pp. 122-131). Probablemente Humboldt y Bonpland se alojaron también en 1804 en la casa de De la Cuesta (por lo menos habían dejado partes de sus colecciones en su casa)⁵⁹⁹.

Juan Luis de la Cuesta fue el anfitrión de Humboldt en La Habana. No sé todavía a ciencia cierta, es decir, con evidencia documental, dónde está hoy esta “casa de Humboldt en la Habana”. En el primer *Registro de propietarios* de las casas de La Habana de 1812 Juan Luis de la Cuesta, por su bancarrota (*concurso*) después de 1804, ya no se encuentra (ANC, 1812)⁶⁰⁰. Pero creo, basado en la historia oral con colegas (sobre todo el

599. “Nous avons laissé 1801 à la Havane une grande Caisse avec des plantes et des fruits, graines, Dapiche ... à Mr. Gayot (maison de Cuesta) pour les envoyer au frère de Bonpland. Il nous écrit que la Caisse est parti[e]. En outre il est resté à la Havane chez Dn Louis de la Cuesta la partie du petit herbier des plantes de Cumaná, Caraccas, l'Orinoque et la Havane, bref des plantes contenues dans les envoys faits par Mr. Frazer et le P. Gonzalez, de sorte que réunissant ce petit herbier de la Havane aux Caisses XI, XII, XIII et XIV, nous y rapportons des échantillons choisies de toutes les plantes de notre Expédition”, en Staatsbibliothek zu Berlín, Tagebuch Humboldt IX (1803-1804) [= diario de Humboldt IX, hoja 127r; online: <http://resolver.staatsbibliothek-berlin.de/SBB0001527C00000229> (consulta: 17 de noviembre de 2019)].

600. ANC, Gobierno Superior General (GSC), leg. 1307, núm. 50821. Año 1812. *Cuadernos con los apellidos de los dueños de fincas urbanas de la Habana*. Conoció este documento importantísimo gracias a Carlos Venegas. Lo que sí sabemos con evidencia documental, gracias a la labor de César Alonso, es que Juan Luis de la Cuesta alquiló, durante el concurso, en 1806, una casa de Petronila Castellón al lado de la casa de su padre político, Gabriel Raymundo de Azcárate (que era propietario de la casa en la calle Mercaderes 18), con número en aquel entonces “calle Mercaderes 19”; véase: “Comparece Petrona Castellón, vecina, dando en arrendamiento a favor de Juan Luis de la Cuesta... una casa de mi propiedad cituada en la calle de Mercaderes, junto a la de mi habitación por precio de cada un mes de doscientos treinta pesos con más el derecho de Alumbrado que debe también pagar, dándome igualmente dos meses adelantado como lo ha verificado de que me doy

eminente historiador urbanista Carlos Venegas) y en un artículo temprano de Eusebio Leal, que es la casa con el número 609 en la calle Aguiar, entre Muralla y Sol (Leal Spengler, 1995, pp. 81-84). Es decir, las casas de Humboldt en La Habana (hoy *La Habana Vieja*) son: Inquisidor 406, entre Sol y Santa Clara. Eso era la casa del conde Pedro Pablo O'Reilly (en 1800: núm. 68) y la casa de Juan Luis de la Cuesta en Aguiar 609, entre Muralla y Sol (en 1800: núm. 51).

Hay trabajos importantes sobre Humboldt en Cuba y en La Habana; los más importantes para la recepción de Humboldt en Cuba (y en España) son las de Ramón de la Sagra, José de la Luz y Caballero, Esteban Pichardo, Jacobo de la Pezuela, Vidal Morales y Morales, Manuel Villanova Fernández, Emilio Roig de Leuchsenring y Fernando Ortiz (Morales y Morales, 1897, p. 258, 286, 300; Ortiz, 1960, pp. 7-93; Pezuela, 1863; Pichardo, 1854; Puig-Samper et al., 1998, pp. 39-45; Rebok, 2004, pp. 41-64; Rodríguez Acosta y Leyva Escobar, 2015, pp. 58-70; Roig de Leuchsenring, como se cita en Humboldt, 1959, pp. 7-24; Sagra, 1831; Villanova, 1960, pp. 32-34)⁶⁰¹.

Después de Fernando Ortiz, quien lo atribuye a José de la Luz y Caballero, la recepción cubana de Humboldt ve al viajero prusiano bajo el lema de “segundo descubridor de Cuba”, en contacto con la alta élite social, colonial, esclavista y científica. Pero hay muchas cosas, informaciones

por entregada... bien entendido que cumplidos dichos dos meses, deberá continuar el dicho don Juan Luis dándome un mes siempre adelantado y si en esto hubiere falta queda del todo extinguido este contrato de Arrendamiento, con facultad de espelerlo de la casa... y estando presente Yo el dicho Don Juan Luis de la Cuesta acepto esta escritura y el arrendamiento que lleva hecho y me obligo a cumplir con quanto va relacionado...”; “Arrendamiento”, en ANC, Protocolos Notariales de Regueira, 1806, t. 1, fols. 54v-55v. La Habana, 22 de enero de 1806. En la fuente mencionada de 1812 se puede leer en el cuaderno sobre la “Calle Mercaderes” que los propietarios del número 19 eran “Las s.ras Castellón”, en ANC, Gobierno Superior General (GSC), leg. 1307, núm. 50821. Año 1812. *Cuadernos con los apellidos de los dueños de fincas urbanas de la Habana*.

601. He añadido a Manuel Villanova (José Luciano Franco también menciona a Humboldt). En septiembre de 1887, el periodista y abolicionista cubano Manuel Villanova publicó una serie de artículos sobre Humboldt y Thrasher en el semanario cubano *La Semana*. Comenzó el 5 de septiembre de 1887 con la publicación del artículo de Humboldt y la respuesta de Thrasher junto con un comentario crítico sobre Thrasher. En las siguientes semanas, Villanova lo comentó ampliamente. Villanova leyó a Humboldt con mucha admiración y también discutió los pasajes en los que Humboldt comparó a los esclavos domésticos cubanos con los esclavos domésticos jamaicanos. A continuación, criticó al régimen esclavista cubano con mucho más detalle que Humboldt. La serie completa, incluida la traducción del artículo de Humboldt y la respuesta de Thrasher, se reprodujo en 1960. Sobre el vocabulario de raza, véase: Rodríguez Acosta y Leyva Escobar (2015).

y huellas de Humboldt, sobre todo de la primera dimensión, que todavía no conocemos ni sabemos. ¿Dónde y cuándo Humboldt se insertó en los círculos del saber sobre esclavitud y trata de esclavos? Seguro que ya en Venezuela. ¿Pero dónde en Cuba? ¿Dónde hizo concretamente los contactos sociales con la élite esclavista de Cuba, con Arango, con el conde Mopox, con Antonio del Valle Hernández y muchos otros? (Erdmann y Weber, 2015, pp. 58-77; Humboldt, 2019; Zeuske, 2009, pp. 245-260), ¿y a iniciativa de quién? ¿Tal vez por la de José de Ilíncheta, el ya mencionado teniente de gobernador, consejero y secretario del capitán general Someruelos (que se halla en la importante lista de Caracas)? ¿O a iniciativa de Juan Luis de la Cuesta? ¿Dónde escribió Humboldt su famoso diario de *Habana 1804*? (título original: *Isle de Cube. Antilles en général*) (Humboldt, 2021; Zeuske, 2016). Este diario es el núcleo textual del *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*, cuyo contenido principal explica aspectos de la esclavitud, la trata y la vida de los esclavizados en Cuba bajo, cómo decirlo, la sombra y el miedo de la revolución de Saint-Domingue/Haití (y el miedo a esta revolución de los esclavizados, 1791-1803, y a rebeliones de esclavos en general). Humboldt en este diario todavía no se dirige directamente contra la esclavitud en Cuba (tendencialmente sí, pero claramente abolicionista se presenta solo en el ensayo publicado). Estoy casi seguro de que Humboldt empezó este diario en la propia casa de Juan Luis de la Cuesta.

Juan Luis de la Cuesta, como comerciante y *negrero* (el más dinámico y rico de los años de la estancia de Humboldt en Cuba), le proporcionó a Humboldt las informaciones directas y de primera mano sobre la trata de esclavos y las infames llegadas de *armazones de negros*⁶⁰² que Humboldt

602. La riqueza de Juan Luis de la Cuesta provino principalmente del comercio de esclavos (y la compraventa de barcos). Aquí presento solo tres ejemplos de barcos negreros y sus armazones (cargas de esclavos), cuyo consignatario o coconsignatario era De la Cuesta (1798, 1801 y 1802). En 1798, un total de 17 armazones (de 55) fueron a la consignación de la casa comercial Santa María y Cuesta. Doce de los 19 barcos (bajo el armazón núm. 10 esconde una flotilla de 4 barcos y el barco *Penélope* viene dos veces) provienen de San Tomás, ciertamente del puerto de Santa Amalia; 6 barcos estadounidenses con capitanes con nombres en inglés y 3 barcos daneses. Desde “Santa Cruz de Dinamarca” (Santa Cruz o Saint Croix, en aquel entonces una colonia danesa, ahora las islas Vírgenes de los Estados Unidos), 2 barcos estadounidenses con armazones para Santa María y Cuesta desembarcan en La Habana. Con el punto de partida “Costa de África” (costa africana) se identifican 4 barcos estadounidenses; desde Jamaica 2 barcos estadounidenses. En total, Juan

utilizó más tarde en su *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*. También de este hombre Humboldt recibió sus informaciones sobre los *barracones del Consulado*, donde los *negreros* mantenían presos los esclavizados recién arrastrados desde África o desde otras colonias caribeñas (Espersen, 2019, pp. 1-26; Goncalvès, 2015, pp. 211-233; Green-Pedersen, 1980, pp. 93-120; 2015, pp. 59-84; 2016; Weiss, 2010, pp. 39-74) hasta venderlos en Cuba (Felipe-González, 2020, pp. 223-248, 232, cuadro 9.2⁶⁰³; Zeuske y Sanz Rozalén, 2021, pp. 139-160). En estos barracones, exactamente en

de Santa María y Juan Luis de la Cuesta, propietarios de la casa mercantil Santa María y Cuesta, fueron responsables de 642 negros en 1798. La mayoría de ellos, según la jerga de la época, pueden haber sido negros bozales, es decir, directamente de África, de los 4 barcos que parten de “Costa de África”. En 1798, 306 de un total de 642 esclavos vinieron directamente de África (porque los barcos de esclavos de África identificaron las mayores cargas de esclavos). Véase: “Entrada de Negros. Año de 1798”, en ANC, Miscelánea de Libros, núm. 2484 (1798). *Negros Entrada de. Libro de asientos de asientos de negros y pagos que hacen los Administradores particulares*, fols. 20r-48v (armazones núms. 1-55). En 1801, Juan Luis de la Cuesta, que operaba solo y ya no era miembro de la empresa mercantil con Juan de Santa María, consignó 5 barcos con un total de 320 personas esclavizadas (de un total de 24 armazones y un total de 1.672 esclavos), incluyendo un número de niños, todos en barcos daneses, 3 de San Tomás, 1 de Santa Cruz y uno de la “Costa de África” en un barco con bandera danesa, véase: “Entrada de Neg.s bozales”, en ANC, Miscelánea de Libros, núm. 3048 (1801). *Negros Introducción de. Libro de recaudación por la introducción de negros bozales y por otros conceptos en la Administración de rentas en la Habana*, fols. 36r-39r.

El año “mejor” (o sea, el más rentable) llegó en 1802 (el año de la Paz de Amiens). En 1802, Juan de la Cuesta se consignó como un solo comerciante, de un total de 154 armazones, 24 armazones (Costa de África: 11; San Tomás: 10; Charleston: 2), con un número total de esclavos de 2.624. Además hay 57 deportados de Costa de África en el barco sueco Frosukert, que se enumeran bajo 1803 (30 de diciembre de 1802), véase: “Entrada de Negros bozales”, en ANC, Miscelánea de Libros, núm. 2083 (1803). *Negros, Introducción de. Libro de cuenta y razón de introducción de negros bozales y privilegios concedidos para exportar é importar mercancías*, fols. 7r-23v, aquí fol. 7r: “No. 1 Armazon conducida de la Costa de Africa en la Gol.ta Sueca Titulada Frosukert Su Cap.n Juan Gardiner, que entró en 30. de Diziembre [de 1802]. Consig.da á Dn Juan Luis de la Cuesta”. Además, Juan Luis de la Cuesta, con un miembro de la oligarquía criolla de La Habana llamado Lázaro de Chávez, fundó una nueva empresa comercial (que existió solo por un corto plazo). Esta Compañía de Cuesta y Chávez consignó otros 14 armazones (Costa de África: 4; San Tomás: 5; Providencia: 4; Jamaica: 1); número de esclavos: 1.466, véase: ANC, Miscelánea de Libros, núm. 3038 (1802). *Negros Introducción de. Libro de cuenta y razón de negros bozales y privilegios concedidos por S.M. á varios individuos*, “Entrada de negros vozales”, fols. 20r-28v, núms. 1-47; y fols. 42r-59r, núms. 48-154. De este modo, Juan Luis de la Cuesta se benefició de 2.681 cuerpos humanos vendidos (la venta en sí fue un proceso complicado y podría llevar mucho tiempo; luego, el esclavo permaneció en los barracones) y al menos la mitad de la venta de 1.466 esclavizados.

603. Las cifras más recientes de la trata legal entre 1790 y 1820 para el año 1802 son: “1802 [transatlántico] 12752 [intramericano, que significa de otras colonias, como danesas, suecas, etc.] 3246”.

el barracón núm. 1 (de 16), Juan Luis de la Cuesta organizó un remate (una venta) de esclavizados en 1802, no solo de hombres y mujeres adultos (en la jerga de los negreros, *piezas de Indias*), sino también de jóvenes hasta catorce años (*muleques*) y niños y niñas hasta siete años (*mulequitos* y *mulequitas*) (ANC, 1802⁶⁰⁴). Humboldt supo de eso. No lo mencionó directamente (como era muy diplomático), pero hay una información sobre los barracones en su *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*:

Cerca del *Campo de Marte* está el jardín botánico, que es digno de llamar la atención del gobierno, y otro objeto, cuya vista aflige y choca al mismo tiempo, son las barracas delante de las que se ponen en venta los infelices esclavos (Humboldt, 1959, pp. 35-58; 2011, p. 27).

Se refiere a los barracones que estaban allí donde hoy está la calle del Consulado, paralela al paseo del Prado.

José Del Río, *Plan du Port et de la ville de la Havanne, levé en 1798 par ... et publié ... au Depot général de la Marine*, en 1800. Gravé par E. Collin. Escrit par Besanzon, [París], 1800. Color. 41 x 53 cm. Escala 1:14,246; ejemplar en la Biblioteca Nacional de Cuba, Sala Cubana, fondo Mapas, 722.9H11 (FK), 1800, Río.

604. ANC, Tribunal de Comercio (TC), leg. 107, no. 31 (1802). Cuesta (Juan Luis de la). *D.n Juan Luis de la Cuesta, pidiendo remate de 126. negros de ambos sexos, existentes en los barracones extramuros [sic] de los que conducía la fragata Inglesa “Ellis”, su Capitan Sutter.*

Hay una huella más sobre lugares reales de Humboldt y las observaciones que hizo allí. Humboldt escribió sobre la fortaleza de la Punta —donde los barcos negreros aterrizaban sus almacenes después de las cuarentenas (ANC, 1798-1799)⁶⁰⁵—: “J’ai été souvent assis seul des heures entières sur ces rochers de la Punta [A menudo me he sentado solo durante horas en estas rocas de la Punta]” (Humboldt, 2021, p. 78). Eso quiere decir que tenemos una huella, en su diario de 1804, de que él pudo observar la microeconomía de la trata negrera y las marchas forzadas de grupos de esclavizados desde la fortaleza de la Punta a los *barracones del Consulado* (Zeuske y Sanz Rozalén, 2021, pp. 139-160).

Como anteriormente he indicado, no se sabía nada concreto sobre las llegadas de Humboldt a Cuba. Desconocemos quién lo recibió, y tampoco tenemos datos sobre su llegada de Veracruz a La Habana en 1804 y, en general, sobre esta segunda estancia en La Habana (20 de marzo de 1804-29 de abril de 1804), en la cual Humboldt debió haber decidido viajar no directamente a Europa, sino primero a Estados Unidos. No tenemos, hasta hoy en día, ningún mapa de las huellas y los movimientos reales de Humboldt en La Habana y en general en Cuba. Todos los mapas que existen son más o menos inventados.

Carecemos de un estudio pormenorizado sobre los ingenios de esclavos que Humboldt vio y estudió en Cuba, es decir, sobre las bases de sus saberes en cuanto a la esclavitud rural y la vida de los esclavizados. Por lo general, se sabe que él, durante la primera estancia, estuvo en Güines, donde O’Reilly, Arango y Nicolás Calvo tenían sus ingenios modernos y gran parte de sus esclavos rurales. También sabemos poco de la “visita de invierno” (dos semanas en febrero de 1801) de Humboldt en el ingenio exjesuita Río Blanco del Sur, cerca de San Antonio de las Vegas, propiedad del conde de Mopox (García Rodríguez, 2000, 2007). San Antonio de las Vegas era la zona límite y fronteriza de la expansión azucarera del siglo XVIII —prácticamente antes de la apertura de la llanura de Colón en el interior de la isla— (Böttcher, 2011, pp. 207-238). Sobre la nueva zona de Güines, la de los comienzos de la “segunda esclavitud”, escriben los autores de una de las historias agrarias recientes:

605. ANC, Miscelánea de Libros. No. 2485 (1798-99). *Negros. Desembarco de. Libro formado con instancias pidiendo el desembarco de negros bozales llegados al puerto de la Habana.*

Hacia 1808 se había conformado la gran zona de agricultura comercial habanera, que comprende a San Antonio de las Vegas [con el ingenio *Río Blanco* del conde Mopox-MZ], Guara, Melena del Sur y Güines. Entre 1800 y 1820 Güines se transformó en la más importante zona productora de azúcar a nivel nacional, al constituir lo que Oscar Zanetti y Alejandro García denominaron “el frente azucarero del Valle de Güines” (Frías Eta-yo, 2017; Torres Vila *et al.*, 1998, pp. 9-131).

Otra experiencia sobre los detalles de la esclavitud rural en la economía colonial-esclavista más avanzada del siglo XIX mundial (1815-1870), que Humboldt tuvo en un ingenio del marqués del Real Socorro (Antonio José de Beitia y Castro) en la zona entre La Habana y Matanzas (Zeuske, 2011a, pp. 347-358).

Plano del curso de los dos canales proyectados de Güines y de Batabanó [MN-19-E-1], hermanos Lemaury, 1801⁶⁰⁶.

606. Mapa MN-19-E-1, en el que se pueden ver y se enumeran todos los ingenios de los propietarios de las plantaciones mencionados anteriormente y también el ingenio San Ignacio de Río Blanco, en el que Humboldt pasó dos semanas en febrero de 1801.

Conclusión

Las huellas de Humboldt que existen en Venezuela se clasifican bajo la etiqueta “alemanes en Venezuela” o el mito humboldtiano (Rodríguez, 1999, 2009), así como las relaciones entre conocimientos locales y el conocimiento global (Freites, 2000, pp. 35-52). En Cuba están más o menos todas huellas del mito del “Segundo Descubridor”, es decir, monumentos y nombres de instituciones, parques y programas (y construcciones de una mentalidad nacional en cuanto a la isla entera). Lo que falta son las huellas del Humboldt real, del Humboldt vivo durante sus viajes y las estancias en Cuba y en La Habana, es decir, lugares donde Humboldt vivió, comió, trabajó y tuvo sus contactos y entrevistas con la élite social y científica de Cuba y escribió sus diarios. También faltan los caminos reales de Humboldt (por favor, con un mapa bueno) y, epistológicamente de suma importancia, los espacios reales (como estructuras económicas, por ejemplo, ingenios y latifundios, o estructuras geográficas y paisajes) en los que Humboldt obtuvo sus saberes sobre Cuba (y otras regiones de la América hispánica) y las dimensiones más importantes de su historia, economía, política y cultura dentro del marco de la concepción global de Alexander von Humboldt (Zeuske, 2018d, pp. 147-152). Hasta hoy en día, la estancia o, mejor dicho, las estancias de Humboldt en Venezuela y en Cuba siguen siendo un enigma (Zeuske, 2011a, pp. 347-358).

Referencias bibliográficas

- Achenbach, S. (2009). Ferdinand Bellermann (1814-1868) in Venezuela. En S. Achenbach (Ed.), *Kunst um Humboldt. Reisestudien aus Mittel- und Südamerika von Rugendas, Bellermann und Hildebrandt im Berliner Kupferstichkabinett* (pp. 133-210). Hirmer.
- Acosta Saignes, M. (1967). *Vida de los esclavos negros en Venezuela*. Vadell Hermanos.
- Amores Carredano, J. B. (2003). La élite cubana y el reformismo borbónico. En P. Latasa (Ed.), *Reformismo español y sociedad en la América borbónica: in memoriam Ronald Escobedo* (pp. 133-154). Universidad de Navarra.
- Arango y Parreño, F. de (1952). En *Obras de D. Francisco de Arango y Parreño*, 2 vols. Publicaciones de la Dirección de Cultura del Ministerio de Educación.

- Belrose, M. (1988). *África en el corazón de Venezuela*. Universidad del Zulia.
- Böttcher, N. (2011). Comerciantes británicos y el comercio interior de Cuba, 1762-1808. En N. Böttcher, B. Hausberger y A. Ibarra (Coords.), *Redes imperiales y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII* (pp. 207-238). Iberoamericana; Vervuert; El Colegio de México.
- Borucki, A. (2012) Trans-imperial History in the Making of the Slave Trade to Venezuela, 1526-1811. *Itinerario*, 36(2), 29-54.
- Cornide, M.^a T. (2003). *De La Habana, de siglos y de familias*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Erdmann, D. y Weber, J. (2015). Nachlassgeschichten–Bemerkungen zu Humboldts nachgelassenen Papieren in der Berliner Staatsbibliothek und der Biblioteka Jagiellońska Krakau. *Humboldt im Netz*, 16(31), 58-77.
- Espersen, R. (2019). Fifty Shades of Trade: Privateering, Piracy, and Illegal Slave Trading in St. Thomas, comienzos del siglo XIX. *New West Indian Guide*, 93(1-2), 1-26.
- Felipe-González, J. (2020). Reassessing the Slave Trade to Cuba, 1790-1820. En A. Borucki, D. Eltis y D. Wheat (Eds.), *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas* (pp. 223-248). University of New Mexico Press.
- Fiedler, H. y Leitner, U. (1999). *Alexander von Humboldts Schriften - Bibliographie der selbständig erschienenen Werke*. Beiträge zur Alexander-von-Humboldt-Forschung (vol. 20). Akademie Verlag.
- Freites, Y. (2000). La visita de Humboldt (1799-1800) a las provincias de Nueva Andalucía, Caracas y Guayana en Venezuela y sus informantes. *Quipu*, 13(1), 35-52.
- Frías Etayo, E. (2017). Origen y transferencia de la propiedad agraria en Güines, Cuba: el complejo agroazucarero La Alejandría (1790-1890) [Tesis doctoral, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe]. Academia. <https://www.academia.edu/39080516>.
- Funes, R. (2017). Paisajes de la nueva plantación esclavista azucarera en Cuba: la llanura de Colón. En J. A. Piqueras (Ed.), *Plantación, espacios agrarios y esclavitud en la Cuba colonial* (pp. 91-114). Publicacions de la Universitat Jaume I; Casa de las Américas.
- García Chuecos, H. (1941). *Don Fernando Peñalver: su vida, su obra*. Tipografía Americana.

