

# *Caracterizando la trata ilegal en Cuba: espacios, redes y actores*

*María del Carmen Barcia Zequeira*

Universidad de La Habana  
mcbarcia@cubarte.cult.cu

*Resumen:* El artículo ofrece una panorámica amplia y general sobre el funcionamiento del comercio ilegal de esclavos en Cuba, o sea, tras la aplicación del primer tratado de abolición hispano-británico, firmado en 1817, y, sobre todo, del segundo tratado, firmado por ambas coronas en 1835. Combinando un alto nivel de detalle en algunos estudios de caso con una ambición globalizadora, este artículo ofrece una síntesis explicativa sobre la labor que desempeñaron los diferentes agentes implicados en dicha actividad, tanto en África como sobre todo en la isla de Cuba. Lo hace describiendo y analizando en profundidad cómo funcionaban, en tierra cubana, las redes que hicieron posible el desembarco de más de 500.000 africanos esclavizados, entre 1821 y 1866, pese al carácter ilegal y hasta cierto punto perseguido de dicha actividad. Unos esclavos a los que se ubicó, en su mayoría, en el limitado espacio de las zonas de plantación de la isla.

*Palabras clave:* Cuba, comercio de esclavos, esclavitud, ilegalidad.

*Abstract:* The article offers a general overview of the dynamics of the illegal slave trade in Cuba after the application of the first Hispanic-British abolition treaty, signed in 1817, and, above all, after the second treaty, signed in 1835. Combining highly detailed case studies with a globalizing ambition, the article offers an explanatory synthesis of the tasks performed by different agents in Africa and especially on the island of Cuba. It describes and analyses in depth the networks that made possible the landing of more than 500,000 enslaved Africans between 1821 and 1866 on Cuban soil. This oc-

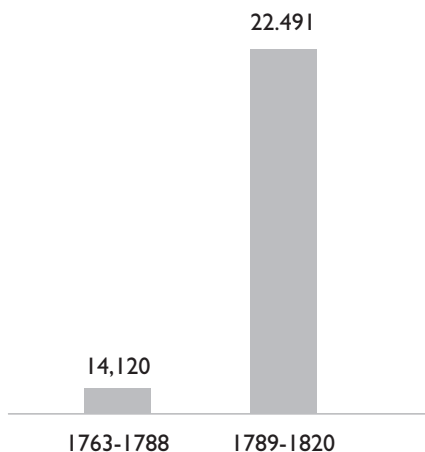
curred despite the fact that the slave trade was an illegal activity that was pursued, to some extent, by authorities. For the most part, slaves were sent to the limited space of the sugar cane plantation zones of the island.

*Keywords:* Cuba, slave trade, slavery, illegality.

Hasta 1817 la trata negrera fue un negocio legal en el que llevaron la mejor parte las grandes potencias de la época, las mismas que después decretaron su fin y desplegaron posiciones supuestamente filantrópicas que en lo más profundo entrañaban intereses económicos y políticos. Cabe destacar que hasta 1820, año en que comenzó a aplicarse el tratado de represión del comercio de esclavos firmado tres años antes entre Gran Bretaña y España, los africanos llegados a Cuba procedían, por lo general, de negocios y compañías vinculados a comerciantes ingleses y franceses.

GRÁFICO 1

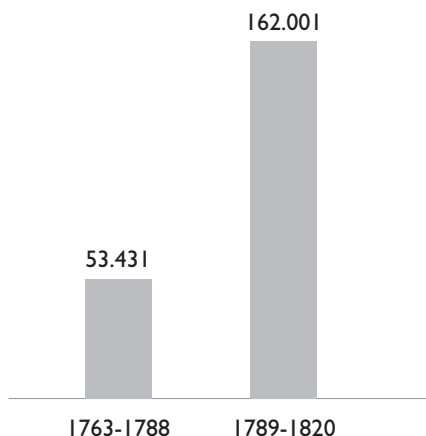
*Africanos introducidos en Cuba, 1763-1820*



*Fuente:* elaboración propia con base en los datos de The Transatlantic Slave Trade Database, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

GRÁFICO 2

*Esclavos entrados legalmente en Cuba (1763-1820)  
según la Intendencia de Hacienda*



*Fuente:* Archivo Nacional de Cuba, Intendencia de Hacienda, leg. 23, exp. 1052.