- García Rodríguez, M. (2000). *Misticismo y capitales. La Compañía de Jesús en la economía habanera del siglo XVIII*. Editorial de Ciencias Sociales.
- (2007). *Entre haciendas y plantaciones. Orígenes de la manufactura azucarera en La Habana*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Goncalvès, D. (2015). Le commerce de Cuba avec les neutres à travers les Actes de sessions du Consulat royal, 1797-1807. En É. Schnakenbourg (Ed.), *Neutres et neutralité dans l'espace atlantique durant le long XVIIIe siècle (1700-1820). Une approche globale* (pp. 211-233). Éditions Les Perséides (Le Monde Atlantique).
- González-Ripoll Navarro, M. D., Naranjo Orovio, C., Ferrer, A., García, G. y Opartný, J. (Eds.) (2004). *El rumor de Haiti en Cuba. Temor, raza y rebeldía, 1789-1844*. CSIC.
- Green-Pedersen, S. E. (1980). Colonial trade under the Danish Flag. A case of study of the Danish slave trade to Cuba 1790-1807. *Scandinavian Journal of History*, 5(1-4), 93-120.
- Humboldt, A. v. (1799). *Voyage d'Espagne aux Canaries et à Cumaná Obs. astron. de Juin à Oct. 1799* [Tagebücher der Amerikanischen Reise, Tagebuch I/ Diarios del Viaje americano, diarios I]. Editado por U. Leitner y C. Götz, en colaboración con S. Balck, U. Päßler, L. Kirsten, E. Knobloch, O. Schwarz, L. Barbasetti y R. Mikosch. (<https://edition-humboldt.de/>) *Edition humboldt digital*. Ette, O. (Ed.), Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften. Versión 5 de 11 de septiembre de 2019.
- (1808). *Ansichten der Natur mit wissenschaftlichen Erläuterungen*. Von..., Erster Band, Tübingen, in der J.G. Cotta'schen Buchhandlung.
- (1810-1813). *Vues des Cordillères et les Monuments des peuples indigènes de l'Amérique*. Chez F. Schoell.
- (1811). *Essai politique sur le Royaume de La Nouvelle-Espagne*. Par..., V Tomes. Paris: chez F. Schoell.
- (1816). *Vues des Cordillères et les Monuments des peuples indigènes de l'Amérique*, par..., avec 19 Planches, dont plusieurs coloriées (2 vols.). A la librairie grecque-latine-allemande.
- (1826). *Essai Politique sur l'Ile de Cuba, avec une carte et un supplément qui renferme des considérations sur la population, la richesse territoriale et le commerce de l'Archipel des Antilles et de Colombia* (2 vols.). Librairie Gide et fils.
- (1827). *Ensayo político sobre la Isla de Cuba* (D. J. B. y V. y M., Eds.). Jules Renouard.

- (1836-1839). *Examen Critique de l'histoire de la Géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'Astronomie nautique aux quinzième et seizième siècles*, par... (5 vols.). Librairie de Gide.
- (1959). *Ensayo político sobre la Isla de Cuba. Homenaje de la ciudad de La Habana en el centenario de su muerte*. Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.
- (1982). Lateinamerika am Vorabend der Unabhängigkeitsrevolution. Eine Anthologie von Impressionen und Urteilen aus den Reisetagebüchern. Zusammengestellt und erläutert durch Faak, Margot. Mit einer einleitenden Studie von Manfred Kossok. Akademie-Verlag.
- (1983). *Chronologische Übersicht über wichtige Daten seines Lebens*. Bearbeitet von Kurt-R. Biermann, Ilse Jahn und Fritz G. Lange. 2., vermehrte u. berichtigte Auflage, bearbeitet von Kurt-R. Biermann unter Mitwirkung von Margot Faak und Peter Honigmann. Berlin: Akademie-Verlag (Beiträge zur Alexander-von-Humboldt-Forschung. Bd. 1). <http://avh.bbaw.de/chronologie> (Consultado el 1 de agosto de 2016).
- (1990). *Reise auf dem Río Magdalena, durch die Anden und Mexico*. Aus den Reisetagebüchern zusammengestellt und erläutert durch Faak, Margot (vol. 1: Textos, vol. 2: Traducción, notas, registros). Akademie-Verlag.
- (2000). *Reise durch Venezuela. Auswahl aus den amerikanischen Reisetagebüchern*. Akademie Verlag.
- (2004). *Ensayo Político sobre la isla de Cuba* (M. Martí Marco y I. Prüfer Leske, Trans.). Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- (2005). *Von Mexiko-Stadt nach Veracruz. Tagebuch* (U. Leitner, Ed.). Akademie Verlag.
- (2019). *Der Andere Kosmos. 70 Texte, 70 Orte, 70 Jahre 1789-1859* (O. Lubrich y T. Nehrlich, Eds.). Dtv.
- (2021). “Diario Habana 1804”. En *El diario original de Humboldt, escrito en La Habana* (M. Zeuske, Ed.). Biblioteca Nacional de Cuba.
- , Bonpland, A. G. (1814-1825). *Relation historique du Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent, fait en 1799, 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804 par A. de Humboldt et A. Bonpland*. Réd. par A. de Humboldt (3 vols.). Smith/ F. Schoell/ Dufour.
- Kaye, A. (2009). The Second Slavery: Modernity in the Nineteenth-Century South and the Atlantic World. *The Journal of Southern History*, 75(3), 627-650.
- Kraft, T. (2014). *Figuren des Wissens bei Alexander von Humboldt. Essai, Tableau und Atlas im amerikanischen Reisewerk*. De Gruyter.

- Laviña, J. y Zeuske, M. (2008). Failures of Atlantization: First Slaveries in Venezuela and Nueva Granada. Review: A Journal of the Fernand Braudel Center, 31(3), 297-343.
- (Eds.) (2014). *The Second Slavery. Mass Slaveries and Modernity in the Americas and in the Atlantic Basin*. LIT Verlag.
- Leal Spengler, E. (1995). *Regresar en el tiempo*. Publicaciones IMAGO.
- Leitner, U. (2005). *Von Mexiko-Stadt nach Veracruz. Tagebuch*. Akademie Verlag.
- Lentz, S. (2020). “Wer helfen kann, der helfe!” Deutsche SklavereigegnerInnen und die atlantische Abolitionsbewegung, 1780-1860. Vandenhoeck & Ruprecht.
- Lucena Giraldo, M. (1992). El espejo roto. Una polémica sobre la obra de Humboldt en la Venezuela del siglo XIX. *Dynamis. Acta Hispanica ad Medicinæ Scientiarumque Historiam Illustrandam*, (12), 73-86.
- Marquese, R. del Bivar y Salles, R. (Eds.) (2015). *Escravidão e Capitalismo Histórico no Século XIX. Brasil, Cuba e Estados Unidos*. Civilização Brasileira.
- Marrero Cruz, E. (2007). La llanura de Colón, emporio azucarero del mundo en el siglo XIX. *Boletín. Archivo Nacional de la República de Cuba*, (15), 21-33.
- Minguet, Ch. (Ed.), (1980). *Humboldt, Alexander von, Cartas americanas*. Biblioteca Ayacucho.
- Misas Jiménez, R. E. (2009). El *Ensayo Político de Humboldt sobre Cuba*: presencia y ausencia de pensamientos habaneros sobre esclavitud y ciencia (1801-1826). *Internationale Zeitschrift für Humboldt-Studien*, 10(18), 30-44.
- Moheit, U. (Ed.), (1993). *Alexander Humboldt. Briefe aus Amerika 1799-1804*. Akademie Verlag.
- (1999). *Humboldt, Alexander von: Das Gute und Große wollen. Alexander von Humboldts amerikanische Briefe*. Rohrwall Verlag.
- Morales Álvarez, J. (1983a). La Primera Propiedad de Simón Bolívar: El Mayorazgo de la Concepción. *Revista de Control Fiscal. Órgano de la Contraloría General de la República*, 24(110), 135-149.
- (1983b) Apéndice Documental. Cuadernos de inventarios referente a los bienes libres y vinculados pertenecientes al menor don Simón Bolívar. *Revista de Control Fiscal. Órgano de la Contraloría General de la República*, 24(110), 151-184.
- (1999). *El Mayorazgo del padre Aristeguieta primera herencia del Libertador*. Academia Nacional de la Historia.
- Morales Morales, V. (1897). El Barón de Humboldt en la Isla de Cuba. *El Fígaro*, La Habana, junio, 6, 9, p. 258; junio 13, 22, p. 286, p. 300.

- Muaze, M. y Salles, R. (Eds.), (2015). *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos Quadros da Segunda Escravidão*. 7 Letras.
- Ortega, J. G. (2006). Cuban Merchants, Slave Trade Knowledge, and the Atlantic World, 1790s-1820s. *Colonial Latin American Historical Review*, 15(3), 225-251.
- Ortega, M. A. (1992). *La esclavitud en el contexto agropecuario colonial: siglo XVIII*. Editorial APICUM.
- Ortiz, F. (1960). Introducción Bibliográfica. En Humboldt, A., *Ensayo Político sobre la Isla de Cuba* (pp. 7-93) (Nota preliminar de Jorge Quintana Rodríguez; introducción de Fernando Ortiz). Publicaciones del Archivo Nacional de Cuba.
- Rodríguez Campos, M. (Dirs.), (1997). *Diccionario de Historia de Venezuela* (vols. 2 y 3). Fundación Polar.
- Pezuela, J. d.l. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, 4 vols. Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- Pichardo, E. (1854). *Geografía de la Isla de Cuba*. Establecimiento Tipográfico de D. M. Soler.
- Piqueras, J.A. (Coord.), (2016). *Esclavitud y capitalismo histórico en el siglo XIX. Brasil, Cuba y Estados Unidos*. Editorial del Caribe.
- Pollak-Eltz, A. (2002). *La esclavitud en Venezuela: un estudio histórico-cultural*. Universidad Católica Andrés Bello.
- Puig-Samper, M. Á. (2019). *Paseo por la meseta y los volcanes. Diario secreto de Humboldt en España*. Prólogo de Eduardo Martínez de Pisón. Red Libre Ediciones.
- Naranjo Orovio, C. y García González, A. (1998). La visita de Humboldt en Cuba. En M. A. Puig-Samper, C. Naranjo Orovio C. y A. García González (Eds.), *Ensayo Político sobre la Isla de Cuba de Alejandro de Humboldt* (pp. 39-45). Ediciones Doce Calles; Junta de Castilla y León.
- Quintero, I. (2002). *La Conjura de los Mantuanos*. Universidad Católica Andrés Bello.
- (2005). *El último marqués. Francisco Rodríguez del Toro 1761-1851*. Fundación Bigott.
- (2009). Los nobles de Caracas y la Independencia de Venezuela. *Anuario de Estudios Americanos*, 64(2), 209-232.
- Ramos Guédez, J. M. (1995). Esclavitud y manumisión en Venezuela colonial según el testimonio de Alejandro de Humboldt. *Anuario de Estudios Bolivarianos. Bolívarium*, 4(4), 171-215.

-
- (2001). *Contribución a la historia de las culturas negras en Venezuela colonial*. Instituto Municipal de Publicaciones; Alcaldía de Caracas.
 - (2003). Bibliografía afrovenezolana 1976-2001. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, 86(342), 175-181.
 - Rebok, S. (2004). Lo público y lo privado en los escritos de Alexander von Humboldt sobre Cuba. *Asclepio*, 56(2), 41-64.
 - Reséndez, A. (2016). An Empire of Slaves. En *The Other Slavery: The Uncovered Story of Indian Enslavement in America* (pp. 131-134). Houghton Mifflin Harcourt.
 - Rodríguez, J. Á. (1999). *Alemanes en las regiones equinocciales*. Alfadil.
 - (2009). El culto a Humboldt en Venezuela. *Internationale Zeitschrift für Humboldt-Studien*, 10(19), 48-57.
 - Rodríguez Acosta, Y. y Leyva Escobar, M. (2015). Análisis de las marcas ideológicas de discriminación racial en el Diccionario provincial casi-razonado de voces y frases cubanas, de Esteban Pichardo. *Islas*, 57(180), 58-70.
 - Rodríguez Campos, M. (Dir.) (1997). *Diccionario de historia de Venezuela*, (3 vols.). Fundación Polar.
 - Rojas Guillén, A. E. (2015). Los miedos de un mantuano revolucionario: Martín Tovar Ponte en 1814 (provincia de Caracas). *Cuadernos de Historia. Serie Economía y Sociedad*, (15), 121-160.
 - Rood, D. B. (2017). *The Reinvention of Atlantic Slavery: Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*. Oxford University Press.
 - Roth, R. (2017). *Sklaverei als Menschenrecht. Über die bürgerlichen Revolutionen in England, den USA und Frankreich*. DVS.
 - Rupke, N. A. (2005). *Alexander von Humboldt. A Metabiography*. Peter Lang.
 - Sagra, R. de la (1831). *Historia económico-política y estadística de la isla de Cuba ó sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*. Imprenta de la viuda de Arazoza y Soler.
 - Santa Cruz y Mallen, Fr. J. (1940). *Historia de familias cubanas* (6 vols.). Editorial Hércules.
 - Schneider, E. (2015) African Slavery and Spanish Empire, *Journal of Early American History*, 5(1), 3-29.
 - (2018). A Slaving Fever. En E. Schneider, *The Occupation of Havana. War, Trade, and Slavery in the Atlantic World*, (pp. 270-284). Omohundro Institute of Early American History and Culture/ University of North Carolina Press.

- Tomich, D. W. (1988). The “Second Slavery”: Bonded Labor and the Transformations of the Nineteenth-century World Economy. En Fr. O. Ramírez (Ed.), *Rethinking the Nineteenth Century: Contradictions and Movement* (pp. 103-117). Greenwood Press.
- (2003). The Wealth of the Empire: Francisco de Arango y Parreño, Political Economy, and the Second Slavery in Cuba. *Comparative Studies in Society and History*, 45(1), 4-28.
- (2004). *Through the Prism of Slavery. Labor, Capital, and World Economy*. Rowman & Littlefield Publishers.
- (Ed.) (2017). *Slavery and Historical Capitalism during the Nineteenth Century*. Lexington Books.
- (2018). The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry. *International Review of Social History*, 63(3), 477-501.
- y Zeuske, M. (Eds.), (2008). *The Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories* (2 vols.). Binghamton University. Número especial de *Review: A Journal of the Fernand Braudel Center*, (31), 2 y 3.
- Torres Vila, C., Pérez Rojas, N., García Aguirre, M. y González Mastrapa, E. (1998). Desarrollo agrario del municipio de Güines. En C. D. Deere, N. Pérez Rojas, C. Torres Vila, M. García Aguilar y E. González Mastrapa, *Güines, Santo Domingo, Majibacoa. Sobre sus historias agrarias* (pp. 9-131). Editorial de Ciencias Sociales.
- Vázquez Cienfuegos, S. (2008). *Tan difíciles tiempos para Cuba. El gobierno del Marqués de Someruelos (1799-1812)*. Universidad de Sevilla .
- Villanova, M. (1960). Humboldt y Trasher. *Cuadernos de Historia Habanera*, (69), 32-34.
- Weiss, H. (2010). Danskar och svenskar i den atlantiska slavhandeln 1650-1850. [Les Danois et les Suédois dans la traite négrière transatlantique 1650-1850]. En L. Müller, G. Rydén y H. Weiss (Eds.), *Global historia från periferin: Norden 1600-1850* (pp. 39-74). Studentlitteratur.
- Weiss, G. (2015). Comercio y neutralidad en tiempos de guerra: un análisis del comercio danés de esclavos durante el siglo XVIII. En É. Schnakenbourg (Ed.), *Neutres et neutralité dans l'espace atlantique durant le long XVIIIe siècle (1700-1820). Une approche globale [Neutrales y neutralidad en el mundo atlántico durante el largo siglo XVIII (1700-1820). Un enfoque global]* (pp. 59-84). Éditions Les Perséides (Le Monde Atlantique).

- (Ed.) (2016). *Puertos de Globalización, Lugares de Creolización. Posesiones nórdicas en el mundo atlántico durante la era de la trata de esclavos*. Brill.
- Zeuske, M. (2000). ¿Padre de la Independencia? Humboldt y la transformación a la modernidad en la América española. *Debate y perspectivas: cuadernos de historia y ciencias sociales*, (1), 67-100.
- (2004). Comparando el Caribe: Alexander von Humboldt, Saint-Domingue y los comienzos de la comparación de la esclavitud en las Américas. *Estudios Afro-Asiáticos*, 26(2), 381-416.
- (2008). Humboldt, esclavitud, autonomismo y emancipación en las Américas, 1791-1825. En M. Cuesta Domingo y S. Rebok (Coords.), *Alexander von Humboldt. Estancia en España y viaje americano* (pp. 257-277). Real Sociedad Geográfica; CSIC.
- (2009). Arango y Humboldt/Humboldt y Arango. Ensayos científicos sobre la esclavitud. En M. D. González-Ripoll y I. Álvarez Cuartero (Eds.), *Francisco de Arango y la invención de la Cuba azucarera* (pp. 245-260). Ediciones de la Universidad de Salamanca.
- (2010). Humboldt en Cuba, 1800/1801 y 1804. Huellas de un enigma. *HiN*, (20), 5-17. https://publishup.uni-potsdam.de/opus4-ubp/frontdoor/deliver/index/docId/4128/file/hin20_online-ss5-17.pdf.
- (2011a). Alexander von Humboldt in Cuba, 1800/01 and 1804: traces of an enigma. *Studies in Travel Writing*, 15(4), 347-358.
- (2011b). Una revolución con esclavos y con Bolívar. Un ensayo de interpretación. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe* 8(14), 5-47.
- (2014). The Second Slavery: Modernity, mobility, and identity of captives in Nineteenth-Century Cuba and the Atlantic World. En J. Laviña y M. Zeuske (Eds.), *The Second Slavery. Mass Slaveryes and Modernity in the Americas and in the Atlantic Basin (Sklaverei und Postemanzipation/Slavery and Postemancipation/Esclavitud y postemancipación)* (vol. 6, pp. 113-142). LIT Verlag.
- (2015a). The French Revolution in Spanish America. With Some Reflections on Manfred Kossok as Marxist Historian of “Bourgeois Revolutions”. *Review. Journal of the Fernand Braudel Center*, 38(1/2), 99-145.
- (2015b). Doktoren und Sklaven. Sklavereiboom und Medizin als “kreolische Wissenschaft” auf Kuba. *Saeculum*, 65(1), 177-205.

- (2016). *Alexander von Humboldt, die Sklavereien in den Amerikas und das “Tagebuch Havanna 1804”* [Humboldt, las esclavitudes en las Américas y “el diario La Habana, 1804”]. <https://edition-humboldt.de/reisetagebuecher/text.xql?id=H0012105&l=de>
- (2018a). *Esclavitud. Una historia de la humanidad*. Katakarak.
- (2018b). Out of the Americas: Slave traders and the Hidden Atlantic in the nineteenth century. *Atlantic Studies*, 15(1), 103-135.
- (2018c). Slavery and the Enslaved in Spanish America: Thoughts on the “World Working Class” in a Historical Global Perspective. En R. Karl-Heinz (Eds.), *On the Road to Global Labour History. A Festschrift for Marcel van der Linden* (pp. 35-60). Brill.
- (2018d). Geschichtswissenschaft. En O. Ette (Ed.), *Alexander von Humboldt-Handbuch. Leben-Werk-Wirkung* (pp. 147-152). J. B. Metzler.
- y Conermann, S. (2020). The Slavery/Capitalism Debate Global: From “Capitalism and Slavery” to Slavery as Capitalism. Introduction. En S. Conermann y M. Zeuske (Eds.), *The Slavery/Capitalism Debate Global. From Capitalism and Slavery to Slavery as Capitalism* (pp. 448-463) *Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und Vergleichende Gesellschaftsforschung*, 30 (5/6).
- y Sanz Rozalén, V. (2021). *El Negrito y la microeconomía política de la trata negrera en el Atlántico. La arribada a puerto con un cargamento de esclavizados*. En A. Martín Casares, R. Benítez Sánchez-Blanco y A. Schiavon (Eds.), *Reflejos de la esclavitud en el arte. Imágenes de Europa y América* (pp. 139-160). Tirant Humanidades.

Segunda esclavitud y dinámicas laborales en el puerto de La Habana (1790-1860)⁶⁰⁷

David Domínguez Cabrera
Universitat Jaume I

La expansión sin precedentes de la agricultura comercial en los Estados Unidos, Brasil y Cuba fue el resultado de la reutilización a gran escala del trabajo esclavo en un contexto de industrialización y crecimiento del trabajo asalariado. Fueron los “centros emergentes de producción esclava” que estuvieron “cada vez más integrados en la producción industrial”. Más que una anomalía laboral en determinadas áreas productivas, resultó ser también la naturaleza del sistema. Este fenómeno fue una consecuencia directa de la nueva división mundial del trabajo que impulsó la “hegemonía británica y la revolución industrial” (Tomich, 2019, p. 205). La integración de las economías agroexportadoras americanas y los centros manufactureros europeos durante la primera mitad del siglo XIX impulsó el desarrollo de la infraestructura portuaria

607. Este texto se realiza en el marco del contrato predoctoral con la Universidad Jaume I, con el apoyo y el financiamiento del Programa Santiago Grisolia, Generalitat Valenciana (España) y del proyecto de investigación “Segunda esclavitud, producción para el mercado mundial y sistemas laborales en Cuba, 1779-1886” (HAR2016-78910-P, “Proyectos de I+D de Excelencia”) de la Agencia Estatal de Investigación, cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER, EU), y con el apoyo del programa I+D+i de “Subvenciones para estancias de contratados predoctorales en centros de investigación fuera de la Comunitat Valenciana”, cofinanciado por la Generalitat Valenciana y el Fondo Social Europeo (BEFPI/2020/036).

para gestionar un volumen comercial cada vez mayor y, a su vez, provocó un incremento en la demanda de mano de obra.