Como puede apreciarse en los gráficos 1 y 2, las fuentes muestran resultados muy diferentes sobre el número de esclavizados introducidos en la isla de Cuba en tiempos de la trata legal, antes de 1820. Para el periodo comprendido entre 1763 y 1788, la Intendencia de Hacienda de Cuba reporta la entrada de 39.311 esclavos bozales más que la TransAtlantic Slave Trade Database; la diferencia es aún mayor para la etapa que se extiende desde 1789 a 1820, pues implica la entrada de 139.510 esclavizados más, según dicha institución fiscal. Cabe destacar, en este sentido, la validez de los datos aportados por la Intendencia habida cuenta que dicha institución reportaba los ingresos efectivos a partir de los impuestos<sup>1</sup>. Hay que

---

<sup>1</sup> Información cuantitativa sobre la entrada de esclavos a Cuba en «Expediente formado para recoger y remitir al Sor. Capitán General las noticias que S.E. pide de los esclavos que han entrado en la isla desde el año de 1764 hasta el de 1810, inclusive», Archivo Nacional de Cuba (en adelante, ANC), Intendencia de Hacienda,

señalar, asimismo, que una parte de ese dispar resultado se puede explicar por la trata intra-americana, pues muchos de los esclavos que llegaron en aquellos años a Cuba no lo hicieron directamente desde África, sino desde otros puntos de América.

Si bien la etapa legal del comercio negrero, de secular duración, pues se extiende desde finales del siglo XVI hasta la segunda década del XIX, se ha estudiado con cierto detenimiento, no ocurre lo mismo con la ilícita, pues entre el tratamiento de ambas se presentan ciertas fluctuaciones. Mayor atención, por ejemplo, han recibido las pesquisas vinculadas con la política, los tratados, las comisiones mixtas ubicadas en Sierra Leona y La Habana y, para el caso de Cuba, las relaciones entre el poder económico y el político que enlazaban a los capitanes generales con las redes de comerciantes negreros. Menos examen ha obtenido el estudio de los alijos desembarcados en las costas, entre otras cuestiones porque la reglamentación de los tratados se aplicaba a las capturas marítimas, pero no a las ocurridas en tierra, donde tanto las acciones como las decisiones correspondían al capitán general en funciones y a la Real Audiencia Pretorial. La documentación referida a estos eventos muestra variados aspectos vinculados al negocio y trasciende el oprobioso trasiego de individuos a través del Atlántico. A través de nuestras investigaciones hemos tratado de reconstruir aspectos inéditos relacionados con la manera, los procedimientos y las consecuencias de la trata negrera ilegal y hemos logrado establecer conductas y acciones generales. Se trata de una historia oscura, con ángulos de gran miseria humana y de atrocidades que pone al descubierto lo peor de sujetos de diversos orígenes sociales y geográficos, involucrados todos en un infame negocio. Fortunas millonarias se crearon sobre esa base y también se tejieron tramas de corrupción que involucraron a pobres y ricos, a políticos y a gente común, a militares y a civiles, en fin, a casi toda la sociedad de la época.

Desde antes, la isla de Cuba había comenzado a sufrir un giro traumático vinculado al desarrollo de una esclavitud destinada a producir azúcar y café para el mercado mundial capitalista, por lo cual, a partir de estos años, se incrementó el comercio ne-

---

leg. 23, exp. 1052. Para el análisis de diversas fuentes, véase también Gloria GARCÍA: «El mercado de fuerza de trabajo en Cuba: El comercio esclavista (1760-1789)», en *La esclavitud en Cuba*, La Habana, Editorial Academia, 1986, pp. 124-148.

grero, que cambió sus métodos y acciones y penetró por los resquicios de la vida cotidiana y común. Todos los habitantes de la isla, desde los súbditos más pobres hasta las más encumbradas familias, traspasando las diferencias entre sus capas, grupos y sectores, se vieron comprometidos, afectados o implicados en la trata y participaron, directa o indirectamente, de sus avatares. Con ese contrabando y sus «beneficios» se enriquecieron hacendados pequeños y grandes, comerciantes importadores y exportadores, armadores de expediciones y los dones de la administración colonial. También lograron ganancias, más o menos apreciables, funcionarios menores, militares de diversa graduación e incluso curas de pueblo. Hasta los pescadores más humildes, los militares escasamente favorecidos y los campesinos abrumados por una economía precaria vivieron de las migajas de un comercio negrero que complementaba sus magros jornales.

En ocasiones la realidad superó lo imaginado y para comprenderlo es necesario recorrer un largo camino. La nuestra no es una invitación complaciente, pero si necesaria para conocer lo más obscuro de las raíces sobre las que descansó la riqueza de muchos.

## Cuba y la trata ilegal

Hay algunos antecedentes de tratantes criollos y españoles que se remontan a la etapa legal, cuando los ingleses controlaban el negocio, entre los que destacan la expedición organizada por Santiago de Lasa, que concluyó exitosamente en 1792<sup>2</sup>, o la arreglada seis años después por Luis Beltrán Gonet, que introdujo 123 africanos procedentes de Senegal<sup>3</sup>. En 1807 Gran Bretaña prohibió el tráfico negrero y un año después se sumó Estados Unidos. En 1808 fueron al África, en busca de esclavos, la fragata *Africana*, de Andrés Hernández, y la goleta *Ana*, de Bernardo Rapalo, las cuales regresa-

---

<sup>2</sup> «Real Orden fecha San Lorenzo 23 noviembre 1792 [...] se le concede libertad de derechos para todo lo que embarque para este tráfico», ANC, Asuntos Políticos, leg. 4, exp. 39. Se debe recordar que por real cédula de 1789 se autorizaba el comercio directo con África.

<sup>3</sup> Manuel MORENO FRAGINALS: *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, t. I, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978, p. 50.

ron con 262 y 106 esclavizados, respectivamente<sup>4</sup>, e incluso se llegó a proponer en 1803 un proyecto destinado a fundar una Compañía Africana de La Habana para contrarrestar a «los extranjeros [...] que son los únicos que nos trahen brazos [*sic*]»<sup>5</sup>. Dicho proyecto fue retomado en 1809 por la Junta de Fomento, al punto que entre junio de 1810 y marzo de 1811 llegaron a Cuba en embarcaciones españolas 2.611 bozales<sup>6</sup>.

Tras el Congreso de Viena, la abolición de la trata comenzó a revelarse como un hecho consumado, motivo por el cual tanto los españoles como los criollos interesados en mantener la fuerza de trabajo africana que alimentaba sus fábricas desplegaron nuevas acciones para sustentarla. En 1816, por ejemplo, la sociedad Cuesta y Manzanal apostó por establecerse en Onim, en la costa de Mina, y para esto contrató como factor a Andrés Pinto de Silveira. En ese mismo año, José Ricardo O'Farrill emplazó otra factoría en Gallinas y escogió a Jacobo Faber como su encargado; los apoderados seleccionados eran expertos en ese negocio<sup>7</sup>. Para 1825 el malagueño Pedro Blanco controlaba esa costa, donde se mantuvo hasta 1839<sup>8</sup>.

Tal vez la pregunta esencial, que espera por una precisa respuesta, es aquella destinada a establecer las diferencias que separaban lo legal de lo ilícito en el negocio negrero. La legalidad, como es de suponer, se establecía a partir de que se cumpliera lo pactado entre la potencia inglesa y la monarquía española. Tras la firma de los tratados de ilegalización del tráfico entre España y el Reino Unido (en 1817 el primero y en 1835 el segundo), los barcos dejaron de estar protegidos por las armadas de los países que auspiciaban el tráfico, los capitanes, pilotos y tripulantes de esas naves, después de ser

---

<sup>4</sup> José Luciano FRANCO: *Comercio clandestino de esclavos*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1980, p. 137.

<sup>5</sup> ANC, Junta de Fomento, leg. 74, exp. 2896.

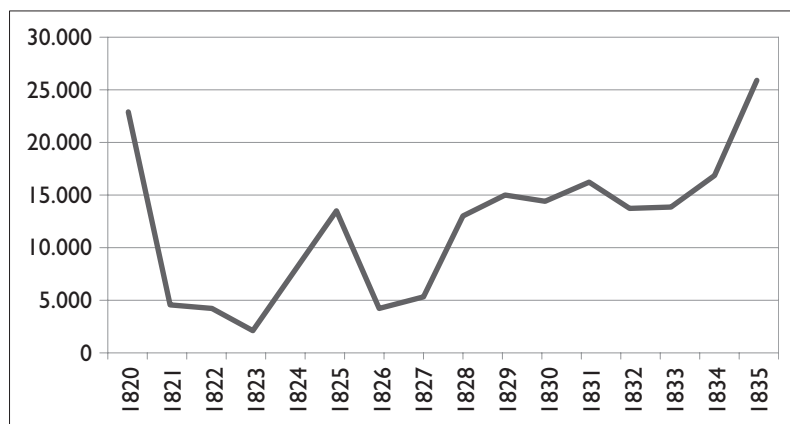
<sup>6</sup> En ese *lapsus* muchos barcos negreros, armados por peninsulares y criollos, fueron apresados por los ingleses a pesar de que la trata negrera era aún legal, los datos son elocuentes: entre 1810 y 1817 capturaron cincuenta buques cuya carga se estimó en dos millones de pesos. José Luciano FRANCO: *Comercio clandestino de esclavos...*, p. 138.