El crecimiento exponencial de la población cautiva dentro de las estructuras demográficas de las regiones de la “segunda esclavitud” aceleró los procesos de racialización laboral que se venían desarrollando en los espacios urbanos. En el ámbito portuario, fueron las actividades asociadas a la carga, descarga y transporte de mercancías en las que con mayor fuerza se manifestó dicho fenómeno, que, dada la naturaleza global de la “segunda esclavitud”, se extendió por igual desde los muelles de Nueva Orleans y Charleston, pasando por los de Río de Janeiro y San Salvador de Bahía, hasta los muelles de La Habana, Matanzas y Cárdenas.

Este texto centra su atención en analizar el impacto de la entrada masiva de africanos esclavizados y la expansión azucarera en la configuración de las dinámicas laborales del puerto de La Habana durante la primera mitad del siglo XIX. Desde 1763, las cuadrillas que laboraron en los muelles de la Aduana estuvieron formadas por negros libres, lo que sin duda favoreció su inserción en un mercado de trabajo con prohibiciones raciales para el ejercicio de determinados oficios portuarios y donde los matriculados ostentaron privilegios laborales de acuerdo con las ordenanzas de matrícula de 1802. La trata negrera y el incremento del volumen comercial de Cuba supuso el crecimiento de la actividad portuaria de La Habana y de otros enclaves vinculados a las nuevas zonas azucareras. Después de todo, este fue un factor determinante en la formación de dos geografías laborales en las que la utilización de la fuerza de trabajo esclava resultó significativa: los muelles del litoral noroccidental y los almacenes de depósito.

El sistema de transporte y de embarque de mercancías resultó insuficiente para satisfacer el volumen comercial que generó la gran manufactura azucarera. La transformación tecnológica en los ingenios y la implementación a gran escala del ferrocarril a partir de 1837 conllevó una transformación radical en la infraestructura portuaria habanera en las dos décadas siguientes. Fue la época de los almacenes de depósito y donde estos emergieron como grandes “plantaciones portuarias” para optimizar y estandarizar los regímenes de trabajo de la población sometida. Ambos espacios laborales coexistieron a partir de la década de 1840

y evidenciaron la expansión de las dinámicas laborales de la “segunda esclavitud” en el puerto de La Habana.

Comercio atlántico y mercado laboral portuario

Durante buena parte de su evolución colonial, Cuba vivió a expensas de ser un punto estratégico dentro de la Carrera de Indias. Durante casi dos siglos, La Habana constituyó el punto de recalada de la Flota de Tierra Firme en su regreso a España y se benefició del situado novohispano que facilitó las reformas dentro de su sistema defensivo. Tras la recuperación de la ciudad de manos inglesas en 1763, España adoptó una serie de medidas en aras de estimular el comercio con sus posesiones, para lo cual derogó el anticuado monopolio gaditano y los privilegios de la Real Compañía de La Habana. En octubre de 1765 se aprobó una real orden que habilitaba a siete puertos españoles, además de los ya tradicionales (Sevilla y Cádiz), a participar del intercambio comercial con las islas de Barlovento: Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico (Marrero, 1985, t. 12, p. 16). El experimento carolino se extendió a otras colonias con la excepción de los virreynatos americanos en la medida en que evidenció una mejor eficiencia en la administración del imperio (Le Riverend, 1981, pp. 104-105).

En 1778, otra real cédula estableció el reglamento para el comercio libre, ampliando a 24 los enclaves americanos que podían intercambiar con 13 puertos españoles. El reglamento de 1778 completó y organizó “todas las disposiciones positivas sobre el comercio indiano, dictadas a partir de 1765” (Marrero, 1985, t. 12, p. 31), aunque no por esto dejó de reconocer su carácter restrictivo. El nuevo sistema comercial implementado entre 1765 y 1778 introdujo una “libertad con grandes limitaciones”, pues aún prohibía comerciar con extranjeros (Fisher, 1993, pp. 16-19). No fue hasta 1818 que, en el contexto insurreccional de las posesiones continentales, España cedió a las presiones oligárquicas criollas y permitió finalmente la apertura de los puertos de Cuba al intercambio comercial directo con las naciones extranjeras con las que la metrópoli no estaba en guerra. En este proceso de rearticulación del sistema atlántico español, la importación masiva de africanos esclavizados y el desarrollo de la agricultura comercial desempeñaron un papel fundamental.

El binomio azúcar-esclavitud estableció una nueva geografía comercial y reconfiguró la participación de la isla en el pujante comercio atlántico. En 1778, enclaves portuarios como Santiago de Cuba y Trinidad fueron habilitados en clase de menores. En 1809, fue declarado libre el puerto de Matanzas; en 1844, fueron habilitados los puertos de Cárdenas y de Sagua la Grande. Durante buena parte del siglo XVIII, los pequeños y medianos ingenios ubicados entre 30 y 60 kilómetros de La Habana trasladaron sus cajas de azúcar a partir de un sistema que se iniciaba en la plantación con carretas de bueyes que, al llegar a la ciudad por “la puerta de la muralla aledaña a La Punta”, eran trasvasadas en carretones de mulas. Como mínimo se necesitaban “4 carretones para la carga de una carreta”. Las cajas de azúcar se depositaban en los almacenes ubicados en la planta baja de la casa señorial y finalmente eran transportadas al muelle, listas para su embarque (Moreno Friginals, 1978, p. 153). El tráfico marítimo se distribuyó fundamentalmente en dos zonas: al norte, los muelles destinados al comercio atlántico (Caballería, San Francisco, Carpinetti, etc.), y al sur, cerca de los espigones del muelle de Luz, se concentró el tráfico entre las dos riberas de la bahía (Venegas, 2000, p. 58).

El crecimiento de este tráfico no tardó en provocar fricciones entre las autoridades navales y el Ayuntamiento habanero. El reclamo principal de la Comandancia General de Marina estribó en que el tráfico en la bahía habanera constituía un privilegio laboral de los matriculados según la Matrícula de Mar de 1802⁶⁰⁸. Por su parte, el Ayuntamiento respondió que el privilegio del tráfico portuario que ahora se le disputaba tenía una antigüedad de más de dos siglos. La legislación española había instituido dicha reglamentación para el control de la población laboral vinculada

608. El artículo 10 del título 5 de la citada ordenanza planteó: “A ningún que no fuere matriculado será permitido bajo ningún título ni pretexto el ejercicio de la navegación, ni el tráfico costanero, ni el interior de los puertos y muelles, incluso los barcos de Rentas, ni la pesca, ni la habilitación de embarcaciones, ni su custodia ni nada de lo que directamente pertenece a la profesión y a la industria de mar; la que quiero sea y se entienda privativa a la Matrícula de Marinería; y del propio disfrutarán el privilegio exclusivo de mantener en los muelles, playa u otros parajes oportunos de los puertos, almacenes de pertrechos necesarios, y lanchas dispuestas para con ellas dar pronto socorro a cualquiera embarcación que se hallase en el caso de necesitarla”. Véase: *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matriculas de Mar*. Madrid: Imprenta Real, 1802, p. 112.

a la actividad marítima: marineros, pescadores, calafates, carpinteros de ribera, cargadores y descargadores (García Domingo, 2017, p. 38).

Este enfrentamiento por el control del tráfico marítimo fue otro escenario del conflicto entre los plantadores y el Apostadero por la supresión de los privilegios de la Armada sobre los bosques del país, que impedían la expansión del azúcar por el *hinterland* habanero. En 1806, la Comandancia de Marina logró apropiarse de las rentas del tráfico marítimo que le disputaba al ayuntamiento de la ciudad (Piqueras, 2008, pp. 462-463). Entre los argumentos que esgrimió el comandante Juan María Villavicencio estuvo el estado deplorable en que se encontraban los botes con los que se realizaban regularmente las operaciones en la bahía, la situación laboral de los matriculados y cómo los bajos jornales propiciaban la utilización de cautivos:

[...] que solo matriculados navegasen en los botes de la contrata, lo cual no tuvo efecto porque el jornal regulado a arbitrio del asentista resultó ser muy limitado e inadecuado a la fatiga sin que pudiera ser otra cosa respecto a que aquel puede poner sus negros Esclavos imponiendo así la Ley al Matriculado⁶⁰⁹.

El conflicto reseñado no resultó un caso aislado y la utilización de cautivos en estas labores provocó que el Ayuntamiento de Regla estableciese una orden disponiendo “la prohibición absoluta de que haya negros esclavos en el tráfico de botes que cruzan [...] de aquel muelle al de Luz”⁶¹⁰. La negativa a emplear esclavos o la protesta por su utilización estuvo subordinada al interés de establecer una barrera racial que impidiese el acceso de trabajadores afrodescendientes a este mercado laboral copado por los operarios blancos. Los datos de los censos de 1828 y 1846 para el caso de la ciudad de La Habana, así como la estadística laboral que ofreció Jacobo de la Pezuela para el año 1859, confirmaron que los trabajadores libres

609. Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Viso del Marqués (AGMAB), leg. 41, núm. 11. *Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados*. 1806-1807.

610. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 870, núm. 29399. *Expediente promovido por D^a Magdalena Álvarez sobre que se puedan emplear negros en el tráfico de botes al pueblo de Regla*. 1820.

alistados bajo la categoría de matriculados o gente de mar fueron casi en su totalidad blancos, así como aquellos que ejercieron oficios portuarios de mayor calificación técnica, en contraposición con otros destinos laborales en el ámbito urbano, donde la presencia de afrodescendientes fue más significativa, como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 1. Composición racial de los trabajadores urbanos en el puerto de La Habana

	1828		1846		1859	
Oficios/destinos laborales	Blancos	Libres de color	Blancos	Libres de color	Blancos	Libres de color
Calafates	104*	1	67	-	136	-
Carboneros	40	2	-	-	59	6
Carreteros	128	19	100	53	106	16
Carretilleros	-	262	-	5	-	62
Carretoneros	-	-	5	52	306	257
En el muelle	-	-	13	27	32	67
Estibadores	-	-	-	-	2	-
Gente de mar/matriculados	718	40	453	4	549	10
Jornaleros	-	530	705	1.141	1.714	1.373
Lancheros	-	-	-	-	15	45
Prácticos/pilotos/patronos	75	-	23	-	22	-
Toneleros	113	31	30	18	89	66

* En este total están también agrupados los que ejercen el oficio de veleros, pues el censo de 1828 no los ofreció desagregados.

Fuentes: Año de 1828. *Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana, capital de la siempre fiel Isla de Cuba* (1829); *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1846* (1847); Pezuela (1863, t. 3).

Todavía en la década de 1840, cuando se solicitó por parte del Apostadero de La Habana la necesidad de incorporar a sus matrículas de mar a dos mil españoles, se denunció el “escandaloso abuso con que los terrestres a la sombra de autoridades que los sostenían han usurpado a los matriculados el fruto de las industrias de mar”⁶¹¹. A pesar de su resistencia, la Comandancia de Marina resultó al final derrotada por las cajas de azúcar, los bocoyes de miel y mascabado, los sacos de café y los insumos que precisó el ingenio. La obtención de permisos o licencias a particulares para construir nuevos muelles, el control del tráfico portuario y del mercado laboral, así como las quejas por el empleo sistemático de trabajadores cautivos que abarataban los jornales y vulneraban los privilegios laborales establecidos por las ordenanzas de matrículas estuvieron en el centro de la pugna entre la Comandancia General de Marina y los plantadores azucareros representados por el Ayuntamiento habanero, el Real Consulado y la Junta de Fomento. Primó el interés económico por encima del ordenamiento del antiguo régimen. El uso de la fuerza de trabajo esclava resultó la respuesta lógica a la necesidad de mano de obra en las operaciones de transporte de mercancías en un mercado de brazos que se encontraba en ese momento en plena expansión por la trata ilegal y cuyo ritmo de crecimiento estaba sujeto a la constante demanda de la plantación azucarera.

Al sur, en las proximidades del Arsenal y la Real Factoría se había conformado también, desde la segunda mitad del siglo XVIII, un bolsón laboral asociado a la fabricación naval y tabacalera en la que participaron tanto operarios blancos como trabajadores cautivos, aunque estos últimos debieron ser escasos en los oficios con mayor cualificación técnica y más numerosos en el corte y transporte de las maderas (Piqueras, 2017, p. 100). En esa franja del litoral habanero se consolidó una cultura técnica que se materializó en una amplia infraestructura de grúas, molinos, sierras y pescantes (Venegas, 2000, p. 59). Cuando la industria naval habanera entró en crisis a inicios del siglo XIX, esa infraestructura se reorientó a las labores del tráfico mercantil. De esa geografía laboral surgió el barrio Jesús María, que a lo largo del siglo

611. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Ultramar, leg. 8, núm. 25. *Expediente reservado sobre la prohibición para los europeos de las matrículas de mar de las Antillas*. 1845.

XIX y XX concentró una población afrodescendiente muy vinculada a la actividad portuaria.

El crecimiento vertiginoso del comercio también provocó cambios en el paisaje portuario habanero. En el caso del viejo muelle de Caballería, de 1824 a 1848 se realizaron sucesivas modificaciones que incluyeron pescantes, grúas, tinglados, faroles y se adoquinó el terraplén contiguo al mismo. En el de Luz se les permitió a los matriculados de Regla la construcción de un tinglado en 1828. Las ampliaciones no se detuvieron: el muelle de San Francisco, construido a principios del siglo XIX, se proyectó extender en 1838 hasta la Machina⁶¹². La ciudad se inundó entonces de carretones, carretas y carretillas. El volumen del tráfico de mercancías llegó a tal extremo, que hubo intentos por suspenderlo en determinadas horas del día, aunque los hacendados no tardaron en protestar en la junta de gobierno del Real Consulado, argumentando que de las doce hasta las dos de la tarde eran las horas más provechosas para “las cargas y descargas que se hacen en el muelle y por consecuencia a las conducciones del tráfico interior [...] que son una secuela necesaria de aquellas”⁶¹³. En el muelle de Luz, donde coincidía el comercio de cabotaje, se producía una saturación del espacio de descarga que provocaba muchas veces:

El retardo y aumento de gasto que [...] perjudica a la agricultura y también al comercio. [...] Esa detención frecuentemente causa que el amo del ingenio que contrató la entrega de una parte o el todo de su zafra en tiempo determinado no pueda cumplirlo y sea muchas veces motivo de reclamos, disgustos y hasta de pleitos y de que los mismos hacendados no puedan remitir oportunamente a sus fincas los objetos indispensables para continuar sus zafras, ni para mantener los negros; lo que evidentemente manifiesta la absoluta necesidad de construir un muelle de la extensión y amplitud conveniente, para que no haya la menor detención en la descarga de las embarcaciones del cabotaje⁶¹⁴.

612. *Memoria general de las Obras Públicas de la Isla de Cuba, comprende de 1795 a 1858*. La Habana, 1859, pp. 79-82.

613. ANC, La Habana, Real Consulado y Junta de Fomento, Libro 171. *Junta de Gobierno del Consulado habida el miércoles 8 de octubre de 1817. Libro de Acuerdos*.

614. ANC, La Habana, Intendencia General de Hacienda, leg. 418, núm. 29. *Proyecto de un muelle para las embarcaciones de cabotaje en el muelle de Luz*, 24 de agosto de 1839.

El crecimiento del volumen comercial de la ciudad demandó una mayor organización del trabajo portuario. En los muelles habaneros, el transporte de mercancías estuvo a cargo de los capataces de cuadrillas. En 1822, solo en los muelles próximos a la Aduana laboraban 27 capataces (entre propietarios y agregados). Las cuadrillas se establecieron en 1763 bajo el gobierno de Funes de Villalpando, conde de Ricla, y estuvieron compuestas “exclusivamente” por pardos y morenos libres de los Batallones Leales de La Habana, lo que garantizó “la disciplina laboral, el acatamiento a las órdenes del capataz, derivado de la jerarquía militar” (Deschamps Chapeaux, 1971, p. 89). Además de las cuadrillas, trabajaban unos 200 negros jornaleros, “los unos a manos, otros con carretillas y muchos en los barcos carboneros que se hallan atracados al muelle de San Francisco”, y también 100 operarios blancos dedicados a la estiba en los buques, actividad “cuyo ejercicio está prohibido a la gente de color a menos de ser matriculados”⁶¹⁵.

La ordenanza de Ricla concedió un privilegio sociolaboral a los miembros afrodescendientes de los batallones de milicias para el ejercicio de las labores asociadas al transporte de mercancías. Pero los ordenamientos jurídicos propios del Antiguo Régimen (ordenanza de Ricla de 1763, ordenanza de matrículas de mar de 1802, etc.), cuyo destino en Cuba no fue otro que formar espacios laborales con restricciones étnicas y raciales en el ámbito portuario y a su vez con prerrogativas para armonizar el acceso al mercado de trabajo, terminaron siendo corroídos por la dinámica comercial que impulsó la “segunda esclavitud”. Resultó imposible no utilizar cautivos para satisfacer una demanda de fuerza de trabajo en el transporte de mercancías que no paraba de crecer. El análisis de más de doscientos anuncios de ventas de cautivos y de esclavos prófugos relacionados con las labores portuarias publicados por el *Diario de La Habana* entre 1811 y 1845 permite visualizar con mayor claridad este fenómeno⁶¹⁶, así como la importancia relativa de los trabajadores afrodescendientes en la estructuración de un mercado laboral racializado en el puerto de La Habana:

615. *Guía mercantil de La Habana para el año de 1822*. La Habana: Impresa por Palmer é hijo, 1822, pp. 82-84.

616. Agradezco a las colegas Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes quienes gentilmente compartieron parte de la documentación procesada proveniente de su repositorio digital sobre el *Diario de La Habana*.

Una negra de 18 años, cocinera y lavandera, una china de 14 años, propia para el servicio de casa, un negro de buena presencia que ha sido empleado más de 3 años en la estiva de buques, sano, todos por su ajuste: en la casa de D. Martín Lamy n. 129 calle de Cuba⁶¹⁷.

Ha huido el negro Ambrosio de Armas, que hace tiempo fue capataz del muelle, de mediana estatura, envuelto en carnes, no muy prieto, carirredondo, pescuezo corto y algo cabezón con rayitas muy menudeadas en uno y otro lado de la cara, de nación lucumí, aunque habla carabalí; al que lo entregue en la calzada de S. Luis Gonzaga, frente a la de Galeano, casa sin número, se le gratificará con media onza de oro⁶¹⁸.

Un negro de buena presencia, jornalero de muelle, vogador excelente, enterciador de tasajo, regular calesero de una bestia, sano y sin tachas, muy humilde, en 450 ps. venta real libres para el vendedor: calle de la Habana n. 153 entre la del Sol y calle de la Muralla, ó se cambia por una negra, lavandera y cocinera, que sea sana y sin tachas⁶¹⁹.

En 1848, la Junta de Fomento convocó a todos los capataces a inscribirse en una matrícula para validar y continuar ejerciendo dicha ocupación. El origen de esta disposición para regularizar el trabajo portuario se debió fundamentalmente al continuo incumplimiento de las labores asociadas con la limpieza del muelle. Igualmente, se planteó que algunos particulares “cargan y descargan con trabajadores esclavos suyos o tomados por su cuenta”, los cuales no estaban organizados en cuadrillas “ni tienen capataces conocidos”, lo que ponía al descubierto la protesta de los capataces por recuperar el control del mercado de trabajo y la estabilidad del empleo⁶²⁰. Ese mismo año se publicó un reglamento en el que se exceptuaba de la matrícula a aquellos que descargasen las mercancías por otros muelles que no fuese el principal, los cuales no disponían de cuadrillas, y también se hacía la excepción en el registro a “los negros que se ocupan en la descarga de los buques de tasajo”⁶²¹.

617. *Diario de La Habana*, 20 de noviembre de 1821.

618. *Diario de La Habana*, 26 de septiembre de 1830.

619. *Diario de La Habana*, 17 de marzo de 1837.

620. ANC, La Habana, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 84, núm. 3440. *Sobre regularización del servicio de los capataces de muelles*. 1848.

621. *Gaceta de La Habana*, 28 de noviembre de 1848.

Así como el empleo de trabajadores esclavizados terminó por quebrantar las prohibiciones que existían en cuanto a su utilización en el tráfico interno de la bahía habanera, también provocó el declive de la posición privilegiada de los capataces afrocubanos en los muelles habaneros. En 1848, a solo cuatro años de la Conspiración de la Escalera que incriminó a varios capataces afrodescendientes, se encontraban matriculados 29 individuos de esta condición étnico-racial. Once años después, la cifra se había reducido a solo 4 milicianos retirados (Barcia Zequeira, 2009, p. 307). Esta drástica disminución correspondió, entre otros factores, a la acelerada expansión de la “segunda esclavitud” en el puerto de La Habana, en la que resultó incompatible un sector libre de color con jerarquía social y prerrogativas laborales (Piqueras, 2017, p. 106), y a la consolidación del nuevo modelo laboral implementado en los almacenes de depósito, que restó importancia al tráfico mercantil en el litoral noroccidental de la bahía.

El sistema de embarque que se utilizó desde finales del siglo XVIII empleó a trabajadores esclavizados en las distintas fases de la transportación de mercancías hacia los muelles. A la postre, el enorme trasiego comercial de la ciudad también favoreció la racialización de un mercado de trabajo donde determinados sectores vinculados al tráfico marítimo ostentaron privilegios laborales puestos en disputa por los trabajadores afrodescendientes. La acentuación de este proceso estuvo condicionada por la “polifuncionalidad laboral” de los africanos esclavizados, que favoreció su inserción en una economía de servicios orientada ahora a complementar la producción de *commodities* tropicales y a optimizar el sistema de transporte de mercancías. El trabajo portuario se caracterizó por su baja especialización laboral, lo cual facilitó que determinados trabajadores esclavizados, con un oficio ya aprendido, se desempeñasen ocasional o sistemáticamente en el puerto. La capacidad de los africanos para realizar distintas labores interconectadas en el ámbito urbano y portuario fue vital para su sustentabilidad económica y resultó ser uno de los mecanismos empleados para facilitar su tránsito hacia la libertad en el siglo XVIII y en las primeras décadas del XIX.

Aunque el empleo de cautivos en las operaciones de carga y descarga de mercancías, así como su transporte en el muelle, constituyeron las referencias más frecuentes en la prensa habanera de la época, no menos significativa fue la utilización de esclavos como carpinteros y albañiles

en todas las labores de construcción, ensanche y remodelación de la infraestructura portuaria a partir de 1820. También fueron empleados con asiduidad como fogoneros y cocineros de buques negreros. Dada la poca sistematicidad de las labores y el empleo de esclavos particulares o autoalquilados, la categoría de jornalero desempeñó un papel fundamental dentro de la tipología laboral portuaria. Los anuncios de ventas de trabajadores esclavizados refieren más de una vez como estrategia de marketing los jornales devengados por los “esclavos portuarios”. Tal es el caso de un negro de nación gangá que como jornalero ganaba “con seguridad en el muelle 6 reales diarios”⁶²², o de otro negro joven “de buen cuerpo, robusto, sano y sin tachas, trabajador del muelle” que podía obtener para su dueño unos “9 rs. diarios y muy seguros”⁶²³.

La importación masiva de esclavos africanos asociada a la expansión de la plantación azucarera y al incremento exponencial del tráfico comercial condujo, en las primeras décadas del siglo XIX, a la formación de una geografía laboral afrodescendiente en los muelles del litoral noroccidental de la bahía habanera estrechamente conectada con la actividad portuaria. José María de Andueza (1841) observó cómo en 1825 las labores portuarias en el muelle de San Francisco eran realizadas al ritmo de “una sentida plegaria coreada por doscientas voces africanas, que salían de la grande ópera mercantil que se representaba debajo del *Tinglado*” (p. 6). Para los múltiples viajeros que visitaron la ciudad, la imagen de los muelles habaneros permaneció inalterable en las siguientes dos décadas. La mirada europea de la condesa de Merlin los describió “poblados de una multitud mezclada de mulatos y negros” que efectuaban la carga y descarga de mercancías con la cadencia de sus cánticos de origen africano, pues “aquellos pobres negros [...] no saben trabajar sino al compás de estrepitosos gritos” (Santa Cruz y Montalvo, 1844, p. 11).

Sobre este último aspecto cabe destacar la similitud con otros ámbitos portuarios, donde la “segunda esclavitud” constituyó un elemento importante en la configuración del mercado laboral urbano como fue el caso de Río de Janeiro, donde los *escravos ganhaderos* y los trabajadores afrobrasileños emplearon la música de origen africano para coordinar

622. *Diario de La Habana*, 23 de febrero de 1835.

623. *Diario de La Habana*, 17 de agosto de 1838.

y marcar los ritmos en las labores de carga (Velasco, 2006, p. 222) y, con el mismo propósito, la usaron los *screwmen* negros en el sureño puerto de Charleston (Thompson, 2015, pp. 17-20).

No debe restarse valor al entorno laboral, aunque vale resaltar que no fue privativo de los enclaves portuarios. El azúcar, el café y el algodón articularon en sus respectivas unidades productivas regímenes de trabajo particulares que favorecieron la interrelación entre labores específicas como la carga y descarga de mercancías con mecanismos de organización equivalentes y una peculiar cultura de trabajo bajo la fuerte impronta africana. El componente étnico y racial coadyuvó a estructurar estas dinámicas laborales que en más de una ocasión impresionaron a los viajeros de Río de Janeiro, Charleston o La Habana.

En 1852, los capataces de cuadrillas continuaron protestando por las irregularidades laborales en los muelles habaneros, pero la Comisión de Muelles argumentó que la presencia de trabajadores no matriculados se debía a que eran dependientes de la Compañía de Ferrocarril para “recoger y extraer los carriles, maquinarias, y demás útiles que se descargan por el muelle principal”, así como los dependientes de los almacenes de víveres, a “cuyo cargo está la conducción de los artículos que compran sobre el muelle”. Además, esta comisión consideró que no debía obligar a inscribirse a esos trabajadores en la citada matrícula de 1848, pues sus labores no estaban sujetas a dicho reglamento⁶²⁴. Había comenzado una nueva etapa en las operaciones de carga y descarga de mercancías en los muelles habaneros, donde, si bien los capataces de cuadrillas continuaron desempeñando un papel importante en la organización del trabajo, los almacenes de depósito y las compañías ferrocarrileras emergieron como nuevos actores en la configuración del sistema laboral en el puerto de La Habana.

Segunda esclavitud y *warehouse revolution*

En un contexto previo al desarrollo de la gran manufactura, el “cinturón azucarero” se circunscribió al *hinterland* habanero. A la altura de la década de 1760, Güines todavía no había sido conquistada por la gramínea

624. ANC, La Habana, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 85, núm. 3457. *Queja de varios capataces contra algunos individuos que no estando inscritos en la matrícula de capataces del muelle se ocupan en la carga y descarga de buques.* 1852.

y Alquízar era un feudo del Real Astillero de La Habana, al poseer la más importante reserva forestal del occidente cubano. Los ingenios se ubicaron, de manera radial, en la órbita de La Habana y Guanabacoa. Los hacendados evitaron, en un primer momento, adentrarse hacia el interior del país cuyas tierras estaban previamente ocupadas y destinadas a otros cultivos, por lo que eligieron concentrar la fundación de nuevos ingenios en las proximidades de los enclaves portuarios de Mariel y Matanzas. En 1792 ya existían en la zona habanera unos 237 ingenios. Al este, por la franja Guanabacoa-Río Blanco-Canasí, molían unos 45 ingenios; en Managua-Cano se mantuvieron en funcionamiento unos 76, y la línea Habana-Batabanó comenzó a ser ocupada, llegando a la frontera misma de la Ciénaga de Zapata. El *boom* azucarero estuvo marcado por una fuerte movilidad geográfica: entre 1792 y 1820, “casi un centenar de ingenios [...] desaparecen o se trasladan” (Moreno Friginals, 1978, pp. 137-139).

Cada nueva área azucarera vio, a su vez, el crecimiento de la actividad mercantil de un puerto limítrofe y viceversa. Quizás la única excepción que confirma la regla sea el caso habanero, cuya actividad marítima dependió de ser el puerto final de la Flota de Tierra Firme y de regentar uno de los principales astilleros del Imperio español. Su activa condición marinera fue anterior a constituir un “puerto azucarero” y de igual modo preservó su dinámica mercantil aun cuando ya el azúcar había dejado de ser uno de sus principales rublos exportables. Los cientos de miles de “brazos necesarios” que hicieron posible el *boom* azucarero implicaron también la introducción de otros productos imprescindibles para su desarrollo. La entrada masiva de esclavos africanos estuvo interconectada con el aumento de la importación de los insumos fundamentales para la plantación: tasajo, bacalao, envases, esquivaciones, etc. A esta lista debe añadirse toda la maquinaria para producir azúcar, así como, a partir de la década de 1830, la tecnología ferroviaria que enlazará las plantaciones con sus respectivos puertos de embarque. La orientación hacia una economía agroexportadora no solo condicionó el camino hacia la especialización azucarera, sino que también confirmó la tendencia importadora a gran escala de la isla, a tono con la demanda que los cambios demográficos y socioeconómicos producían en la sociedad colonial.

Si antes de 1818 los principales productos importados por Cuba eran la harina, el vino y el aguardiente, un decenio después se incorporaban

el arroz, el bacalao, la carne de puerco, el tocino, la carne de vaca y el tasajo. En 1859 se importaron 1.442.781 arrobas de arroz, $383.457\frac{3}{4}$ barriles y $10.376\frac{1}{2}$ arrobas de harina, 776.524 arrobas de bacalao, $37.695\frac{2}{3}$ arrobas de carne de puerco, $33.780\frac{2}{5}$ arrobas de tocino, $84.176\frac{3}{4}$ arrobas de carne de vaca y 1.642.428 arrobas de tasajo. De ese total, fueron desembarcadas por el puerto habanero 961.084 arrobas de arroz (67%), 243.807 barriles (64%) y 2.285 arrobas de harina (22%), $419.434\frac{3}{5}$ arrobas de bacalao (54%), $19.885\frac{1}{2}$ arrobas de carne de puerco (53%), $26.564\frac{1}{3}$ arrobas de tocino (79%), unas $37.621\frac{1}{3}$ arrobas de carne de vaca (45%) y $1.207.261\frac{1}{2}$ arrobas de tasajo (74%) (Pezuela, 1863, t. 2, p. 36; t. 3, p. 345).

La ampliación e incremento exponencial de los productos alimenticios entre los principales renglones de importación fue una consecuencia directa de los cambios demográficos que impuso la “segunda esclavitud” y de la importancia relativa de la población sometida en esa nueva estructura demográfica. La dieta principal de los esclavos en las plantaciones cubanas recibió, en algunas regiones, el nombre de *funche*. Su composición bajo un “patrón alimentario monótono y deficiente” era una mezcla de harina, carne salada o bacalao, legumbres y viandas (Borrego Moreno, 2016, p. 181). También era muy frecuente el empleo de arroz, dado que su importación no estaba restringida por las políticas proteccionistas que afectaban a la harina.

En 1792, Cuba tenía una población total ligeramente superior al cuarto de millón de habitantes; 70 años después, era cinco veces mayor. Hay que aclarar que, desde 1826, año en que comenzaron a publicarse las balanzas mercantiles de la isla y también de La Habana, hasta la década de 1860, se desembarcaron 556.103 esclavos. En menos de 44 años, se introdujo en Cuba el 62% del total de africanos que cruzó el Atlántico en los más de tres siglos que duró el tráfico negrero⁶²⁵. A pesar de la persistente mortalidad en la plantación azucarera, las políticas de blanqueamiento y la represión de los “libres de color” tras la Conspiración de la Escalera, la población afrodescendiente constituía el 44% del total de habitantes y los esclavos superaban los 370.000 en 1862 (Instituto de Historia de Cuba, 1994, p. 468).

625. Véase: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates> [consulta: 6 de mayo de 2021].

El crecimiento comercial que vivió la mayor de las Antillas durante la primera mitad del siglo XIX estuvo conectado indisolublemente a la trata trasatlántica de africanos y a la expansión azucarera. Los datos de importación referidos confirman además la preponderancia que alcanzó La Habana como enclave pluriimportador, que mantendrá en el contexto de la “segunda esclavitud”, convirtiéndose en el principal proveedor de las áreas productivas emergentes en la región occidental de la isla. En 1859, Cuba recibió un total de 4.399 buques sin contar con las embarcaciones destinadas al comercio de cabotaje, el 46% de ellos fondeó en la bahía habanera. En solo 34 años, el tráfico marítimo de la ciudad se había duplicado. Este proceso coincidió con el periodo de mayor importación de africanos esclavizados. Si al movimiento de navegación de La Habana se le añade el de los nuevos “puertos azucareros” de Matanzas y Cárdenas, en conjunto sumaron más de 3.000 buques, el 69% del total de arribados en 1859, como se evidencia en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. Distribución de los buques arribados en los principales puertos de Cuba, 1859

Fuente: Pezuela (1863, t. 2).

El sistema de comunicaciones hacia el interior del país era muy deficitario a finales del siglo XVIII e inicios del XIX. En un primer momento, los plantadores lo solucionaron al aglutinar las unidades productivas en las proximidades de los enclaves portuarios. Sin embargo, en la medida

en que el azúcar colonizó el interior del país, el problema se presentó con tintes más acuciantes. En 1795, la Real Sociedad Patriótica de La Habana y el Real Consulado solicitaron al Gobierno la edificación de calzadas y carreteras, y al año siguiente el segundo “inició varias obras en la región habanera, pero con pocos resultados”. A excepción de Güines, que contó desde 1816 con una buena conexión con la capital, “la red caminera era escasa, mal conservada, parcialmente inservible en épocas de lluvias e inadecuada para la circulación de carros” (Santamaría y García, 2004, p. 172). Para resolver esta situación, de julio de 1795 a diciembre de 1831 se invirtieron en obras de caminos aproximadamente 1.835.705 pesos fuertes⁶²⁶; no obstante, los resultados fueron poco halagüeños. En 1830, en Jesús del Monte se gastó 30.985 pesos por este concepto. En el caso del valle de Güines, principal zona agrícola que abastecía a la capital, ese año se transportaron unas “648.976 arrobas de azúcar, 90.992 arrobas de café, 3.541 pipas de aguardientes, así como cantidades considerables de maíz, arroz y otros productos menores”. Por estas cargas se les pagó a arrieros, carreteros y otros transportistas unos 364.166 pesos. En Santiago de las Vegas, los costes por transportación fueron más elevados aún, se pagaron cerca de 562.227 pesos (Zanetti y García, 1987, pp. 31-32).

Como se observa, el establecimiento de una red de comunicación terrestre fue uno de los problemas más inmediatos que debieron enfrentar los plantadores, pues los gastos de transportación hacia los puntos de tránsito influían directamente en la rentabilidad de la plantación azucarera. Para la década de 1840, la ramificación de los muelles habaneros llegó a su máxima extensión, abarcando todo el litoral noroeste desde la entrada de la bahía. Las continuas reparaciones que se realizaron, así como las licencias que se concedieron a particulares para construir otros muelles, demuestran el interés por el aumento de la capacidad para gestionar el volumen mercantil que generó la “segunda esclavitud”. Sin embargo, la respuesta en esta dirección resultó insuficiente.

En 1795, un ingenio promedio producía cerca de 115 toneladas de azúcar y 3.000 barriles de miel. Para su transportación, como ya se explicó previamente, primero se envasaban en sacos para sacarlos en arrias

626. *Memoria general de las Obras Públicas de la Isla de Cuba, comprende de 1795 a 1858*. La Habana, 1859, p. 15.

de mulas y después se empaquetaban en cajas en La Habana. A esto debe añadirse los viajes de retorno, con los “suministros, tasajo y esquivaciones”, sin “tener en cuenta el pesado transporte de pailas, tambores, y otros voluminosos implementos”. De acuerdo con un estudio de Nicolás O’Farrell, cada ingenio invertía en este tráfico unos 2.500 pesos. A medida que la plantación culmina su conquista del *hinterland* habanero, el transporte de cajas de azúcar se transformó en uno de los principales problemas a los que se tuvieron que enfrentar los hacendados, donde lo que parecía rentable en 1760, dejó de serlo en las primeras décadas del siglo XIX. Moreno Friginals llamó la atención sobre cómo el coste de mover las cajas azúcar en la ciudad se igualó al de traerlas desde el ingenio, en el caso de los propietarios de ingenios cuya producción superaba las 460 toneladas de azúcar y los 15.000 barriles de miel, que debían alimentar dotaciones de 350 esclavos (Moreno Friginals, 1978, pp. 149-154). El sistema para el embarque del azúcar y sus derivados se volvió rápidamente ineficiente para la gran manufactura. El crecimiento productivo de la plantación y la expansión de la “segunda esclavitud” lo habían trastocado todo. Era un coste excesivo para la rentabilidad del modelo agroexportador y para el sistema laboral que este había configurado, pero la solución definitiva no tardaría en llegar.

El milagro azucarero cubano no se sostuvo únicamente por la feracidad de los suelos rojos del *hinterland* habanero y la llanura matancera, ni por la capacidad de la élite criolla para establecer una alianza duradera con el Antiguo Régimen metropolitano, con el objetivo final de promover el salto económico de la colonia. El desarrollo azucarero no puede explicarse por sí solo, obviando la interconexión entre las plantaciones y los enclaves portuarios. Al ser el puerto el destino final de las mercancías fabricadas en el ingenio, generalmente se ha visto como un aspecto externo y conectado únicamente a la plantación por su función exportadora. Sin embargo, este desempeñó un papel de primer orden en la formación de una nueva geografía comercial. La conversión de Cuba en la principal productora del dulce a nivel mundial exigió una transformación profunda en el sistema de comunicaciones marítimas y terrestres. El ciclo expansivo del azúcar impuso su ritmo en la rapidez con la que se conectaron las distintas regiones productivas del país con sus respectivos enclaves portuarios (Matanzas, Cárdenas, Sagua la Grande, Cienfuegos, etc.),

por tanto, condujo a una revolución sin precedentes en la infraestructura portuaria habanera en las décadas de 1840 y 1850. La “segunda esclavitud” lo conectó todo: más esclavos para más ingenios, más barcos para sacar más azúcar, más muelles para gestionar mayor movimiento marítimo y más almacenes para conservar mayor volumen de mercancías.

Las casonas señoriales de los plantadores azucareros, cuya primera planta generalmente fue utilizada como almacén desde la segunda mitad del siglo XVIII, perdieron todo sentido. Bajo el impulso del superintendente de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, se estableció un depósito mercantil para facilitar las operaciones comerciales del principal puerto de la isla en 1822. En 1842, se promovió el proyecto de construir unos almacenes en el pueblo pesquero de Regla. Este estuvo encaminado a solucionar varios problemas vinculados con el tráfico comercial. En primer lugar, eliminar la multitud de carretones que eran empleados para transportar las cajas de azúcar a los muelles, que provocaban “un ruido y confusión insufribles”; en segundo lugar, disminuir la pérdida de tiempo que conllevaba revisar las partidas de azúcar, al encontrarse “estas frecuentemente a gran distancia unas de otras”; y, no menos importante, evitar el daño o deterioro que sufrían las mercancías en “su tránsito del muelle al almacén y de este otra vez al muelle, lo cual causa gastos de reparación y desperdicio de bastante azúcar”⁶²⁷. La sociedad anónima de los Almacenes de Regla, que había comenzado con un capital inicial de 150.000 pesos, rápidamente cuadruplicó ese capital. En 1850, surgió una segunda compañía, que también construyó almacenes en el litoral de Regla. Ambas se unieron en enero de 1854 y se creó la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio.

Al otro lado de la bahía y en las cercanías del antiguo Arsenal, Antonio Parejo y Manuel Pastor proyectaron construir otros almacenes de depósito con la idea de emular el éxito comercial de los Almacenes de Regla. El 10 de diciembre de 1853, el Real Tribunal de Comercio sancionó la formación de la sociedad anónima titulada “Almacenes de San José”, que inició los trabajos para erigir su primer edificio de dos pisos,

627. *Proyecto de la una empresa para construir almacenes extensos en Regla, con Muelles amplios a los cuales puedan atracar las goletas costeras á descargar y los buques de travesía a cargar, los azúcares y otros efectos de esta isla*. La Habana: Imprenta de Soler y C^a, 1842, pp. 3-4.

pero no entraría en funcionamiento hasta 1855. Ese mismo año, con un capital superior a los 600.000 pesos, se conformó la compañía Almacenes de Depósito de Hacendados, que ubicaron sus edificios en la entrada de la ensenada de Atarés, próxima a la fortificación de igual nombre. En 1857, se establecieron otras dos sociedades anónimas con iguales fines: los Almacenes de Santa Catalina y los Almacenes de Marimelena (Pezuela, 1863, t. 3, pp. 315-318). El vertiginoso crecimiento de este tipo de sociedades por acciones y la rápida construcción de su infraestructura portuaria (almacenes, muelles, terraplenes, líneas ferroviarias, etc.) evidenciaron el ritmo comercial trepidante que impuso la “segunda esclavitud” a partir de la década de 1840. En menos de 20 años, el litoral suroriental del puerto de La Habana se pobló de gigantes estructuras de hierro interconectadas por líneas de vapores con la otra franja de la bahía y por líneas férreas con los ingenios del *hinterland* habanero y de la jurisdicción de Matanzas.

Daniel Rood (2017) acertó en definir como *warehouse revolution* al nuevo sistema de almacenaje, transporte y comercialización del azúcar que establecieron los almacenes de depósito. Una transformación radical de la infraestructura portuaria para satisfacer el crecimiento productivo de las plantaciones azucareras. Rood llamó la atención sobre otro aspecto que también debe ser tomado en consideración: la *warehouse revolution* y la Conspiración de la Escalera estuvieron íntimamente relacionadas. Los nuevos almacenes de depósito reorientaron el tráfico comercial hacia la zona suroriental de la bahía y aislaron a sus dotaciones de las áreas laborales donde los capataces afrocubanos a la altura de 1840 poseían un control efectivo sobre la fuerza de trabajo afrodescendiente libre y esclava (pp. 64-65).

De 1845 a 1857, solo los Almacenes de Regla recibieron más de cuatro millones de cajas de azúcar. En 1856 surgió un proyecto para enlazar las dos principales áreas azucareras del occidente cubano a través de un “camino de hierro desde los Almacenes de Regla hasta Matanzas” que no tardaría en concretarse⁶²⁸. Un informe de la junta de accionistas reportó los dividendos y a su vez los volúmenes de mercancías que gestionó la

628. *Proyecto de Reglamento de la compañía del Ferrocarril de la Bahía de La Habana a Matanzas*, La Habana: Imprenta del Tiempo, 1856, p. 3.

empresa. Solo en 1865 se recibieron de la línea de Matanzas 114.794 cajas de azúcar y de Coliseo otras 53.564, aproximadamente el 82% del total de azúcar que movió la compañía⁶²⁹.

Todo este volumen de mercancías a transportar redujo el tráfico de carretones hacia la ciudad y, con este, la mano de obra que tradicionalmente se había vinculado a esta actividad, pues, como se ha explicado, las cajas de azúcar y los otros bienes mercantiles eran trasladados ahora por ferrocarril. Sin embargo, dicha situación condujo necesariamente al traslado de la fuerza de trabajo destinada a las labores de carga y descarga al punto final del nuevo sistema de transporte: los almacenes de depósito. Todos sin excepción contaron con edificios reservados únicamente para sus dotaciones de braceros y jornaleros.

En la década de 1850, los cinco edificios de la compañía Almacenes de Regla ocuparon un área de 140 km², incluyendo una enfermería, oficinas y habitaciones para empleados y cinco barracones para 500 trabajadores “blancos, asiáticos y negros”⁶³⁰. Un informe sobre el estado de cuentas y las operaciones realizadas en 1856 precisó que los Almacenes de Regla disponían en su dotación 85 trabajadores esclavizados, de los cuales habían fallecido dos a principios de año, dos se coartaron y uno “fue vendido porque así se creyó conveniente, quedando ahora 80 esclavos”⁶³¹. El control del trabajo y la gobernanza de una población laboral heterogénea, similar a las existentes en las plantaciones azucareras, requirieron un ordenamiento que delimitase las funciones y actividades que debían realizar cada uno de los miembros de la dotación.

Un reglamento de 1847 da una idea de la complejidad de su funcionamiento y de las nuevas dinámicas laborales que se impusieron en el interior de estos. Las tres figuras principales en el establecimiento de las jerarquías laborales y en la organización del trabajo por orden de importancia fueron: el administrador, el guardalmacén y el capataz. Aunque

629. *Informe con que la junta directiva de la Compañía de la Bahía de La Habana da cuenta a la General de Accionistas de la administración económica de la empresa durante el año de 1865*. La Habana: Imprenta “La Antilla”, 1866.