<sup>7</sup> Para una información más amplia sobre este asunto, véase María del Carmen BARCIA: *Pedro Blanco, El Negrero. Mito, realidad y espacios*, La Habana, Editorial Boloña, 2018, pp. 91-95.

<sup>8</sup> *Ibid.*

apresados, eran juzgados y condenados con las penas establecidas, los buques resultaban confiscados y desactivados y los africanos perdían su carácter de mercancías protegidas, cuestión que, en lugar de favorecerlos, empeoraba su condición, pues al ser elementos probatorios de la transgresión se les arrojó al mar en numerosas ocasiones para eliminar lo que constituía una evidencia culposa.

GRÁFICO 3  
*Africanos capturados, 1820-1835*



*Fuente:* elaboración propia con base en los datos de The Transatlantic Slave Trade Database, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

Posiblemente la etapa más interesante vinculada a la ilegalidad del tráfico fue la que se ubicó a partir de la firma de un segundo tratado entre Gran Bretaña y España en 1835. Este nuevo pacto fue la respuesta inglesa a la indetenible entrada de africanos, pues en lugar de disminuir tras el primer convenio, esta se había incrementado. Consideraban las autoridades británicas que los mecanismos que habían concebido para el control del tráfico resultaban parcos e ineficaces, y por ese motivo desplegaron otras acciones, las más concretas se enunciaron en los artículos del nuevo pacto.

Para impedir las trasgresiones más frecuentes, el nuevo convenio estableció formas inéditas de control. Por ejemplo, para termi-

nar con la horrenda práctica de muchos capitanes negreros, que arrojaban a los africanos al océano para eliminarlos como un testimonio evidente, se estipuló que fuese innecesario encontrar bozales a bordo para demostrar que un barco se dedicaba a ese comercio, bastaba con probar que estaba equipado para esa práctica, de esta manera se prescindía de la presencia física de los africanos como único testimonio, razón por la cual echarlos al océano dejaba de ser una solución. Otra circunstancia que se pretendió descartar fue la reutilización de los barcos, pues era evidente que muchos buques negreros, tras ser capturados, eran comprados por intermediarios vinculados al negocio y volvían a ser destinados a ese comercio, por lo que el nuevo tratado dictaminaba que las embarcaciones apresadas tenían que ser desguazadas y vendidas por partes. En cierta medida también se cuestionaba el funcionamiento de las comisiones mixtas al establecer que en adelante los barcos capturados en el mar serían juzgados por dos tribunales compuestos por las partes implicadas, uno instalado en territorios pertenecientes a Su Majestad Británica y otro en las posesiones de Su Majestad Católica. No obstante, las comisiones no quedaron desactivadas hasta que estas magistraturas comenzaron a funcionar.

Tal vez el aspecto más interesante y también más conflictivo del segundo tratado era el que recogía en su artículo 2, pues, según este, Su Majestad Católica estaba obligada a promulgar, dos meses después de las ratificaciones del convenio, una ley penal que impusiera un castigo severo a todos los súbditos que, bajo cualquier pretexto, tomasen parte en el tráfico de esclavos<sup>9</sup>. Pero las presiones de los hacendados dueños de ingenios de azúcar y de cafetales fueron muchas y esa ley, a pesar de su supuesta obligatoriedad, debió esperar diez años, hasta marzo de 1845, para que se promulgase, tras la firma de un nuevo convenio y con consideraciones especiales para los propietarios de grandes dotaciones de esclavos.

Al margen de la legalidad establecida por el Tratado de 1835, cabe destacar que ocurrieron nuevas transgresiones y se consolidaron otras viejas: los barcos, por ejemplo, se proveyeron de diversas

---

<sup>9</sup> Manuel LUCENA SALMORAL: *Leyes para esclavos. El ordenamiento jurídico sobre la condición, tratamiento, defensa y represión de los esclavos en las colonias de la América española*, Madrid, Biblioteca Virtual de Polígrafos Ignacio Larramendi, 2000, pp. 1236-1249.

banderas para burlar lo establecido y por ese motivo era frecuente que llevaran a bordo varias enseñas y las utilizaran de acuerdo con las circunstancias; así, las más empleadas fueron la portuguesa, hasta 1850, y la norteamericana —hasta los años sesenta del siglo XIX—<sup>10</sup>. Otro subterfugio aplicado se vinculó al desmantelamiento de los barcos capturados, pues algunos se vendieron nuevamente sin desguazarse, como establecía el tratado, y continuaron involucrados en el tráfico.

### **Avatares y características del barco negrero «ilegal»**

Organizar un barco negrero siempre fue una tarea compleja, que exigía capital y relaciones en el mundo del comercio. La única diferencia para los empresarios involucrados en el negocio entre la etapa legal del comercio y la ilícita era la vigilancia que podía existir sobre sus actividades.

Las mayores sumas de dinero siempre fueron suministradas por los armadores y los consignatarios, que con frecuencia se constituían como sociedades o compañías a partir de la unión de un grupo de comerciantes, por lo general ocho o diez, que aportaban el caudal inicial. La inversión ascendía, como promedio, a unos cien mil pesos. Entre los más connotados negreros establecidos en Cuba se encontraban los hermanos Tirso y Santiago Cuesta y Manzanal —este último conde de la Reunión—, José Mazorra, Pedro Blanco, Julián Zulueta, Pedro Baró, Francisco Marty, Joaquín Gómez y Manuel Calvo. Estos individuos, además de relacionarse entre sí y contar con redes locales en sus áreas de acción, poseían tramas trasatlánticas establecidas con comerciantes portorriqueños, norteamericanos, brasileños, portugueses, británicos y franceses; por lo cual disponían, en caso de dificultades, de individuos involucrados en sus negocios capaces de respaldarlos en los diversos puertos a que pudieran arribar intempestivamente. Un ejemplo paradigmático de estas

---

<sup>10</sup> El 4 de septiembre de 1850 se abolió la trata negrera en Brasil al declararse que la importación de bozales era piratería. Para una visión detallada del proceso que precedió la aprobación de esta ley, véase Leslie A. BETHELL: *Abolição do comércio brasileiro de escravos*, Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, pp. 371-409.

tramas puede verse en lo aconsejado por Pedro Blanco a Guillermo Salgado, capitán de su bergantín *Gran Escorpión*:

«Para cualquier imprevisto [...] tendrá presente en Matanzas [...] a los Sres. D. Pedro Martínez y Cía., en Nueva York a los Sres. Peter Harmony y Cía., en Puerto Rico a D. Pedro Guarch, en Santiago de Praya a D. Francisco Cardoso de Mello, en Trinidad de las Islas a los Sres. Fernández Bastides y Cía., y en Santiago de Cuba a los Sres. Rafael Masó y Hermanos, para pedirles en casos los auxilios que necesite librándose por cuenta de las Expediciones el importe de los suplementos»<sup>11</sup>.

Para armar una expedición era necesario elegir un capitán avezado, cabe destacar que casi todos los que desempeñaban esa función eran graduados de escuelas náuticas, concedores además de los derroteros que enlazaban las costas africanas a las del Nuevo Mundo. Muestra de esto fue lo ocurrido tras la captura del guairo *Luisa* en Las Brujas, cerca de la desembocadura del río Manatí en Trinidad de Cuba<sup>12</sup>. En esta embarcación fue aprehendido Benito Derizans<sup>13</sup>, al que se le ocupó una caja con planos y mapas variados que comprendían las costas sur y norte de la isla de Cuba, el litoral comprendido desde Nuevitas hasta Camarioca, incluido el Canal Viejo de Bahamas, las riberas que se extendían desde la Punta de Maisí hasta el cabo San Antonio, las que recorrían el litoral septentrional y meridional desde Punta de Hicacos y Cayo de Piedras hasta dicho cabo, incluyendo la isla de Pinos y los cayos adyacentes. Guardaba además mapas con las costas de Honduras y México,

---

<sup>11</sup> Don Pedro Blanco contra Don Guillermo Salgado, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 158, exp. 15.

<sup>12</sup> Lizbeth CHAVIANO: «Trata ilegal en el sur de Cuba. El caso del guairo Luisa, 1854», en Martín RODRIGO y Lizbeth CHAVIANO (eds.): *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, 2017, pp. 213-242, y Adriam CAMACHO: «La trata ilegal en el espacio Trinitario: alijos, redes y emancipados. (1852-1862)», en María del Carmen BARCIA (coord.): *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, La Habana, Editorial UH, 2017, pp. 249-290.

<sup>13</sup> Era hermano de otro connotado negrero Jacinto Derizans. Ambos fueron factores en África. En los años cincuenta Jacinto estaba involucrado en negocios negreros en Brasil, adonde llegó en el barco norteamericano *General Pierce*, procedente de Baltimore e involucrado en la trata en África. Véase The National Archives, Public Record Office, Foreign Office (en adelante TNA, PP, FO), 84/955.

y las playas de Jamaica, y planos de los principales puertos y radas de las costas de África<sup>14</sup>. Como puede apreciarse, Derizans era portador de documentos imprescindibles para la conducción de un barco negrero a través del Atlántico, muestra axiomática de los conocimientos, información y preparación profesional que se requerían para encausar las embarcaciones desde el continente africano hasta el Nuevo Mundo.