630. *Directorio de Artes, Comercio e Industrias de La Habana*. La Habana: Imprenta de A. Graupera, 1859, p. 18.

631. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 1571, núm. 81322. *Sobre aumento del capital de la empresa de Almacenes de Regla*.

no se planteó específicamente estos cargos, en su mayoría debieron ser detentados por trabajadores blancos. El administrador era elegido generalmente por la junta de accionistas y era el encargado de nombrar a los capataces y a los jornaleros, así como de despedirlos si fuese el caso. Igualmente, era el encargado de establecer el horario para las labores de carga y descarga, que debía supervisar personalmente “haciendo que todas las operaciones lleven la marcha de buen gobierno y administración”.

La dirección interior de los almacenes estuvo sujeta a la autoridad del guardalmacén, quien debía tener un registro general de las mercancías depositadas y debía suplir de modo temporal en caso de ausencia o enfermedad al administrador. El capataz celador debía organizar, junto al resto de los capataces y trabajadores, la limpieza de los muelles y terraplenes de los almacenes después de la puesta de sol y realizar de manera alterna con los operarios blancos la guardia en los días festivos que los almacenes no estaban abiertos al público y “rondas todas las noches desde la oración hasta el ave-maría”⁶³².

Un aspecto central para garantizar el funcionamiento de las operaciones de carga y descarga en los nuevos almacenes de depósito estuvo en el control del tiempo de trabajo, así como de las prebendas y ocio que podía disfrutar la población sometida. Todo esto encaminado a evitar cualquier conato de transgresión que alterase la lógica de un sistema laboral diseñado para optimizar el trabajo esclavo. El reglamento de 1847 no fue la excepción:

NEGRADA

36ª Todos los domingos 1º de cada mes se pasará revista de la ropa y útiles de cada uno.

37ª Los lunes de cada semana se presentarán vestidos de limpio. En invierno se recogerán a las ocho, y en verano a las nueve.

38ª Todos los domingos se harán lavar los entarimados y suelos de sus habitaciones con los negros que estén de guardia. Los mismos días se les dará una gratificación de un real a los peones y dos a los pesadores o capataces.

632. *Reglamento para el régimen interior de la Compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana para frutos del país y efectos comerciales*, La Habana: Imprenta del Faro Industrial, 1847, pp. 6-7.

39ª Los domingos se les dará licencia para salir a los que no estén de guardia, o no hayan incurrido en algunas faltas en la semana anterior, con la precisa condición de volver a los almacenes antes de anochecer⁶³³.

La movilidad laboral de la población esclava que existió entre plantaciones de un mismo propietario no debió ser menor que la que existió en los almacenes. Las dinámicas laborales que impusieron a su fuerza de trabajo y los mecanismos coercitivos que utilizaron para mantenerla controlada no fueron tan distintas a las empleadas en los ingenios cubanos, lo que resulta menos extraño si se observa que entre los principales accionistas se encontraban los grandes plantadores y comerciantes del país, casi todos con una activa participación en el tráfico trasatlántico de esclavos. Apellidos y títulos nobiliarios como Fesser, Diago, Zulueta, Pastor, Pedroso, Herrera, entre otros, aparecieron con frecuencia en las juntas directivas de estas sociedades o como facilitadores de capital (Rood, 2017, p. 76). Fueron los mismos que auparon el desarrollo ferroviario en el *hinterland* habanero y en la llanura de Matanzas y que comprendieron con rapidez la utilidad de extender las líneas férreas hasta los muelles y almacenes.

Los Almacenes de Regla, San José, Marimelena, etc., constituyeron un ámbito laboral en el que los plantadores pudieron aplicar casi medio siglo de experiencia en el manejo de las dotaciones de esclavos. El *know how* empresarial que se observa a la altura de las décadas de 1840 y 1850 tuvo resultados palpables en los informes que emitieron las compañías a sus accionistas y que se tradujo casi siempre en un mayor volumen de mercancías en depósito, así como mayores dividendos y una continua inversión en su infraestructura portuaria.

La utilización de trabajadores cautivos, que constituyó una práctica habitual en los muelles habaneros y que se replicó en los nuevos almacenes a partir de la década de 1840, estuvo subordinada también a la evolución de la trata trasatlántica y a los mecanismos de reposición de la fuerza de trabajo que habían implementado previamente las plantaciones azucareras. La hegemonía británica, que obligó a España a ejecutar una

633. *Reglamento para el régimen interior de la Compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana para frutos del país y efectos comerciales*. La Habana: Imprenta del Faro Industrial, 1847, p. 8.

política represiva sobre el tráfico ilegal de africanos esclavizados, condujo a los plantadores y comerciantes vinculados al negocio negrero a promover la importación de otros trabajadores que pudieran ser sometidos a condiciones laborales similares a las de los cautivos de África. En el breve lapso de 27 años, fueron desembarcados en Cuba 125.000 culíes chinos sin contar los que entraron por contrabando (Pérez de la Riva, 1975, p. 470). Esta fuerza laboral estuvo destinada fundamentalmente a suplir la continua demanda de mano de obra en la plantación azucarera. Sin embargo, su empleo no se restringió a las labores agrícolas del ingenio, sino que también formaron parte de las dotaciones de los nuevos almacenes de depósito.

A la altura de 1856 los Almacenes de Regla contaban con 132 asiáticos contratados, pues previamente uno había fallecido y otro había rescindido su contrato⁶³⁴. Pero esta empresa no fue un caso aislado. Ese mismo año, los Almacenes de Depósito de Hacendados tenían contratados 66 colonos asiáticos y otros 186 braceros dedicados a diversas tareas, entre las que se encontraba la conducción de 103 carretillas, 17 carros y 2 chalanas⁶³⁵. En 1862, un informe de la compañía planteó la existencia de “dos barracones y enfermería [...] para el alojamiento y el servicio de 250 peones de dotación”, además de “64 colonos asiáticos maestros en toda clase de trabajos”⁶³⁶.

El aumento de los impuestos de capitación sobre esclavos urbanos, el fin de la trata trasatlántica y el consecuente encarecimiento del mercado de brazos esclavizados provocaron cambios importantes en la ciudad que se reflejó también en la actividad portuaria. La década de 1860 evidenció cómo en las dotaciones de las compañías de almacenes de depósito existió una mayor presencia de asiáticos contratados en detrimento de trabajadores esclavizados. El reglamento interior de los almacenes de depósito fechado en 1847, que se ha analizado previamente, no hizo ninguna alusión a la función de los trabajadores culíes en las dotaciones de los

634. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 1571, núm. 81322. *Sobre aumento del capital de la empresa de Almacenes de Regla*.

635. ANC, La Habana, Gobierno General, leg. 316, núm. 15320. *Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados*. 1856.

636. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 1581, núm. 81449. *Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta General Ordinaria celebrada en 16 de julio de 1862*.

almacenes y esto lógicamente guarda relación con que su importación masiva comenzó a desarrollarse a partir de ese mismo año; pero, a su vez, evidencia un hecho sumamente esclarecedor: los almacenes de depósito estuvieron prediseñados para emplear de manera intensiva a trabajadores esclavizados tanto propios como alquilados a particulares, sin descontar, por supuesto, a los operarios blancos.

La acentuación del carácter heterogéneo del mercado laboral portuario en los almacenes respondió a las lógicas de reposición de braceros que debieron enfrentar los plantadores a partir de la década de 1840 y que se agudizó en el decenio siguiente, justo cuando la presencia de trabajadores asiáticos sobrepasó a los esclavos en todos los almacenes de depósito, con la rara excepción del creado por los hacendados. Esto último seguramente se debió a que contaron con una mayor reserva de braceros y la capacidad para mover su fuerza de trabajo cautiva de un espacio laboral a otro. Este proceso supuso una profunda reconfiguración racial y de manera progresiva eliminó el carácter heterogéneo que había ostentado hasta la fecha el mercado de trabajo de estos espacios laborales. Quizás el caso más ilustrativo, pero no el único, resultó ser el de la compañía de San José, que en 1866 solo poseía en su dotación cinco esclavos, en contraposición con los 96 asiáticos contratados⁶³⁷. En 1880, en el proceso de liquidación para su posterior venta, entre los bienes de valor de la empresa se encontraba el esclavo Justo criollo, último sobreviviente laboral de un fenómeno que había comenzado dos décadas antes⁶³⁸.

El progresivo encarecimiento de los trabajadores esclavizados con ocupaciones asociadas al transporte de mercancías desempeñó un papel de primer orden para explicar también este fenómeno. En 1814, la compraventa de un esclavo carretillero podía oscilar en los 318 pesos. En 1849, el coste había subido ligeramente como promedio en torno a los 350 pesos, pero ya en 1864 la cifra se había elevado a los 800 pesos. En medio siglo, el coste promedio estaba cerca de triplicarse. Un proceso similar debió acontecer con los esclavos de las dotaciones de los

637. *Memoria de las tareas de la empresa de S. José en el año de 1866*. La Habana: Imprenta del Tiempo, 1867, p. 6.

638. ANC, La Habana, Gobierno General, leg. 484, núm. 23.875. *Instancia de Dⁿ Ramón de Ajuria, Presidente de la Compañía de Almacenes de Depósito de La Habana sobre escritura de compra de los Almacenes de San José en litoral de la Bahía*. 1880.

almacenes, pues el valor de un peón de almacén en 1862 rondaba la respetable suma de 825 pesos (Bergard *et al.*, 1995, pp. 208-212). Esto decantó a las compañías de almacenes por el empleo de colonos asiáticos, en condiciones de trabajo muy similares a la población sometida. El proceso de “contratación” de los nuevos trabajadores culíes para los Almacenes de Depósito de Hacendados ilustra las ventajas económicas de su empleo, si se compara con los precios que habían alcanzado los “esclavos portuarios” a partir de la década de 1850:

A más de cuanto se lleva referido la Empresa posee hoy 66 colonos asiáticos q. quedan de los 71 adquiridos desde el 4 de abril pp.^{do} en diferentes épocas y partidas: los 39 primeros al precio de \$195 4r. sin el delante de \$14 por cada uno; los 12 segundos a \$238 sin contar el mismo adelanto, y los 3 últimos a \$204, separando los \$12 también de su adelanto, q. reunidos dan los 71 asiáticos manifestados⁶³⁹.

Este análisis no puede obviar la formación de un sistema laboral heterogéneo y racializado en el puerto de La Habana en el que los esclavos desempeñaron un papel activo en los muelles del litoral noroccidental de la bahía. La extensión de este sistema laboral a los almacenes de depósito complejizó aún más el fenómeno, pues en estos cohabitaron trabajadores con distintas categorías laborales (esclavos, libres y contratados) y raciales (negros, blancos y asiáticos). La frontera laboral que dividió el ámbito urbano y el agrario en cuanto a la explotación y violencia sobre la población sometida se tornó cada vez más difusa. Los nuevos almacenes, al concentrar el tráfico comercial del puerto de La Habana, soportaron una mayor optimización y estandarización de los regímenes de trabajo cautivo.

Los Almacenes de Regla, San José, Marimelena, Santa Catalina, etc., con sus barracones y sus dotaciones de esclavos, se transformaron en una especie de “plantaciones portuarias”. Contrario a lo que aconteció en el ingenio, donde los hacendados evitaron conformar sus dotaciones con esclavos de un mismo origen tribal como una clara estrategia para evitar la articulación de lazos de solidaridad étnica proclive al estallido de revueltas, los plantadores-comerciantes no tuvieron más remedio que aceptar el

639. ANC, La Habana, Gobierno General, leg. 316, núm. 15.320. *Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados*. 1856.

carácter heterogéneo del mercado laboral portuario. De hecho, la sustitución de la mano de obra cautiva por los trabajadores asiáticos, además de estar supeditada a las lógicas laborales del mercado de brazos, respondió al esfuerzo por homogenizar su fuerza de trabajo. Así se evitaban los conflictos interétnicos entre asiáticos y negros esclavos, que fueron tan frecuentes en los ingenios cubanos, y se reducía al máximo la comunicación de los esclavos con la población libre de color, cuyas redes resultaron sumamente eficaces en el tránsito hacia la libertad y también en la articulación de fuertes movimientos de resistencia y conspiraciones en las ciudades.

Aunque la información estadística que se posee resulta dispersa e impide analizar la globalidad del fenómeno, la disminución en el empleo de la fuerza de trabajo cautiva que se observa en las dotaciones de los almacenes de depósito guardó estrecha relación con el repliegue general de la esclavitud urbana. El incremento de los trabajadores asiáticos y el trasvase de los esclavos hacia las labores agrícolas de la plantación, donde su necesidad era mayor y, por ende, más rentable para el sistema laboral de la “segunda esclavitud”, demostraron ser también otro mecanismo de optimización de las dinámicas laborales que se implementaron en las décadas de 1850 y 1860. Eran señales inequívocas del agotamiento de la “segunda esclavitud” en el enclave portuario habanero.

Conclusiones

La expansión de la agricultura comercial a finales del siglo XVIII impulsó el desarrollo de nuevas dinámicas laborales en los enclaves portuarios de Cuba. La importación y utilización intensiva de fuerza de trabajo esclavizada para satisfacer la demanda mundial de *commodities* tropicales disparó a su vez las importaciones de la isla. Bajo estas condicionantes, la vorágine mercantil que vivió el enclave habanero se tradujo en una completa transformación de su infraestructura portuaria, así como en una creciente demanda de brazos para la construcción y reparación de muelles, labores de estiba, de limpieza del puerto, etc. La Habana constituyó el principal enclave exportador e importador de Cuba, con un volumen creciente de mercancías que provenía de su *hinterland* y de la llanura matancera plenamente acoplada a partir de la implementación del ferrocarril.

En el puerto de La Habana, los trabajadores cautivos durante la primera mitad del siglo XIX fueron empleados preferentemente como cargadores, lancheros, fogoneros, carretoneros, estibadores, carretilleros y peones de almacén. El bajo nivel de especialización, la necesidad creciente de mano de obra y los jornales percibidos facilitaron que esclavos que ya habían aprendido un determinado oficio incursionasen en los muelles, que representaron el punto de convergencia de las actividades importadoras y exportadoras del comercio atlántico para este periodo. La existencia de africanos esclavizados con más de una ocupación portuaria demostró además su capacidad de inserción en este mercado de trabajo y su efectividad laboral en las tareas de carga, descarga y transporte de mercancías.

A la altura de 1840-1850, el influjo de los almacenes de depósito no solo provocó una revolución en la gestión del tráfico marítimo, en el transporte y la comercialización del azúcar, sino que también impuso otros regímenes de trabajo al sumarse como nuevos escenarios del espacio laboral portuario. Los Almacenes de Regla, Marimelena, San José, etc., con sus dotaciones híbridas de operarios libres y cautivos, ampliaron en un primer momento el carácter heterogéneo del mercado de trabajo portuario y a su vez promovieron un mayor nivel en la optimización y estandarización de los regímenes de trabajo cautivo. La disminución progresiva del empleo de trabajadores esclavizados evidenció el agotamiento de la “segunda esclavitud” en el ámbito urbano, sin embargo, el proceso de racialización que esta aceleró a inicios del siglo XIX ya había dejado su impronta en el sistema laboral que se conformó en el puerto de La Habana. El impacto de la “segunda esclavitud” en las dinámicas laborales terminó por enquistarse también en el plano simbólico. En 1849, Esteban Pichardo definía el término “estibador” como el “negro enseñado y práctico en manejar cajas de azúcar para pesarlas, *entongarlas* y guardarlas en los almacenes o embarcarlas (Pichardo, 1849, p. 95)”⁶⁴⁰.

640. Durante casi 150 años la semantización de la “segunda esclavitud” mantenía toda su vigencia, pues, en 1995, la *Enciclopedia universal ilustrada europeo-americana* asumía el término “estibador” de la siguiente manera: “(Etim. - De *estibar*.) adj. Que estiba. U. t. c. s. // m. El que en los esquileo aprieta la lana en las sacas. // Arg. El que estiba, coloca ó distribuye en las embarcaciones la estiba ó carga. // Cuba. El negro práctico en manejar las cajas de azúcar, para pesarlas, *entongarlas*, ó embarcarlas, llevándolas como un trompo bailando con la mayor destreza y maestría”.

Referencias bibliográficas

- Andueza, J. (1841). *Isla de Cuba pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil e industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*. Boix.
- Barcia Zequeira, M. C. (2009). Negros en sus espacios: vidas y trabajos en la Habana colonial (Espacios físicos, espacios sociales, espacios laborales). En J. A. Piqueras (Ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación* (pp. 283-310). Siglo XXI.
- Bergad, L., Iglesias, F. y Barcia Zequeira, M. C. (1995). *The Cuban slave market, 1790-1880*. Cambridge University Press.
- Borrego Moreno, R. (2016). La temible trinidad. Esclavitud, malnutrición y beriberi en Cuba. En J. A. Piqueras (Ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y su legado* (pp. 177-204.), Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia; Fundación Instituto de Historia Social.
- Deschamps Chapeaux, P. (1971). *El negro en la economía habanera del siglo XIX*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Fisher, J. (1993). *El Comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*. Banco de España, Servicio de Estudios.
- García Domingo, E. (2017). *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Icaria.
- Instituto de Historia de Cuba (1994). *Historia de Cuba. La colonia. Evolución socioeconómica y formación nacional. De los orígenes hasta 1867*. Editora Política.
- Le Riverend, J. (1981). *Historia económica de Cuba*. Pueblo y Educación.
- Marrero, L. (1985). *Cuba: economía y sociedad* (t. 12). Playor.
- Moreno Fraginals, M. (1978). *El Ingenio* (3 ts.). Editorial de Ciencias Sociales.
- Pérez de la Riva, J. (1975). *El barracón y otros ensayos*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Pezuela, J. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba* (ts. 2 y 3). Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- Pichardo, E. (1849). *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*. Imprenta de M. Soler.
- Piqueras, A. (2008). La siempre fiel isla de Cuba, o la lealtad interesada. *Historia Mexicana*, 58(1), 427-486.

- (2017). Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba. En C. Naranjo Orovio (Ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe Hispano* (pp. 89-110). Doce Calles.
- Rood, D. (2017). *The reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*. Oxford University Press.
- Santa Cruz y Montalvo, M. (1844). *Viaje a La Habana*. Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica.
- Santamaría, A. y García, A. (2004). *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*. CSIC.
- Thompson, M. (2015). *Working on the Dock of the Bay. Labor and Enterprise in Antebellum Southern Port*. The University of South Carolina.
- Tomich, D. (2019). *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital*. Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia; Fundación Instituto de Historia Social.
- Velasco e Cruz, M. (2006). Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism: The 1906 Strike and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café. *Hispanic American Historical Review*, 81(2), 205-246.
- Venegas, C. (2000). La Habana, puerto colonial. Reflexiones sobre su historia urbana. En A. Guimerá, A. y F. Monge (Eds.), *La Habana, puerto colonial. Siglo XVIII-XIX* (pp. 58-69). Fundación portuaria.
- Zanetti, O. y García, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. Editorial de Ciencias Sociales.

La violentación demográfica: segunda esclavitud en Matanzas y sus enterramientos, 1850-1870⁶⁴¹

Reinier Borrego Moreno
Investigador/ICIC Juan Marinello

El 6 de julio de 1866 fue registrado en la parroquia San Carlos de Matanzas el enterramiento de la morena Andrea Alfonso. Tenía 43 años y, siendo de la etnia lucumí, es probable que llegara a la isla procedente de África Occidental a principios de la década de 1820, en un contexto caracterizado por la prohibición del comercio atlántico y un cambio en la tendencia importadora que se orientó en favor de un mayor porcentaje de mujeres entre la población africana esclavizada. Dos años después de su fallecimiento, el 21 de agosto de 1868, en pleno apogeo del tercer ciclo epidémico de cólera en Cuba, falleció el moreno lucumí Juan José Balbona, a los 60 años, con quien Andrea Alfonso había contraído matrimonio el 23 de diciembre de 1860 en la misma iglesia, siendo padrinos Jacobo Morales y Florencia Roque. Andrea, en el momento de formalizar su unión con el entonces soltero Balbona, ya era viuda de Pedro Pujadas, también natural de África, con quien se casó el 7 de diciembre de 1856.

641. Agradezco a la Dra. Consuelo Naranjo Orovio la invitación a participar en el seminario *Estudios comparados sobre esclavitud y raza en el mundo atlántico*, celebrado en Madrid en el Instituto de Historia del CSIC, en colaboración con la Universidad de Harvard, donde fue presentado un avance de este texto.

Manuel Piloto y María Caridad Alfonso, lucumíes, fueron los padrinos del primer matrimonio de Andrea Alfonso. Ambos también fallecieron en 1866. El entierro de Manuel Piloto fue registrado el 17 de marzo y el de María Caridad Alfonso el 26 de julio. No hemos identificado el registro de enterramiento de Pedro Pujadas, que podría aclararnos la duración del primer matrimonio de Andrea Alfonso. El segundo matrimonio, con Juan José Balbona, se realizó siendo ambos libres. La muerte de Andrea Alfonso sobrevino meses después de la de su padrino Jacobo Morales, que falleció a principios de enero de 1866, dejando viuda a Florencia Roque.

La experiencia vital de Andrea Alfonso nos sirve para reflexionar sobre las restricciones demográficas asociadas a la “segunda esclavitud” en Matanzas. Consideramos que, a través de la estructura poblacional y étnica, los ciclos alternos de matrimonio y viudez y la mortalidad infantil, podemos comprender mejor cómo se manifestó en un área estratégica de la esclavitud y la economía atlántica el proceso que el historiador Levi Marrero denominó “violentación demográfica” (Marrero, 1983, t. 9, p. 1). Entendemos la “violentación demográfica” como un concepto que integra un conjunto de intersecciones entre la demografía histórica y la historia social. En particular, nos interesa ahora explorar los patrones de supervivencia de una población, y grupos dentro de ella, en un espacio y tiempo histórico determinado.

Metodología

Hasta bien entrado el siglo XIX, los registros parroquiales de bautismos, matrimonios y entierros constituyen la principal fuente para la demografía histórica. Esa documentación contiene información valiosa que no siempre procesaron las estadísticas y publicaciones oficiales (Hollingsworth, 1983). En Cuba, la Iglesia católica tuvo a su cargo esos registros hasta 1885⁶⁴². Una parte considerable de ellos, correspondientes a la población de ascendencia africana, se ha digitalizado y puesto al servicio de la investigación gracias al proyecto Slave Societies Digital Archive (SSDA), desarrollado por un equipo dirigido por Jane Landers, docente en Vanderbilt University.