La mayor parte de los capitanes de barcos negreros que llegaron a la isla, eran catalanes<sup>15</sup>, vascos o portugueses, pero hubo un número apreciable de norteamericanos<sup>16</sup>. Un ejemplo paradigmático de la participación estadounidense en la trata negrera fue protagonizado por el bergantín *Jasper*, capitaneado por Samuel Young y tripulado por tres marinos británicos: John Radcliffe, Charles William Hersey y Charles Robinson, y por seis norteamericanos: William Atkins, William Freeborn, Harvey Pratts, John William Leo, George Hunt y William Aversay<sup>17</sup>. Este barco salió del puerto de Nueva York, cargó esclavos en Elmina y en abril de 1853 llegó a la costa de Bailén, en el distrito de Guane, donde desembarcó, en la ensenada de Cortés, a 296 bozales que fueron trasladados a la

---

<sup>14</sup> «Sobre la aprehensión de 602 negros bozales a bordo del guairo Luisa en las Brujas, hacia la embocadura [sic] del río Manatí, jurisdicción de Trinidad, 1854», ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 768A. Véase nota 17.

<sup>15</sup> Enrique SOSA: *Catalanes y gaditanos en la trata negrera cubana 1827-1833*, La Habana, Fundación Fernando Ortiz, 1998; Gustau NERÍN: *Traficants d'ánimes Els negrers espanyols a la Àfrica*, Barcelona, Pòrtic, 2015, y Martín RODRIGO y Lizabeth CHAVIANO (eds.): *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, 2017.

<sup>16</sup> Rafael MARQUESE y Ricardo SALLES (orgs.): *Esclavidão e capitalismo histórico no século XIX. Cuba, Brasil e Estados Unidos*, Río de Janeiro, Civilização Brasileira, 2016; Rafael MARQUESE, Tamis PARRON y Márcia BERBEL: *Slavery and Politics. Brazil and Cuba 1790-1850*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2016; Leonardo MARQUES: *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*, New Haven, Yale University Press, 2016, y John HARRIS: «Circuits of wealth, circuits of sorrow; financing the illegal transatlantic slave trade in the age of suppression, 1850-1866», *Journal of Global History*, 11 (2016), pp. 409-429.

<sup>17</sup> Finalmente se pusieron en libertad. Véase «Comunicación firmada por J. Crawford, 27 de febrero de 1854», TNA, PP, FO 84/717. Tanto a los ingleses como a los norteamericanos se les liberó, porque supuestamente habían sido engañados y desconocían que iban en busca de esclavos. Ni el capitán, ni el piloto fueron capturados.

finca Valle<sup>18</sup>. El barco fue incendiado y tardó dos días en consumirse. El teniente gobernador de Pinar del Río, Pantaleón López Ayllón, protegió el desembarco instruyendo al capitán pedáneo de Guane, José Méndez, para que no interfiriera en el asunto, ya que los negreros habían acordado pagarle 17 onzas de oro por cada uno de los africanos que arribasen por ese distrito<sup>19</sup>. Los alijos en barcos norteamericanos continuaron: en agosto de 1854 arribó la goleta *Julia Mouton*, capitaneada por Linn, y en julio del mismo año el bergantín *Grey Eagle*, comandado por J. G. Darnaud, que introdujo 500 bozales<sup>20</sup>.

Por su experiencia, los capitanes eran los encargados de seleccionar o inspeccionar los buques en que navegarían; en la etapa de la trata ilegal casi todos se construían en Norteamérica, muchos en Nueva York y Charleston, aunque los más veloces procedían de Baltimore. Era frecuente que antes de partir hacia el continente africano los capitanes trasladaran sus naves al puerto habanero, donde eran inspeccionadas desde la quilla hasta el tope, pasando por el casco y la arboladura. Así se detectaban los defectos, grandes o pequeños, y eran reparados antes de partir al África. Pero muchas expediciones partieron directamente desde otros puertos, entre los cuales ni Cádiz, ni Nueva York fueron excepciones.

Nadie se embarcaba en la carrera africana sin haber hecho antes varios itinerarios como piloto. Estos eran bien pagados porque debían poseer, además de su experiencia como navegantes, amplios conocimientos sobre las costumbres y las enfermedades que se adquirirían en el continente africano. El piloto Estrada contaba que en junio de 1833 le propusieron ocupar esa plaza en un pailebot que partía al África «ganando 80 pesos todos los meses, y 3 pesos más por cada uno de los bultos que el buque condujese salvos [*sic*]»<sup>21</sup>.

Los barcos destinados al tráfico negrero debían tener características específicas, unas 300 toneladas para poder llevar a bordo, en-

---

<sup>18</sup> Las fuentes inglesas refieren 280 africanos en lugar de los 296 que aparecen en las fuentes del Archivo Nacional de Cuba.