La historiografía sobre Cuba ha mostrado mayor interés por los registros parroquiales de bautismo y matrimonio. En los últimos tres años hemos trabajado con los libros de enterramientos correspondientes a la parroquia San Carlos de Matanzas y con una amplia documentación sobre defunciones de esclavos conservada en los fondos Gobierno Provincial y Miscelánea de Expedientes del Archivo Histórico Provincial de Matanzas. Esas fuentes nos han permitido desarrollar una base de datos que hasta la fecha comprende 2.350 defunciones datadas entre 1850 y 1870. La mayor parte de ellas corresponden a la década de 1860. La cifra total que hemos procesado, esas 2.350 defunciones, supone el 6% de la población de ascendencia africana, libre y esclava, censada en la jurisdicción de Matanzas en 1862. Este volumen de enterramientos constituye una muestra sin precedentes en la historiografía sobre Cuba para el tipo de análisis que proponemos.

Entendemos la jurisdicción de Matanzas como un espacio histórico sistémicamente afectado por el auge de la plantación esclavista. Entonces era, después de La Habana, el segundo territorio más importante de la isla por su riqueza, actividad comercial y población. Gran parte de su población rural y urbana estaba directamente implicada en la producción y comercio del azúcar. Los principales partidos rurales representados en nuestra base de datos se corresponden con los de la

642. En enero de 1885 comenzó a regir en Cuba y Puerto Rico la Ley de Registro Civil vigente en la metrópoli española desde 1870. La misma dispuso que las inscripciones de nacimientos, matrimonios y defunciones pasaban a ser competencia de los jueces municipales.

jurisdicción: Sabanilla, Corral Nuevo, Guamacaro, Cabezas, Santa Ana y Ceiba Mocha. En todos, la concentración de esclavos fue importante entre 1850 y 1870. Además, la movilidad de la población cautiva entre la ciudad y los partidos rurales próximos debió ser fluida. La cuarta parte de los 2.350 enterramientos que hemos procesado ocurrieron en plantaciones de la jurisdicción. Si bien la esclavitud en la isla se mantuvo formalmente hasta 1886, cerrar el análisis en 1870 es metodológicamente adecuado porque la Ley de Vientre Libres (1870) introduce cambios que dificultan el análisis que ahora proponemos. Entonces, una parte de la población cautiva, los nacidos después del 17 de septiembre de 1868 y los mayores de 60 años, dejó de ser contabilizada como esclava.

De los 2.350 enterramientos procesados, 1.235 correspondieron al sexo masculino y 1.115 al femenino. Atendiendo al color de la piel, 704 fueron reconocidos como morenos, 559 morenas, 178 pardos, 183 pardas, 2 “achinadas” y en 724 casos no se especifica. Esto último sucedió en su gran mayoría en los enterramientos de menores de 1 año. Se especifica que 1.007 estaban esclavizados en el momento de la muerte, 561 eran libres y en los restantes 782 casos no se aclara la condición social. También aquí, el déficit de la información es mayor en la mortalidad infantil. En algunos enterramientos de menores se refiere que al menos uno de sus padres estaba esclavizado, pero hemos respetado la información directa sobre la condición social del menor. Por otro lado, no pocos de los que murieron en libertad pudieron haber sido esclavos de nacimiento u origen, hecho incuestionable en los casos de procedencia africana. Téngase en cuenta, además, que en el quinquenio de 1858 a 1862 fueron expedidas en toda la isla 9.462 cartas de libertad —7.775 en el departamento occidental y 1.687 en el oriental— (*Noticias estadísticas de la isla de Cuba, en 1862, 1864*). Esto supone que la influencia directa de la economía esclavista sobre la muestra que comprende la base de datos es mayor que el número de esclavos identificados.

Las inscripciones de los entierros indican la fecha en la que se realizó: nombre, naturalidad, color de la piel, condición social, estado civil y edad de la persona. El nombre de la madre y del padre es más habitual en el caso de los menores. Para los esclavos, se indica también el nombre del

propietario. Menos frecuente es la información sobre la causa de la muerte. No sin limitaciones, la documentación procesada es particularmente valiosa para extraer conclusiones sobre el carácter de la dominación impuesta, el entorno epidemiológico, las relaciones familiares articuladas, entre otros factores que determinaron la capacidad de supervivencia en una región vital para el desempeño de la esclavitud y la economía atlántica en el siglo XIX.

Cautividad y depredación en el crecimiento demográfico de Matanzas

A finales del siglo XVIII, la colonia cubana emprendió un proceso de transformación económica sin precedentes, fenómeno caracterizado por la liquidación progresiva de las formas tradicionales de organización y explotación del suelo. La nueva estructura agraria se orientó en función de una mayor participación en el mercado mundial de productos tropicales. El colapso económico de Haití tras su revolución (1791-1804) y las favorables condiciones internacionales fueron aprovechados por la élite criolla para impulsar el salto definitivo hacia la revolución azucarera. Proyecto que fue respaldado por la Administración colonial en el marco de las reformas borbónicas.

La aprobación el 12 de octubre de 1778 del Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias flexibilizó las relaciones mercantiles entre esta y sus posesiones ultramarinas. Una década más tarde (1789) se autorizó el libre comercio de esclavos africanos para el fomento de la agricultura en la isla. Los números relativos a las importaciones y exportaciones de la mayor de las Antillas en este nuevo contexto revelan los profundos cambios operados en su actividad económica respecto a los primeros siglos coloniales. Según Jacobo de la Pezuela, hacia 1790 se inició una “segunda época” en la dinámica mercantil de la isla, que se consolidó con la aprobación del Real Decreto del 10 de octubre de 1818, que habilitó los puertos cubanos para el comercio con extranjeros (Pezuela, 1863, t. 2, pp. 26-131).

La consolidación de un modelo agroexportador centrado, cada vez más, en la manufactura azucarera transformó la estructura demográfica de la isla. Todos los principales grupos de población aumentaron, pero

ninguno lo hizo en mayor proporción que la esclava. En los años transcurridos entre el censo de 1827 y el de 1841, la población blanca aumentó un 34,5%, mientras que la libre “de color” lo hizo en un 43,5% y la esclava en un 52,1% (*Resumen del censo de población*, 1842, p. 19). Crecimiento que estuvo motivado por un fuerte componente externo. La afluencia de esclavos desde las factorías africanas disminuyó progresivamente la superioridad numérica de la población blanca, proceso que alcanzó su cénit en 1841, año en el que la población cautiva ascendió a 436.495 personas. Al comenzar la década de 1860, el número total de esclavos existentes en Cuba había disminuido, pero su peso específico en la estructura demográfica seguía siendo notable.

En 1861, el 94% de la producción azucarera se concentró en el Departamento Occidental, donde radicaban el 86% de los 1.365 ingenios contabilizados en la isla. Las siete jurisdicciones indicadas en la tabla 1 concentraban el 46% de la población esclava, el 56% de los ingenios y el 73% de la producción azucarera.

Tabla 1. Cuba. Relación entre producción azucarera y concentración de esclavos por jurisdicciones, 1861

Jurisdicciones	Núm. de esclavos	Núm. de ingenios	Producción azucarera (lb)
Guanajay	17.708	61	55.462.925
Güines	24.817	89	99.923.325
Matanzas	32.181	129	119.387.850
Cárdenas	27.418	147	150.988.200
Colón	33.699	126	202.594.900
Cienfuegos	16.985	119	102.351.325
Sagua la Grande	19.150	94	95.131.500

Fuentes: Sagra (1863, p. 12) y Pezuela (1863, t. 1, p. 38).

En la primera mitad del siglo XIX, Matanzas se convirtió en uno de los principales destinos de la trata transatlántica. En la medida en que el cultivo del azúcar se expandió sobre el suelo de esta región, la composición étnica de su población se alteró significativamente en favor del elemento africano (Urrego, 2018). En 1827, existían en Matanzas, abarcando la ciudad y pueblos contiguos, 16.671 habitantes blancos, 2.602 pardos y morenos libres y 25.522 esclavos. El incremento de la población de ascendencia africana entre ese año y el censo previo de 1817 fue de 181%, unos 17.075 esclavos más (*Cuadro estadístico...*, 1829). Entre 1846 y 1862, la población cautiva censada en la jurisdicción pasó de 35.188 a 32.219 personas. A pesar de esa ligera disminución, Matanzas era, al comenzar la década de 1860, el segundo territorio de la isla con mayor número de esclavos, solo superada por la vecina jurisdicción de Colón.

A diferencia de La Habana o Santiago de Cuba, la estructura sociodemográfica de la población de Matanzas está estrechamente determinada por la “segunda esclavitud”. Esto es perceptible en varios indicadores: primero, un predominio de la población esclava entre la gente “de color”; segundo, un altísimo índice de masculinidad entre la población esclava; y tercero, el carácter predominantemente rural de la población. Solo el 11,6% de los esclavos censados en 1862 residían en la ciudad o pueblos y el 73,6% en los ingenios de la jurisdicción. El resto habitaba en cafetales y otras fincas (Bergard, 1990, p. 97).

Tabla 2. Indicadores sociodemográficos comparados entre la esclavitud en La Habana y Matanzas, 1862

	Jurisdicción	
	La Habana	Matanzas
Porcentaje de la población esclava sobre el total “de color”	40	82
Índice de masculinidad en la población esclava	105	151
Índice de masculinidad en la población “de color”	89	137

Fuente: Elaboración propia con la información disponible en varias fuentes.

La expansión del azúcar implicó un fortalecimiento notable en el régimen de explotación del trabajo cautivo. Cuando Carlos Marx publicó *El capital* en 1867, incorporó observaciones del economista irlandés John E. Cairnes (1862) sobre el carácter depredador de la economía cubana. Bajo la transformación agrícola acontecida en la isla, que reportó rentas considerables a los plantadores y a la metrópoli, la población esclavizada estuvo sometida “a la alimentación más rudimentaria y a los trabajos más agotadores e incesantes”, destruyéndose todos los años una buena parte de la misma, “víctimas de esa lenta tortura del exceso de trabajo y de la falta de descanso y de sueño” (Marx, 2001, p. 209).

La apropiación de Carlos Marx no es gratuita. Téngase en cuenta que las plantaciones azucareras cubanas de mediados del siglo XIX figuraban entre los espacios laborales más dinámicos de la moderna economía atlántica. Al margen de los procesos tecnológicos desarrollados en esta época, o, para ser más precisos, en relación con ellos, el factor humano siguió siendo fundamental en el rendimiento económico de estas empresas. Los ingenios más productivos mantenían el control de amplias dotaciones compuestas de esclavos, colonos asiáticos y trabajadores libres (Rebello, 1860). Los testimonios sobre la importancia que tuvo la muerte en los espacios y dinámicas de la esclavitud en Cuba son diversos. Al respecto, cito en extenso por su precisión, la valoración recogida por el profesor Robert Russell (1857) en un libro basado en varias conferencias pronunciadas en el Instituto Smithsonian en la década de 1850:

La contratación de un esclavo en las plantaciones de azúcar de Cuba es más alta que en cualquier parte de los Estados Unidos, y se le exige mucho más trabajo al esclavo; pero esto es a expensas de su longevidad. Los plantadores cubanos parecen estar motivados por la idea de que es más rentable obtener algunas horas adicionales de trabajo de sus esclavos y, aunque las enfermedades y las muertes pueden ser más frecuentes, el trabajo adicional se considera como una compensación por el aumento de la mortalidad. En la actualidad, la mortalidad entre los esclavos en las plantaciones de azúcar es del 6 al 10 por ciento anual, y en algunos casos es mucho mayor. El clima se adapta en todos los sentidos a la constitución negra y, con la excepción del cólera, no están sujetos a enfermedades de

carácter epidémico. El gran destructor es el exceso de trabajo, que, según descubrí, estaba abarrotando los hospitales en las grandes propiedades; y varios plantadores no tuvieron escrúpulos para confesar francamente dónde estaba el mal. Al discutir, con un administrador en una gran propiedad, la política de un modo de tratamiento más suave, sobre la base no solo de la humanidad sino también de las ganancias, respondió: “Probablemente tenga razón; pero se exigen tantas cajas de azúcar de mi empleador por cada negro, no tengo otra alternativa que seguir el curso que hago”.

[...] Nunca olvidaré la horrible descripción del sistema existente en Cuba que obtuve de un inglés muy inteligente, que tenía una gran confianza en una gran propiedad y que había estado en todas las islas de las Indias Occidentales. Después de darme un reporte de la gestión general de los esclavos, concluyó diciendo: “Es terrible ser esclavo en las plantaciones de azúcar de Cuba” (pp. 228-230).

Como se observa en la tabla 3, entre la población de ascendencia africana, las muertes superaron sistemáticamente a los nacimientos. En los nueve años completos entre 1860 y 1868, el promedio anual de bautismos fue de 379, mientras que, para los doce años contabilizados de entierros, el promedio fue de 413. Téngase en cuenta que no todos los bautizados fueron nacidos en la isla. Sabemos que muchos bozales recibieron ese rito germinal de relación con Dios a su llegada a Cuba. Un artículo que analiza los registros parroquiales de Cárdenas establece que el 58,5% de los 1.633 bautismos contabilizados en esa región entre 1788 y 1868 correspondieron a personas con más de diez años (Valdés, 2011).

Tabla 3. Bautismos y entierros de pardos y morenos en los registros de la iglesia parroquial San Carlos de Matanzas, 1860-1870

	Bautismos	Entierros
1860	396	355
1861	435	602
1862	379	305
1863	410	293
1864	425	353
1865	401	295
1866	335	456
1867	324	412
1868	308	503
1869	*188	314
1870		656
Suma	3.601	4.544

*Contabilizado hasta el 16 de agosto, donde se interrumpe el libro.

Fuente: Elaboración propia con la información disponible en Slave Societies Digital Archive (SSDA), en <https://www.slavesocieties.org/> [consulta: 6 de mayo de 2021]..

Los ejemplos de bautismos de africanos adultos fueron frecuentes en algunos libros parroquiales de bautismo que hemos consultado en Slave Societies Digital Archive. Fue el caso de los morenos lucumíes Emeterio, Teodoro, Fernando, Venancio, Eduardo, Eusebio, Demetrio, Nemecio, Julio y Evaristo, todos adultos propiedad de Francisco Bon, bautizados el viernes 6 de mayo de 1830. Asimismo, los morenos arará Ricardo Fales y Pedro Fales, de unos 30 y 16 años respectivamente, esclavos de Tomás F. Fales, fueron bautizados el domingo 2 de febrero de 1845, siendo el padrino en ambos casos Luis criollo. Un mes después, fue bautizado por el mismo propietario otro moreno de nación gangá, llamado Ricardo Fales,

como de 30 años, siendo su padrino Bernardo Fales. Otro ejemplo fue el de los morenos adultos procedentes de África, Cristóbal, León y Rafael, esclavos de Manuel Arias. En estos casos, solo se dice la edad de Cristóbal, como de 22 años. Algunos incluso accedieron a este sacramento que autorizaba un entierro digno, después de los 65 años, cuando la muerte era, con alguna probabilidad, un suceso inminente. De igual modo, no todos los entierros fueron registrados. Con la trata ilegal se normalizó la sustitución de esclavos muertos por nuevas compras de bozales.

Matrimonio y viudez

Desde las publicaciones pioneras de W. E. Burghardt Du Bois (1908) y E. Franklin Frazier (1939), el debate sobre cómo la esclavitud afectó la estructura familiar de la población negra en Estados Unidos ha sido prolífero. Las posiciones al respecto han sido divergentes. En 1965, el sociólogo Daniel Patrick Moynihan publicó un influyente estudio en el que resumió los argumentos de Du Bois y Frazier sobre el impacto negativo de la esclavitud en la familia afroamericana. Argumentó que “en el corazón del deterioro del tejido de la sociedad negra está el deterioro de la familia negra” (p. 5). Entre otras cosas, la esclavitud estropeó la organización familiar madre-padre, sustituyéndola por la familia madre-hijo.

Tales argumentos fueron rebatidos por estudios como los de Robert W. Fogel y Stanley L. Engerman (1974), o el más enjundioso de Herbert G. Gutman (1976). Los autores de *Tiempo en la cruz* sugirieron que el desarrollo de familias estables fue un factor esencial en la distribución de recursos, el mantenimiento de la disciplina y la reproducción natural de la población esclava. Por tanto, los plantadores estimularon el matrimonio y sancionaron aquellas actitudes como el adulterio o el divorcio, contrarias a la estabilidad de una práctica que consideraron funcional al sistema (Fogel y Engerman, 1974). Por su lado, Herbert G. Gutman (1976) argumentó, en contra de la hipótesis sostenida por Moynihan, que la esclavitud no había afectado la estructura familiar negra⁶⁴³. En esta línea, Robert L. Griswold sostuvo, en un trabajo sobre la paternidad en

643. En los años posteriores a esta publicación, aparecieron numerosas reseñas críticas en revistas como *The American Historical Review*, *The History Teacher* y *Political Science Quarterly*.

Estados Unidos, que durante la esclavitud los matrimonios eran notablemente estables y que la gran mayoría de las familias esclavas estaban encabezadas por dos padres (1993).

Por otro lado, Steven Ruggles señaló la complejidad de definir el concepto *familia* bajo las condiciones de esclavitud. El hecho de que un hombre, una mujer y un niño vivan juntos en el momento de ser censados no significa que constituyan una familia en el sentido socialmente asignado. Steven Ruggles llegó a la conclusión de que hacia 1880 los niños afroamericanos que vivían en zonas rurales eran aproximadamente dos veces más propensos que los niños blancos a ser criados por una madre soltera. (Ruggles, 1994a, pp. 136-151; 1994b, pp. 103-128; 2016, pp. 3-41).

Asimismo, James Q. Wilson (2002) discutió la importancia que Herbert G. Gutman otorgó al hombre esclavo en su rol de marido y figura paterna. Las posibilidades de que pudieran desplegar positivamente esas funciones estaban limitadas por la dinámica del sistema. Por ejemplo, un padre no tenía derecho a impedir que una venta de esclavos terminara con su unión o le arrebatara sus hijos. Incluso las estadísticas de Herbert G. Gutman revelaron que entre el 21% y el 28% de todos los hogares negros que contenían niños estaban encabezados por una madre soltera, como destacó James Q. Wilson. La probabilidad de que los niños negros crecieran en una familia monoparental era realmente alta. En el contexto posesclavista, los datos del censo de 1880 muestran que, incluso en áreas urbanas como Mobile y Richmond, alrededor de un cuarto de todas las familias afroamericanas estaban encabezadas por mujeres.

En la década de 1990, los estudios sobre la familia esclava iniciaron un progresivo desarrollo en la historiografía sobre Cuba. Desde entonces, se ha valorado fundamentalmente la capacidad de esa población para, en condiciones difíciles, establecer relaciones familiares y de parentesco ((Barcia Zequeira, 2009⁶⁴⁴; Fuente García, 1990; Perera Díaz y Merino, 2006, 2007; Stolcke, 1992; 2003, pp. 134-151). Las investigaciones realizadas hasta la fecha para la colonia cubana han establecido que los matrimonios entre esclavos eran menos frecuentes que en la población libre,

644. El manuscrito original *La otra familia. Parientes, redes y descendencia de los esclavos en Cuba* obtuvo el premio Casa de las Américas y fue publicado en 2003. Citamos la edición consultada en nuestra investigación.

y más habituales en la ciudad que en los partidos rurales y las plantaciones. De modo que, en la población cautiva, la formación de familias estuvo caracterizada por altas tasas de ilegitimidad. También sabemos que, desde los primeros siglos coloniales, el matrimonio entre esclavos funcionó como un mecanismo de control social y regulación demográfica.

Mientras pudo garantizarse la afluencia de brazos desde las costas de África, el matrimonio y la formación de familias con fines reproductivos no cristalizaron en un imperativo económico. Por lo general, los plantadores consideraron más rentable comprar hombres adultos que rendían inmediatamente beneficios en las faenas del azúcar (Mörner, 1981, pp. 37-81), a pesar de que conocían la experiencia demográfica de las Antillas británicas y francesas.

Según los datos censales que disponemos, fue en la década de 1840 cuando los matrimonios entre esclavos alcanzaron su mejor coeficiente en la isla (*Cuadro estadístico*, 1847). De acuerdo con Barcia Zequeira (2009), esto pudo estar determinado por factores que influyeron en la actitud de los hacendados y las autoridades coloniales, como la presión de Inglaterra contra la trata, las revueltas de esclavos y una mayor expectativa en la reproducción natural de la fuerza de trabajo (pp. 83-84). En este contexto, fueron varias las iniciativas propuestas para reconducir la situación demográfica de la población cautiva en la isla.

En 1854, Luis José Sartorius y Tapia, conde de San Luis, firmó un informe dirigido a la reina en el que abordó la cuestión de la escasez de trabajadores agrícolas en Cuba. El entonces presidente del Consejo de Ministros consideró que la población esclava existente, a pesar de la sensible disminución durante la última epidemia de cólera, bastaría para cubrir las necesidades de la agricultura si no estuviese una gran parte de ella destinada al servicio doméstico y otras tareas en las poblaciones, que bien podían ser realizadas por trabajadores libres. Entre las medidas consideradas por el Consejo de Ministros estuvo la reproducción natural la población esclava. Con ese fin, Luis José Sartorius y Tapia recomendó estimular a los propietarios para que fomentaran los matrimonios de esclavos en sus fincas y alcanzaran un mayor número de hijos legítimos, así como que demostraran “esmero y éxito” en la preservación de la salud de su dotación⁶⁴⁵.

645. *Gaceta de Madrid*, 1854, pp. 1-2.

En relación con estas consideraciones, ese año se aprobó un real decreto que, entre otras medidas, contempló una modificación en el impuesto de capitación, que gravaba más a los propietarios de esclavos que no estuviesen destinados al campo, y eximía a las esclavas y sus hijos menores de 12 años. La nueva regulación también favoreció a los esclavos casados mientras vivieran en compañía de sus mujeres, quienes pagarían solo 2 pesos anuales. Si llegase a 4 el número de hijos, el padre esclavo quedaría exento de toda capitación, incluso en caso de quedar viudo, siempre y cuando aquellos llegasen a cumplir 12 años. Siempre que se acreditara la celebración del matrimonio, los esclavos enajenados por este concepto quedaban exentos de dicha contribución y lo mismo se dispuso para los hijos de esclavos, legítimos o legitimados, nacidos después de la publicación del decreto en cuestión, cuando por primera vez salieran del dominio de los dueños en cuyo poder nacieron.