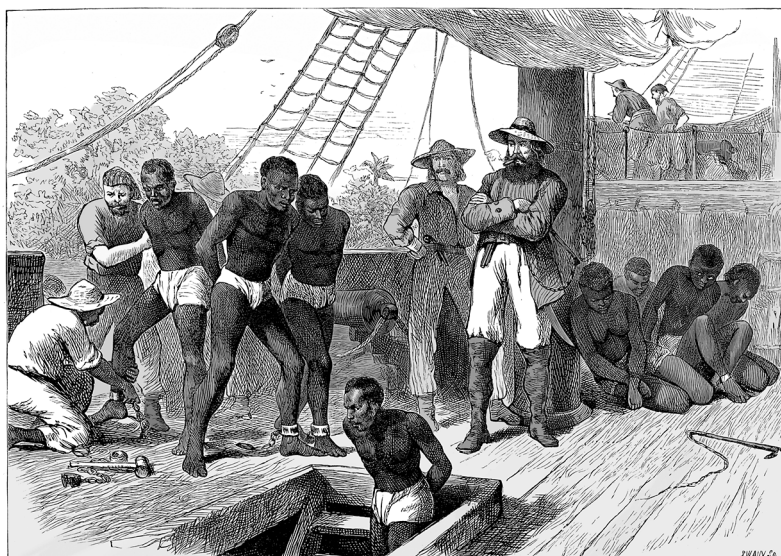
<sup>19</sup> Para un análisis completo de este interesante caso, véase María del Carmen BARCIA (coord.): *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, La Habana, Editorial UH, 2017, pp. 110-117.

<sup>20</sup> ANC, Gobierno General, leg. 398, exp. 18903.

<sup>21</sup> *Ibid.*

tre el sollado y la cubierta, de 500 a 600 africanos, que eran estibados como si fueran animales, alineados en un espacio mínimo, casi sin poder moverse y, por lo general, encadenados con grilletes. Debían tener, además, pequeñas escotillas por las que solo pudiera subir a cubierta un hombre cada vez, con barricadas internas y agujeros de ventilación para oxigenar el ambiente y evacuar las miasmas y los *detritus* de los africanos. También debían disponer de redes para bordear el buque y así evitar los frecuentes intentos de suicidio de los cautivos.

IMAGEN 1



ON BOARD A SLAVE-SHIP.

En la imagen se aprecia la estrecha escotilla del barco negrero por la que descendían los esclavos a los que previamente se había aherrojado.

*Fuente:* Historical Images Archive/Alamy Foto de stock FEFGNK.

La persecución de los barcos negreros, en alta mar, incrementó el interés de los armadores y consignatarios en disponer de barcos más veloces y con mayor capacidad de embalaje. Hubo embarcaciones cuya carga humana fue capturada en las costas cuba-

nas, como el bergantín *Lesbia* y el vapor *Cicerón*, que alijaron entre 800 y 1.200 bozales.

Para muchos, la trata fue una aventura inexplorada, pletórica de riesgos, pero atrayente por sus resultados, que en ocasiones les costó la vida. África cautivaba por desconocida y exótica. Algunos imaginaban el continente con ríos caudalosos, árboles frondosos y animales diferentes que solo conocían por relatos, y soñaban cómo serían sus vidas en ese mundo. Alonso Forest, por ejemplo, había nacido en La Habana, su padre era francés y poseía un cafetal en Vuelta Abajo, había estudiado en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, y solo tenía veintisiete años; entusiasmado por los relatos de Jacobo Faber, quien era factor en Pongo y viajaba con frecuencia a Cuba, se enroló en una expedición por 2.000 pesos anuales y 12 bozales<sup>22</sup>. Tras trece días en ese río fue aquejado por unas fiebres, probablemente malaria o fiebre amarilla, que lo consumieron en poco tiempo<sup>23</sup>.

Por situaciones similares a la del joven Forest, la presencia de un médico o de alguien entendido en curaciones era primordial en un barco y también en las factorías africanas, porque tanto la tripulación como los bozales se enfermaban con frecuencia, pero en esta etapa ilegal de la trata escasearon los médicos como parte de la tripulación y lo habitual era que se solo dispusiese de alguien conocedor de prácticas vinculadas a la sanación de las enfermedades más frecuentes y portador de un botiquín con los remedios más comunes usados en la época. Sobre este asunto volveremos más adelante.