Se dispuso la creación de tres premios, dotados con los fondos obtenidos por el derecho de capitación, orientados a estimular a los propietarios de más de 50 esclavos que, proporcionalmente, acreditaran anualmente mayor número de hijos legítimos o legitimados; otro al que haya tenido, proporcionalmente, la menor tasa de mortalidad en el mismo periodo; y, finalmente, un tercer premio para el propietario que acreditase la mejor proporción de hombres y mujeres en su dotación. Los mismos serían adjudicados el día 19 de noviembre de cada año por una junta presidida por el capitán general de la isla. Este, a través de los funcionarios correspondientes, debía mantener un control estricto sobre la población esclava que, por las normativas estipuladas, quedaba exenta de pagar el derecho de capitación, y sancionar, por los mecanismos civiles y penales al uso, a los propietarios que cometiesen cualquier tipo de fraude⁶⁴⁶.

Sin embargo, hacia 1860, la proporción de esclavos desposados acusó un deterioro de un 2,3%. No ocurrió lo mismo entre los blancos y los libre “de color”, que aumentó en 3,4% y un 6,3%, respectivamente. La evolución descendente de la tasa de matrimonios entre los esclavos en este contexto no puede explicarse por una marcada desproporción de sexos. Si en 1846 el índice de masculinidad en la población blanca entre 16 y 40 años era de 149% y en los esclavos de 173%, tres lustros más tarde la

646. *Gaceta de Madrid*, 1854, pp. 1-2.

estructura por edad de la población de la isla refleja un mejor balance de género entre los 15 y 50 años en los esclavos que entre los blancos. Las autoridades coloniales eran conscientes de que la posibilidad de reproducir biológicamente a las dotaciones de esclavos pasaba en primer lugar por la existencia de mujeres⁶⁴⁷.

En un artículo publicado en 1860, Álvaro Reynoso afirmó: “La familia es una condición en extremo poderosa para aumentar el producto que podemos sacar de la fuerza del esclavo”⁶⁴⁸. Según observó, en las dotaciones donde existía un marcado desequilibrio de sexos, las riñas entre los trabajadores eran frecuentes, los negros se fugaban y entre las madres esclavas era notorio el desinterés en la crianza de sus hijos. En cambio, el desarrollo de uniones conyugales estimulaba la productividad, mejoraba la disciplina y las prácticas de aseo y alimentación de la dotación. Aunque reconoció que las mujeres estaban expuestas a riesgos de muerte durante la gestación y que la mortalidad infantil entre los esclavos era alta, ambos problemas podían ser mitigados con una atención más refinada. También discutió la “improductividad” de las esclavas embarazadas y recién paridas considerando la posibilidad de aplicarlas en tareas menos exigentes, pero igual de necesarias. En algunas plantaciones, las esclavas que tenía cierto número de hijos eran dispensadas de todo trabajo. Por otro lado, la posibilidad de establecer con éxito familias cautivas —es decir, rentables para la industria— dependía de la capacidad de los hacendados o administradores de las fincas para educar a una población “ignorante por naturaleza” sobre los beneficios “de uno de los primeros requisitos del orden social”. Al respecto, Reynoso consideró positivo estimular a los esclavos que habían procreado con la misma mujer determinado número de hijos⁶⁴⁹.

Desde la óptica de los plantadores y la Administración colonial, las restricciones y el cese de la trata plantearon un problema esencialmente laboral, en otro sentido, no les importó la reproducción de la población africana en la isla. Ahora bien, para el sujeto sometido y sus descendientes, la cuestión no era la rentabilidad de la industria. Para ellos, el

647. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Ultramar, leg. 3549, núm. 4. *Expediente general de esclavitud: Proyecto de aumentar la mano de obra por medio de la reproducción natural*, 1855.

648. *Diario de la Marina*, 14 de enero de 1860, p. 2.

649. *Diario de la Marina*, 14 de enero de 1860, p. 2.

desarrollo de vínculos familiares y redes de parentesco podía ser determinante para la vida. Por ejemplo, el cuidado de menores, el apoyo recíproco y la transferencia de recursos fueron aspectos más habituales entre esclavos unidos por vínculos familiares o de parentesco (Boyd-Franklin, 1983, pp. 189-199).

En la sociedad cubana decimonónica, la duración del matrimonio estuvo determinada fundamentalmente por la muerte de uno de los cónyuges. Las implicaciones de esa fractura fueron decisivas para la estabilidad familiar. El demógrafo italiano Massimo Livi Bacci (1993) sugirió que, en los regímenes de alta fecundidad y mortalidad como lo era la sociedad cubana en cuestión, la velocidad de la disolución del matrimonio por muerte de uno de los cónyuges podía conllevar consecuencias demográficas significativas, debido a que ese hecho se produce en gran proporción durante la vida fecunda. Sus análisis ponen en valor la importancia que el matrimonio ha tenido históricamente en los procesos de formación y disolución de la familia y como factor regulador de la natalidad (pp. 193-225).

Con ese fin, hemos utilizado la proporción de viudos sobre casados como indicador de la desventaja de la población esclava para mantener “con vida” su matrimonio. Aunque es aproximativo de la magnitud del fenómeno en cuestión, ya que no contempla la existencia de un importante número de uniones consensuales, no deja de ser una evidencia de la menor capacidad de supervivencia de la población esclava. Esta variable podría distorsionar nuestra hipótesis si muchos de los matrimonios fueran de tipo interracial, pero no fue esa la realidad histórica.

La *Pragmática Sanción para evitar el abuso de contraer matrimonios desiguales*, aprobada por Carlos III en 1776, estuvo encaminada a regular y restringir la libertad de matrimonio, sometiéndolo, en principio, a consentimiento paterno la elección conyugal de los sujetos blancos menores de 25 años. Esta normativa se hizo extensiva a los dominios de ultramar en 1778 y fue modificada varias veces en los siguientes años, hasta derivar en la *Real Cédula sobre matrimonios de hijos de familias* de 1803, que amplió el control matrimonial sobre la gente “de color”. La posición de las autoridades coloniales en este asunto quedó plasmada también en el artículo 44 del Reglamento de Pedáneos, expedido por el capitán general de Cuba Gerónimo Valdés en 1842. No fue hasta principios de

1881 cuando el Ministerio de Ultramar promulgó una cédula que otorgó libertad de matrimonio entre razas (García, 2008; Stolcke, 1992). Sin embargo, en este análisis vemos que, en la práctica, el tipo de enlace más habitual fue isogámico, es decir, entre personas de igual condición, con el objetivo de reproducir las jerarquías propias del orden social dominante. De modo que, cuando hablamos de viudos o viudas afrodescendientes, asumimos que esa condición es, como norma, resultado de la muerte de personas pertenecientes al mismo marcador racial.

Como se observa en la tabla 4, en 1869, la proporción de viudos sobre casados en la población esclava casi duplicó a la de la población “de color” libre y triplicó a la de la blanca. La alta proporción de viudas y viudos existentes entre la gente “de color” y específicamente entre los esclavos confirma que, durante el curso de la vida matrimonial, la probabilidad de que uno de sus miembros falleciera era significativamente mayor que entre los blancos, con los efectos negativos que podía acarrear para las redes familiares y de parentesco conformadas por este grupo.

Tabla 4. Cuba. Estado civil de la población, 1869

	Censados	Solteros	Casados	Viudos	V/C
Blancos	763.176	710‰	250‰	39‰	157‰
Libres “de color”	238.927	789‰	169‰	42‰	248‰
Esclavos	363.288	943‰	39‰	19‰	456‰
Total	1.365.391	786‰	180‰	34‰	189‰

(V/C) Proporción de viudos sobre casados. No contemplamos la existencia de 34.420 asiáticos. Elaboración propia con la información disponible en *Expediente general de esclavitud*, AHN, Ultramar, leg. 4883, núm. 2, 1876.

En la base de datos que hemos desarrollado encontramos 463 solteros, 412 solteras, 37 casados, 34 casadas, 16 viudos y 40 viudas. Existen 1.027 personas menores de 15 y, en consecuencia, solteros, puesto que rara vez se contraía matrimonio antes de esa edad, y en otros 321 casos de 15 años o más no se especifica el estado civil. La baja proporción de casados entre los fallecidos se corresponde con la baja tasa de matrimonios en esta

población. La existencia de una mayor proporción de viudas que de viudos se puede explicar por el hecho de que, por lo general, el marido era de mayor edad que la mujer y, por tanto, había una mayor probabilidad de que muriera antes que ella. También por el hecho de que para los viudos la posibilidad de volver a contraer matrimonio era mayor y, al hacerlo, elegían con preferencia a una mujer soltera que a una viuda. Tal fenómeno refleja el dominio de una mentalidad colectiva en la que el segundo matrimonio de un hombre estaba mejor visto que el de una mujer.

Varios estudios epidemiológicos han destacado la importancia de los vínculos sociales y familiares para la salud de las personas (Burman y Margolin, 1992, pp. 39-63; Franks et al., 1992, pp. 779-788; House et al., 1988, pp. 540-545). Por ejemplo, la muerte de un miembro de la familia (cónyuge, hijo, padre o hermano) puede afectar la salud física y mental y aumentar el riesgo de muerte en el familiar (o familiares) superviviente (Umberson *et al.*, 2017, pp. 915-920). En tal sentido, desconocemos las causas que motivaron el deceso de Andrea Alfonso y varios de sus parientes a lo largo del año 1866, pero la sucesión de muertes de esclavos con algún tipo de vínculo familiar o afectivo entre ellos es habitual en los registros de enterramientos consultados.

Como ejemplo de la corta duración de algunos matrimonios en la gente “de color”, tenemos el caso de Lucas José de los Dolores Menocal y Prudencia Rosenda de los Ángeles. Ambos contrayentes solteros fueron desposados el 22 de diciembre de 1865 en San Carlos de Matanzas, previa presentación de la competente licencia de conformidad de acuerdo con lo dispuesto en el real decreto del 10 de abril de 1803. El primero, moreno ingenuo⁶⁵⁰, natural de San Juan Bautista de Pueblo Nuevo, hijo de María Brígida Menocal y padre no conocido, falleció a principios de junio de 1868, a los 38 años. Prudencia, desde entonces viuda, era hija legítima de los pardos libres José y María del Rosario Martínez.

La morena Micaela Gómez, procedente de África, vivió lo bastante como para obtener su libertad, pero cuando fue enterrada el 1 de mayo de 1868, a los 40 años, era ya viuda de Antonio Gómez. Situación similar atravesó la criolla esclava Anastasia Cañizares, hija de Genaro y Agustina, ambos de nación carabalí, que fue enterrada el 26 de febrero de 1868,

650. Significa “libre de nacimiento”.

siendo entonces viuda del criollo Martín. A principios de enero del mismo año, falleció en estado de viudez, a los 42 años, la morena Idelfonsa Hernández, esclava de Petrona Milian⁶⁵¹.

El fenómeno inverso, proporcionalmente menos frecuente, también se observa en los registros parroquiales consultados. La muerte en marzo de 1868 de la morena libre Josefa Pinson, con tan solo 19 años, malogró el que previsiblemente fue un matrimonio de corta duración con el moreno de igual condición, Nicolás. Ese año también se frustró, por muerte de la esposa, el matrimonio contraído por el moreno Felipe Domínguez con la morena conga Ascensión Alvelo, de 50 años. El deceso a los 38 años de María Demetria Núñez, hija de José León y Victoria Manzano, dejó viudo al moreno criollo Francisco Arasan. Algo similar ocurrió con la muerte de Facunda Días a los 40 años, hija de Manuel Días y Cayetana Gama, que unos pocos años antes había contraído matrimonio con Gervasio Roque.

En definitiva, una familia de esclavos era el resultado de un desempeño relativamente ventajoso dentro del sistema. Podían contar con determinados beneficios otorgados e incrementaba las aspiraciones personales de cara al futuro. El impacto positivo del matrimonio se puede apreciar en una mayor capacidad de supervivencia en la población casada que entre los solteros. También en el diferencial de mortalidad entre los hijos legítimos e ilegítimos, en favor de los primeros.

Gestación en cautiverio y muerte prematura

Si bien los ciclos de matrimonio y viudez constituyen un indicador de los procesos de fractura de los vínculos familiares legitimados entre la población cautiva, fue la mortalidad infantil la expresión más habitual y traumática de la violentación demográfica. La monotonía con la que se repiten las muertes de menores en los registros parroquiales consultados

651. Petrona Milian era propietaria del ingenio San Narciso o Babiney, ubicado en el partido Sabanilla, y de parte del cuerpo de edificios conocido con el nombre de Manzana o Cuadra de Oro, en la calle del Río, ciudad de Matanzas. Una edificación simbólica del esplendor económico de una urbe desarrollada sobre el quebrantamiento de miles de vidas esclavizadas. En los registros de enterramientos consultados, hemos identificado más de veinte grandes propietarios de esclavos y plantaciones de la jurisdicción, como la marquesa de Castell Florit, Juan Poey, Guadalupe del Junco Gener, Félix Soloni, Domingo Aldama, Francisco Aballí, León Crespo, José Baró, y Pelegrín Fialo, entre otros.

es realmente impresionante. El siguiente esquema es apenas un intento de poner nombres a un fenómeno que en su momento desbordó la capacidad de la sociedad para preservar la vida de los “criollitos”. El 3 de febrero de 1864 se registró el entierro de José María, de 4 años, hijo de Joaquina, esclava de Antonio de Armas. Pocos meses después, Joaquina enfrentó también la muerte de María Alejandra, otra hija suya, que falleció a los pocos días de nacida y cuyo entierro se registró el 1 de mayo de 1864. Procesos similares atravesaron las esclavas Guadalupe Quevedo, Tomasa Paes y Ramona Sardui en los años sucesivos.

Moreno Friginals (2014) sugirió que en las últimas décadas del sistema esclavista hubo un notable rejuvenecimiento de la población esclava, resultado de una “política consciente de procreación”, del “deliberado esfuerzo de los amos por mejorar el nivel de vida de los esclavos para así conservar el capital invertido” y de la “dramática disminución de la mortalidad infantil”. Para él, un aumento de la fecundidad y una reducción de la mortalidad bruta redundaron en una disminución sensible de la población activa, lo cual implicó “un descenso de la productividad *per cápita* si se mantiene constante la tecnología” y un aumento de los gastos

del “personal improductivo”. Factores que terminaron haciendo “irrentable el sistema” (Moreno Friginals, t. 2, p. 85).

Para encuadrar su concepción un tanto idealizada de la lógica capitalista del sistema, Moreno Friginals distorsionó la evolución demográfica del paisaje azucarero cubano. Cuando menos, proyectó para el conjunto de la población esclava una realidad verificada solo en algunas fincas. Consideramos que no se produjo en esta etapa un proceso generalizado de crecimiento vegetativo en el sistema esclavista cubano, debido a un cambio hacia un régimen productivo y de vida más apacible. Tampoco la enunciada crisis bajo esos fundamentos.

En 1841, la población esclava entre 1 y 15 años representaba el 22,68% del total (*Resumen del censo de población...*, 1842). De acuerdo con un empadronamiento de 1855, la población esclava menor de 12 años representó el 21,84% del total. La proporción de este grupo era ligeramente superior entre los esclavos urbanos (22,11%) que entre los rurales (21,78%). Hacia 1860, esa relación descendió ligeramente en el campo (20,99%) y aumentó en las poblaciones (23,56%). En ese año, los esclavos menores de 12 años constituían el 21,44% del total contabilizado en la isla (Sagra, 1863, p. 14). Según fuentes oficiales, a principios de 1871, la población esclava entre 4 y 10 años era el 14,84% del total. Si a esta agregamos los esclavos entre esta última edad y los 15 años, la proporción de la población esclava “infantil” se eleva al 25% del total (*Expediente General de Esclavitud...*, 1883). Téngase en cuenta que no están contabilizados los menores de 4 años, ya que, por el artículo 2.º de la Ley Moret, los nacidos después del 17 de septiembre de 1868 fueron adquiridos por el Estado mediante el pago a sus dueños de 125 pesetas y, en consecuencia, con el artículo 5.º de la misma ley, fueron declarados libres, aunque permanecían bajo el patronato del dueño de la madre. Por lo cual, la población menor de 12 años residente en las plantaciones debió ser un tanto mayor a la indicada en el conteo de 1871, pero ese margen —desconocemos su número— de algún modo queda compensado en nuestro cálculo agregando el subgrupo ascendente a los 15 años.

Teniendo en cuenta los diversos mecanismos desarrollados para la transición al trabajo libre desde la Ley Moret, que beneficiaron en mayor número a la población infantil y anciana, los plantadores debieron alterar las edades de sus dotaciones para retenerlas legalmente en su beneficio,

sorteando los contratiempos que podía ocasionar un sujeto jurídicamente libre. A mediados de la década de 1870, la Sociedad Abolicionista Española difundió en su órgano oficial una correspondencia recibida de la isla en la que denunciaba algunos abusos cometidos en la jurisdicción de Matanzas, consistentes en no cursar las instancias de los esclavos que habiendo cumplido los 60 años debían ser declarados libres conforme al artículo 4.º de la mencionada ley, así como que no se estaban bautizando como libres a recién nacidos hasta que no lo ordenara expresamente el obispo de La Habana (Sociedad Abolicionista Española, 1875, p. 60).

Si bien las cifras macrodemográficas no reflejan la composición específica de la fuerza de trabajo de cada espacio, menos apropiado es realizar un razonamiento a la inversa. No hay evidencias suficientes para sugerir un crecimiento de la población infantil cautiva en las plantaciones hacia el final del sistema, determinado básicamente por un tratamiento más humano de los propietarios. Téngase en cuenta, además, que durante los últimos años de la trata el porcentaje de niños bozales introducidos en la isla aumentó significativamente (Arnalte, 2001; Klein, 2002, pp. 37-49). Este factor exógeno es importante si tenemos en cuenta que una parte de la población esclava de menor edad contada en el decenio de 1870 pudo ser introducida en la década anterior.

La estructura por edad de la población esclava en Matanzas en 1862 revela el predominio de esclavos en la edad más productiva: más del 50% tenía entre 16 y 40 años, mientras que otro 21% superaba esa edad. Los estudios de casos analizados por Laird W. Bergard confirman que muchos ingenios, como el San Juan y Nuestra Señora de la Paz, funcionaban entonces con una proporción muy elevada de esclavos entre 30 y 60 años, fenómeno más acentuado en el conjunto de los nacidos en África, que era además el grupo predominante en estas dotaciones. La pirámide de edad es más equilibrada para la población esclava criolla, pero igual es insuficiente para reproducir de forma natural la fuerza de trabajo cautiva (Bergard, 1990, pp. 193-197).

La historiadora Rebecca J. Scott (1989), tras analizar una información disponible para Santa Isabel de las Lajas, un área azucarera importante a mediados de la década de 1870, demostró que en esa localidad no existía entonces una proporción elevada de niños esclavos. La estructura por edades de la población analizada varía en dependencia de diversos

factores, pero los esclavos de entre 16 y 40 años eran predominantes, oscilando entre el 47% en el ingenio California y el 89% en el San Isidro. Esta autora llegó a la siguiente conclusión: “El *buen trato*, si lo había en Las Lajas, no había tenido tiempo para crear una población esclava que reprodujera sus números, ni una población llena de jóvenes y viejos” (pp. 125-128)⁶⁵². Dos factores sociodemográficos determinaron ese fenómeno: la fecundidad y la mortalidad infantil.

Retomando el estudio modelo de Moreno Fragnals (2014, t. 2), encontramos que, como parte de la evolución demográfica de la población esclava de ingenios azucareros en la zona occidental, la tasa global de fecundidad, o sea, el número de nacimientos por cada mil esclavas en edad fértil en un año aumentó de 87% en 1835-1841 a 132% en 1856-1860 (p. 88). Para Matanzas, Laird W. Bergard (1990) calculó una tasa de 142% para la población esclava en 1862 (p. 105). Sin embargo, si calculamos la tasa de fecundidad general (TFG) para la jurisdicción de Matanzas en 1862, tomando por fieles los 701 bautismos de esclavos de ese año y las 7.434 esclavas entre 13 y 40 años, el resultado obtenido es 94%. Si para compensar el número de nacidos pero no bautizados tomamos los 720 esclavos entre 0 y 1 año, el resultado se eleva a 130%, más próximo al que ofrece Moreno Fragnals, pero sigue siendo inferior (Pezuela, t. 4, 1866, p. 25). Es cierto que no está contabilizada la mortalidad infantil, pero también lo es que no todos los bautizados eran nacidos en la isla. Este cálculo aproximativo, que, como veremos, arroja un resultado similar al que da un bien informado hombre de la época, puede darnos una referencia de los nacimientos “logrados” por cada mil esclavas, que son al final los que interesan para evaluar la capacidad reproductiva de esta población. En cualquier caso, la fecundidad de las mujeres esclavas fue muy inferior a las “de color” libres y las blancas.

Durante la Junta de Información celebrada en 1866, en la sección *Negros Esclavos* se discutió un informe sobre las causas naturales y sociales que determinaban el decrecimiento de esta población en Cuba, a saber: exceso de mortandad sobre nacimientos; desproporción de los sexos, a favor del masculino; menor fecundidad de las esclavas; escasez relativa

652. El concepto *buen trato* aparece entre comillas en el texto original, lo ponemos en cursiva para no repetir este recurso.

de los matrimonios; manumisiones parciales y totales; y juego de lotería. Entre las primeras cuatro causas existía una fuerte correlación determinada por la dinámica del sistema esclavista en la isla. El informe refiere que, de acuerdo con estadísticas oficiales de la época, el número de mujeres en edad de procrear, entre 15 y 50 años, era de 162.489 blancas, 60.525 libres y emancipadas y 87.782 esclavas. Tomando entonces los 27.778 nacimientos blancos, los 8.122 libres “de color” y los 8.739 esclavos, la tasa de fecundidad por cada mil mujeres de cada grupo es de 171, 134 y 100, respectivamente (Sagra, 1875, p. 279).

Téngase en cuenta que el cálculo realizado en el informe presentado a la Junta de Información considera un rango de edad prolongado y desconoce las profundas diferencias demográficas del paisaje cubano, más agresivas en las plantaciones del occidente cubano, que funcionaban con dotaciones caracterizadas por altos índices de masculinidad y de esclavos nacidos en África.

Como norma, un argumento de peso marginó de la función reproductiva a las esclavas más adultas. La fertilidad de las mujeres disminuye naturalmente con el paso de los años, siendo en la época que analizamos menos probable que ocurriera (o muy arriesgado) después de los 40 años. Analizando una muestra de 1.233 nacimientos de las parroquias de azúcar de Louisiana, Richard Follet (2005) sugirió, al combinar fuentes clásicas con argumentos fisiológicos modernos, que el calor estresante, una nutrición deficiente, el esfuerzo físico realizado y el trasfondo de enfermedades tropicales determinaron una “disfunción ovárica” y una disminución relativa de la fecundidad en las esclavas, contrastada en una estacionalidad de las concepciones regida por la dinámica laboral en las plantaciones. “El poder invasor del azúcar definió la vida reproductiva de los esclavos y reclamó a sus víctimas no nacidas a través de embarazos fallidos y de mortinatos”, concluyó Follet (2005, p. 299; 2003). De modo que es razonable pensar que la fertilidad de las esclavas en Cuba, sometidas a condiciones de trabajo y ambientales tan o más severas que las sufridas por sus convecinas norteanas, estuviera profundamente afectada por la naturaleza del empleo.

La salud reproductiva de estas mujeres, viviendo en poblaciones con un alto índice de masculinidad, pudo afectarse considerablemente a través de continuos procesos de embarazo en su periodo más fértil, sobre

todo si eran inducidos como parte de la estrategia pronatalista tan azuzada desde la década de 1840. Comúnmente se ha pensado este fenómeno desde una concepción ideal: promover un equilibrio de género y matrimonios, cuando la norma fue un elevado índice de masculinidad y pocos matrimonios, motivando el rédito esperado en nacimientos por la vía —más rentable para el plantador y más traumática para la esclava— de implicar a unas cuantas de ellas en sucesivos ciclos de gestación.

En uno de los mejores estudios sobre la mortalidad infantil de la población esclava en los Estados Unidos, Richard H. Steckel (1986) no solo comprobó la gran desventaja de este grupo respecto a los blancos, sino, además, el hecho de que, en la etapa previa a la guerra de Secesión (1861-1865), el 46% de los esclavos nacidos murieron antes de llegar a los 15 años. Esto, en la sociedad esclavista del continente que más éxito tuvo en la reproducción natural. En esta línea, el historiador Kenneth F. Kiple (1984) sostuvo que la imposibilidad del crecimiento vegetativo de la población esclava en el Caribe, incluyendo a Cuba, no estuvo determinado tanto por una baja fertilidad, sino que fue consecuencia de una mezcla de factores genéticos, culturales, inmunológicos y especialmente nutricionales, que “rápidamente transformaron las estadísticas de nacimientos en estadísticas de muerte” (p. 120). Esto es lo que advertimos en nuestra base de datos.

En el 93,2% de los enterramientos procesados (2.190 casos), se especifica la edad aproximada del fallecido. Para el conjunto de la muestra, la edad promedio de los enterramientos se sitúa en 25 años. Una tasa tan baja de supervivencia se debió fundamentalmente a la gran mortalidad infantil. El 23% de los enterramientos correspondieron a personas que no sobrevivieron al primer año de vida. Particularmente elevada son las defunciones registradas en las primeras horas y días después del nacimiento. Y esto solo expresa un parte del problema en cuestión, ya que muchos de los nacidos no superaban la primera infancia. El 42,5% de todas las personas enterradas no cumplieron los 12 años. La estructura de la mortalidad cambia sensiblemente según la condición social. Para la población esclavizada, la edad promedio de los enterramientos es de 34 años. Tal aumento respecto a la muestra general se explica por el hecho de que a través de la trata se introdujo con preferencia población adulta, eliminando los riesgos de la mortalidad infantil y la primera infancia.

El entierro más joven que encontramos de un esclavo procedente de África es el de Ángel Sampedro, esclavo de Bartolomé R. Sampedro, que tenía 14 años. Por otro lado, en un porcentaje considerable de la mortalidad en menores de 1 año, no se precisó la condición social, de modo que no sabemos cuántos de ellos eran esclavos. No obstante, para la población cautiva, el 9% de los entierros correspondieron a menores de 1 año, y otro tanto ocurrió para la franja entre 1 y 9 años. Los elevados niveles de mortalidad infantil ponen en cuestión la capacidad de los propietarios para gestionar el comportamiento reproductivo de sus esclavos. La regularidad con la que sobreviene la muerte a los pocos días de nacer, incluso horas, sugiere que las condiciones prenatales y en el momento del parto no fueron óptimas. La mala salud reproductiva de las esclavas también se reflejó en la sobremortalidad materna por accidentes y enfermedades relacionadas con el embarazo y el parto, aspectos que esperamos abordar en otro trabajo.

Gráfico 1. Matanzas. Estructura por grupos de edades de los enterramientos procesados, 1850-1870

Fuente: Elaboración propia con la información disponible en SSDA y *Defunciones*, Fondo Gobierno Provincial, AHPM.

Gráfico 2. Matanzas. Estructura comparada de los enterramientos procesados atendiendo a la edad y condición social, 1850-1870

Fuente: Elaboración propia con la información disponible en SSDA y *Defunciones*, Fondo Gobierno Provincial, AHPM.

En la población esclavizada, la mortalidad se acentúa considerablemente entre los 20 y los 29 años. El 18% de los enterramientos entre los esclavos ocurrieron en esa etapa, un 6% más que en los libres. También la mortalidad entre los esclavos fue porcentualmente superior en las etapas comprendidas entre los 30 y los 59 años. Es probable que, a partir de esa edad, la libertad fuera un derecho otorgado con mayor regularidad y, por tanto, el número de esclavos en las edades adultas disminuyera respecto a la población libre. Sin embargo, antes de que entrara en vigor la Ley Moret (1870), no siempre alcanzar una vida longeva garantizó la transición a la libertad.

Etnia y longevidad

De acuerdo con la definición lexicológica que ofrece Fernando Ortiz (1975), el vocablo *taita* designa “el tratamiento que suele darse a los negros ancianos”. En el plano histórico-social, ese apelativo aludía a un esclavo o antiguo esclavo con cierto capital simbólico adquirido con los años. Calificaba

a la persona autorizada para realizar funciones típicas en la plantación o en el espacio urbano donde radicaba. Bautizaba una particular relación de parentesco entre la comunidad afrodescendiente. Pero el *taita* es también el resultado de un proceso biodemográfico; se trata de un sujeto con una capacidad acreditada de supervivencia dentro de un sistema social y un escenario epidemiológico particularmente hostil a su previa condición.

En efecto, la vejez fue privilegio de unos pocos esclavos. En 1862, solo el 5,3% de la población cautiva en Matanzas tenía más de 60 años. De acuerdo con los resultados de nuestra base de datos, el promedio de edad de los enterramientos para el conjunto de los esclavos es de 34 años. La mortalidad se acentúa entre los 20 y los 39 años, cuando las condiciones para el desarrollo de familias podían ser mejores. Para las mujeres esclavas, la edad media de los enterramientos fue de 28,8 años; para los hombres, 37,5 años. Al analizar los datos correspondientes, solo a la población cautiva nacida en la isla, obtenemos que la edad media registrada para las mujeres se reduce a los 22,8 años y para los hombres a los 23,6 años. La reducción de la brecha indicada entre sexos, atendiendo a la naturalidad, sugiere que la trata de esclavos en la isla no solo alteró el equilibrio demográfico introduciendo más hombres que mujeres sino además con una diferencia de edad notable entre ellos.

De acuerdo con la naturalidad declarada, de los 2.350 entierros procesados, 509 eran criollos, 596 criollas, 159 congos, 157 gangas, 107 lucumies, 57 carabalíes, 35 mandingas, 16 minas, 14 macuas, 11 araras, 64 de África sin especificar la etnia, 4 de Puerto Rico, 3 de Florida, 2 de Caracas, 1 de Curasao, 1 de Portugal, 1 de Charleston, 1 de Nueva Orleans y en 612 casos no se especifica esta variable.

La naturalidad de la población está estrechamente vinculada con los marcadores raciales al uso en la época. La totalidad de la población de origen africano es clasificada como morena o negra. Mientras que ser considerado pardo o mestizo sugiere un proceso de criollización. Tanto la capacidad de supervivencia como la libertad en una economía esclavista como la de Matanzas, en el contexto que estamos estudiando, estuvieron profundamente afectadas por la naturalidad y el color de la piel. En los registros de enterramientos procesados encontramos que la proporción de criollos entre los pardos es naturalmente mucho mayor que entre los morenos. También que el mestizaje es una cualidad de la libertad. Solo el 25,8% de

la población negra identificada en los registros de enterramientos es libre, mientras que, entre la mestiza, la proporción asciende al 44,3%.

Tabla 5. Matanzas. Marcadores raciales, condición social y naturalidad de los enterramientos procesados, 1850-1870

	Población negra	Esclavos	Libres	Criollos
Masculino	704	493	137	213
Femenino	559	295	189	269
Suma	1.263	788	326	482
	Población mestiza	Esclavos	Libres	Criollos
Masculino	178	43	72	122
Femenino	183	35	88	132
Suma	361	78	160	254

Fuente: Elaboración propia con la información disponible en SSDA y *Defunciones*, Fondo Gobierno Provincial, AHPM.

La tabla 6 detalla los registros de mortalidad procesados atendiendo a la clasificación étnica de la población de origen africano. La mayor proporción de enterramientos de congos, gangás y lucumíes coincide con lo sucedido en territorios contiguos igualmente afectados por la dinámica demográfica de la “segunda esclavitud”. La mortalidad afectó más a estas etnias africanas en Cárdenas durante el periodo 1787-1881 (Valdés, 2011). De los 620 casos en los que especifica la procedencia de África, 391 eran del sexo masculino y 229 del femenino. Tal proporción está en correspondencia con la tendencia importadora a través de la trata transatlántica. De hecho, el índice de masculinidad que obtenemos a través de los registros de enterramientos de la población de origen africano es de 170, superior al que ofrecen las estadísticas oficiales para la totalidad de la población esclava en la década de 1860.

La edad promedio de los enterramientos del subconjunto africano es de 51 años. Considérese que la edad de los bozales muchas veces era asignada a su arribo a los mercados americanos tras un examen físico, con

seguridad ajustado a los intereses del propio mercado. En los registros parroquiales, cuando se procede al bautismo de africanos adultos, la edad estimada se expresa de forma recurrente a través de la fórmula gramatical *como de x años*. Los congos presentaron la edad media de enterramiento más baja, y los carabalíes y minas, la más alta. La ventaja es de 20 años en favor de los segundos. La explicación a tan significativa diferencia requiere un conocimiento más profundo de la estructura demográfica del mercado de brazos en las costas africanas. Pese a los significativos avances realizados en las últimas décadas, todavía es deficiente la información sobre las edades de los esclavos importados atendiendo a su origen étnico. De modo que no podemos precisar si esta desventaja fue resultado neto del funcionamiento de la esclavitud en la isla.

Tabla 6. Matanzas. Clasificación étnica de los enterramientos procesados de la población de origen africano, 1850-1870

Etnia	Núm.	Sexo		Edad promedio (años)	Condición social**	
		m	f		Esclavos	Libres
Congo	159	110	49	41	145	11
Gangá	157	97	60	53	126	28
Lucumí	107	70	37	54	72	29
Carabalí	57	31	26	61	37	17
Mandinga	35	23	12	60	33	12
Mina	16	10	6	61	10	5
Macua	14	10	4	46	13	1
Arará	11	5	6	46	9	2
África*	64	35	29	53	23	37
Total	620	391	229	51	468	142

*No se especifica la etnia ni la zona de procedencia. **Condición social en el momento del deceso, ya que, presumiblemente, todos fueron esclavos de origen. En 10 casos no se especifica esta variable.

Fuente: Elaboración propia con la información disponible en SSDA y *Defunciones*, Fondo Gobierno Provincial, AHPM.

Al comparar los resultados de la población esclava según su naturalidad, encontramos que alcanzar la libertad en vida fue más difícil para los esclavos traídos de África. Es significativo el hecho de que solo el 23% de la población de origen africano se liberó antes de morir. En no pocos casos, la condición de esclavo se mantuvo más allá de los 70 años. Dos factores podrían determinar este fenómeno: la edad adulta con la que arribaban a la isla y la incapacidad para gestionar a su favor los mecanismos de transición a la libertad. También explica los polémicos debates que hubo durante la elaboración de la Ley Moret (1870) sobre la edad conveniente para otorgar la libertad a los esclavos más viejos. Como ejemplo, un tanto extremo, de la baja capacidad de estos sujetos para quebrar la esclavitud a lo largo de una vida longeva, tenemos el caso de Pastor Vidal, esclavo gangá, a quien 115 años estimados de vida no fueron suficientes para conseguir los papeles de libertad.

Durante la discusión del proyecto de Ley de Vientres Libres, Ramón Ortiz de Zárate, diputado a las Cortes españolas por la provincia de Álava, manifestó no ser partidario de la esclavitud, una institución entonces muy reprobada, pero argumentó que al hacerse una ley para su abolición debía examinarse bien “el modo y el tiempo” y que a su juicio era conveniente retomar la propuesta inicial del Ministro de Ultramar Segismundo Moret y Prendergast, que otorgaba la libertad sin indemnización a los esclavos mayores de 65 años, requisito que la comisión acortó a 60 años y que finalmente fue la aprobada. El argumento esgrimido por Ortiz de Zárate, que confesó no haber estado en los dominios de ultramar, fue la mayor longevidad de los esclavos. Según él, un conocido en Cuba le había comentado que un negro a los 65 años era igual a un blanco de 40, que era muy común ver negros de 100 años y más edad, así como que había conocido en un ingenio a un negro de ciento veintitantos años. Por lo cual consideró una violación a la propiedad privada declarar libres sin indemnización a los esclavos de 60 a 65 años⁶⁵³.

Tales planteamientos derivaron en una extravagante polémica con el también diputado Gallego Díaz sobre esclavitud, longevidad y abolicionismo en Cuba. Gallego Díaz acusó a Ortiz de Zárate de que su

653. *Diario de sesiones de las cortes constituyentes. Dieron principio el día 11 de febrero de 1869, 1870, pp. 8737-8767.*

informante era un negrero y que, por ello, su comentario sobre la apariencia “juvenil” de los esclavos a los 60 años “si están dotados de larga vida á pesar de sus rudas faenas y males sin cuento”, seguramente otorgándoles la libertad les concederían el don de la inmortalidad. Tarde se sumó al debate el diputado valenciano Rafael Cervera Royo, destacado oftalmólogo, con un discurso nutrido de razonamientos médicos para pedir que se rebajase a 50 años la edad de concesión de la libertad, e increpó a los asistentes en los siguientes términos: “Preguntaré a la comisión y a la Asamblea qué fundamento tiene esa creencia, tan admitida en esta Cámara, de que la raza negra en la isla de Cuba vive mucho. ¡Vivir mucho el hombre en el estado de esclavitud, sometido a trabajos tan rudos, a un clima como aquel, con una alimentación tan escasa como sabemos que se le da en los ingenios! ¿Qué interés hay en hacer desconocer la verdad? ¿Y a quién se dice esto?”⁶⁵⁴.

Apenas unos días después del debate en cuestión, se aprobó la enunciada Ley de Vientres Libres, sin tener en cuenta unas modificaciones que pudieron acelerar el remiso proceso de transición a la libertad en Cuba. Así las cosas, al otro lado del Atlántico, numerosos esclavos envejecidos al ritmo mareante de los ingenios cubanos, reducidos a negros *guardieiros*, *matungos*, *cangrejos*, aguardaban, esperanzados y temerosos, la ambigua carta de libertad de sus mezquinos poseedores.

Referencias bibliográficas

- Arnalte, A. (2001). *Los últimos esclavos de Cuba: los niños cautivos de la goleta Batans*. Alianza Editorial.
- Barcia Zequeira, M. C. (2009). *La otra familia. Parientes, redes y descendencia de los esclavos en Cuba*. Editorial Oriente.
- Bergard, L. W. (1990). *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century. The Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*. Princeton University Press.
- Boyd-Franklin, N. (1983). Black Family Life-Styles: A Lesson in Survival. En A. Swerdlow y H. Lessinger (Eds.), *Class, Race, and Sex: The Dynamics of Control* (pp. 189-199). Barnard College Women's Center.

654. *Diario de sesiones de las cortes constituyentes. Dieron principio el día 11 de febrero de 1869, 1870*, pp. 8813-8814.

- Burman, B. y Margolin, G. (1992). Analysis of the association between marital relationships and health problems: An interactional perspective. *Psychological Bulletin*, 112(1), 39-63.
- Cairnes, J. E. (1862). *The Slave Power*. Parker, Son & Co.
- Cuba (1829). *Cuadro estadístico de la siempre fiel isla de Cuba, correspondiente al año de 1827*. Oficina de las viudas de Arazoza y Soler.
- Cuba (1842). *Resumen del censo de población de la isla de Cuba a fin del año de 1841*. Imprenta del Gobierno.
- Cuba (1847). *Cuadro estadístico de la siempre fiel isla de Cuba, correspondiente al año de 1846*. Imprenta del Gobierno y Capitanía General.
- Cuba (1864). *Noticias estadísticas de la isla de Cuba, en 1862*. Imprenta del Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda.
- Du Bois, W. E. B. (1908). *The Negro American Family*. The Atlanta University Press.
- Fogel, R. W. y Engerman, S. L. (1974). *Time on the Cross: The Economics of American Negro Slavery*. Little, Brown & Company.
- Follett, R. (2003). Heat, sex, and sugar: Pregnancy and childbearing in the slave quarters. *Journal of Family History*, 28(4), 510-539.
- (2005). Lives of living death: The reproductive lives of slave women in the cane world of Louisiana. *Slavery and Abolition*, 26(2), 289-304.
- Franks, P., Campbell, T. L. y Shields, C. G. (1992). Social relationships and health: The relative roles of family functioning and social support. *Social Science and Medicine*, 34(7), 779-788.
- Frazier, E. F. (1939). *The Negro Family in the United States*. The University of Chicago Press.
- Fuente García, A. de la (1990). Los matrimonios de esclavos en La Habana, 1585-1645. *Ibero-amerikanisches Archiv*, 16(4), 507-528.
- Griswold, R. L. (1993). *Fatherhood in America: A History*. Basic Book.
- Gutman, Herbert G. (1976). *The Black Family in Slavery and Freedom, 1750-1925*. Pantheon Books.
- Hollingsworth, T. H. (1983). *Demografía histórica. Cómo utilizar las fuentes de la historia para construirla*. Fondo de Cultura Económica.
- House, J. S., Landis, K. R. y Umberson, D. (1988). Social Relationships and Health. *Science*, 241(4865), 540-545.
- Kiple, K. F. (1984). *The Caribbean Slave: A Biological History*. Cambridge University Press.

- Klein, H. S. (2002). El comercio atlántico de esclavos y el suministro de mano de obra a Cuba y Brasil. En J. A. Piqueras (Comp.), *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado* (pp. 37-49). Fondo de Cultura Económica.
- Livi Bacci, M. (1993). *Introducción a la demografía*. Ariel.
- Marrero, L. (1983). *Cuba: Economía y Sociedad 1510-1868* (t.9). Editorial Playor.
- Marx, C. (2001). *El capital. Crítica de la economía política* (t. 1). Fondo de Cultura Económica.
- Moreno Fragnals, M. (2014). *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar* (3 ts.). Editorial de Ciencias Sociales.
- Moynihán, D. P. (1965). *The Negro Family: The Case for National Action*. Office of Policy Planning and Research-U.S. Department of Labor.
- Mörner, M. (1981). “Comprar o Criar”: Fuentes alternativas de suministro de esclavos en las sociedades plantacionistas del Nuevo Mundo. *Revista de Historia de América*, (91), 37-81.
- Newson, L. (1982) “The Depopulation of Nicaragua in the Sixteenth Century”, *Journal of Latin American Studies*, 14(2), pp. 253-286.
- Ortiz, F. (1975). *Los negros esclavos*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Perera Díaz, A. y Meriño, M. A. (2006). *Esclavitud, familia y parroquia en Cuba: Otra mirada desde la microhistoria*. Editorial Oriente.
- (2007). *Matrimonio y familia en el ingenio: una utopía posible. La Habana (1825-1886)*. Editorial Unicornio.
- Pezuela, J. de la (1863-1866). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba* (4 ts.). Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- Rebello, C. (1860). *Estados relativos a la producción azucarera de la isla de Cuba*. Intendencia de Ejército y Hacienda.
- Ruggles, S. (1994a). The Origins of African-American Family Structure. *American Sociological Review*, 59(1), 136-151.
- (1994b). The Transformation of American Family Structure. *American Historical Review*, 99(1), 103-128.
- (2016). Marriage, family systems, and economic opportunity in the USA since 1850. En S. M. McHale, V. King, J. Van Hook y A. Booth (Eds.), *Gender and Couple Relationships* (pp. 3-41). Springer.
- Russell, R. (1857). *North America its agriculture and climate: containing observations on the agriculture and climate of Canada, the United States, and the island of Cuba*. Adam & Charles Black.
- Sagra, R. de la (1863). *Cuba en 1860*. L. Hachette y Ca.

- (1875). Decrecimiento de la raza esclava en nuestras Antillas. *El Abolicionista*, 6(18), 279.
- Scott, R. J. (1989). *La emancipación de los esclavos en Cuba: la transición al trabajo libre, 1860-1899*. Fondo de Cultura Económica.
- Sociedad Abolicionista Española (1875). Los negros recién nacidos y los sexagenarios de Matanzas. *El Abolicionista*, 6(4), 60.
- Steckel, R. H. (1986). A dreadful childhood: The excess mortality of American slaves. *Social Science History*, 10(4), 427-465.
- Stolcke, V. (1992). *Racismo y sexualidad en la Cuba colonial*. Alianza Editorial.
- (2003). La influencia de la esclavitud en la estructura doméstica y la familia en Jamaica, Cuba y Brasil. *Desacatos*, (13), 134-151.
- Umberson, D. et al. (2017). Death of family members as an overlooked source of racial disadvantage in the United States. *PNAS*, 114(5), 915-920.
- Urrego Mesa, A. (2018). Cambio institucional y sociedad esclavista: la intensificación del mercado de trabajo esclavo en Matanzas (Cuba), 1755-1810. *Historia Agraria*, (76), 49-84.
- Valdés, M. E. (2011). *Comportamiento sociocultural de los esclavos africanos y sus descendientes en la región de Cárdenas (1800-1880)*. CD de Monografías, Universidad de Matanzas. <http://monografias.umcc.cu/monos/2011/FUM%20CARDENAS/mo11sc27.pdf>.
- Wilson, J. Q. (2002). Slavery and the black family. *The Public Interest*, 1(147), 3-23.

Se diseñó y diagramó en la Editorial Unimagdalena.
Se imprimió en los talleres de Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A.S.
carrera 69H No. 77-40. Bogotá D.C., Colombia.

Esta publicación hace parte de la colección Humanidades y Artes, serie: Historia
En su composición se utilizaron caracteres Minion Pro.
Su portada va en papel propalcote de 300 gramos y las páginas interiores
en papel book cream 60 gramos.
Formato 17 x 24 cm.