## Esclavizados desde África

Cuando el barco negrero arribaba a su destino en la costa africana, algunos nativos se aproximaban en sus canoas y proporcionaban noticias de interés sobre lo que estaba ocurriendo en sus regiones, sobre todo si había guerras intertribales; en pago se les proveía

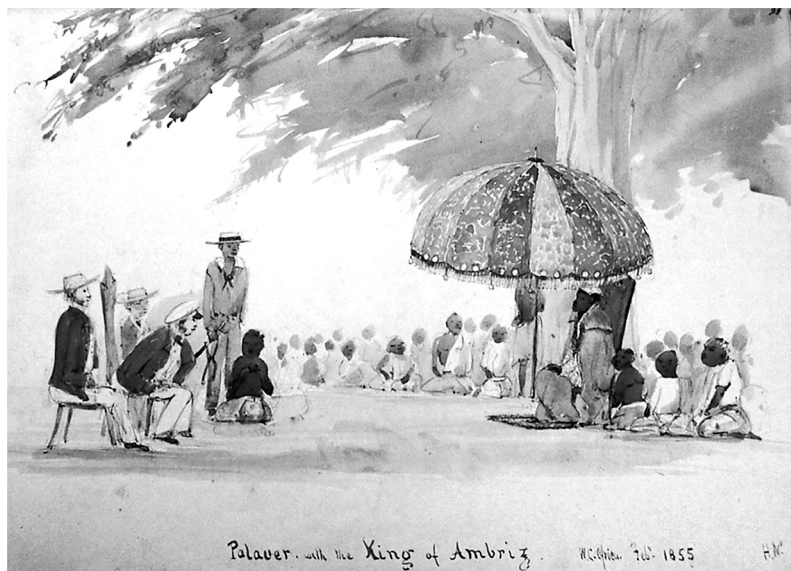
---

<sup>22</sup> Doce bozales era la cantidad de africanos que se daba como «premio» a individuos que se involucraban en el negocio. En los documentos aparece reiteradamente este número de africanos en las entregas que se hacían a alcaldes de mar, prácticos o funcionarios que formaban parte del entramado de la trata.

<sup>23</sup> Biblioteca Nacional de La Habana, Sala Cubana, CM Bachiller No. 417.

de aguardiente y se les compraban huevos, gallinas y pescado, después el capitán se embarcaba en su bote para llegar a tierra y entrevistarse con el jefe africano, quien exigía «sus derechos», especie de lote que se denominaba cábala.

IMAGEN 2



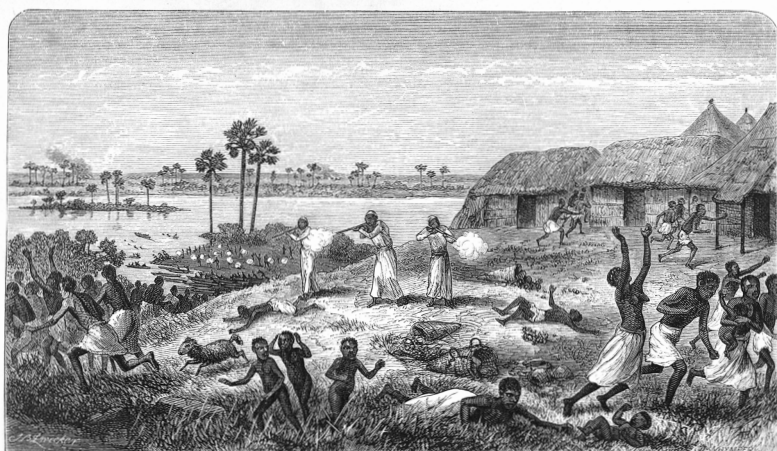
Esta ilustración aparece en Mary WILLS: *The Royal Navy and the suppression of the Atlantic slave trade, c. 1807-1867: anti-slavery, empire, and identity*, tesis doctoral, University of Hull by Mary Wills, BA (University of Cambridge), MA (University College London), junio de 2012.

El capitán y el factor solían internarse río arriba con los géneros que habían llevado para canjearlos por la mercancía humana, la unidad de pago era diferente según el territorio, pero equivalía, aproximadamente, a 6 onzas de oro por cada africano. O sea, a unos 100 pesos, aunque en Cuba se vendían, por lo menos, al cuádruple.

La trata ilegal fue, sin lugar a dudas, un negocio bien establecido, tanto en las costas africanas como en las de Cuba. Los factores controlaban sus territorios y tenían una relación continua y

eficiente con los jefes africanos. Cerca del litoral solían construir barracas donde depositaban a los hombres, mujeres y niños que eran capturados y vendidos por sus propios congéneres, bien por deudas, bien por guerras, bien por apresamientos casuales, y en esos enclaves esperaban el arribo de los barcos negreros. Para que todo funcionara eficazmente habían establecido procedimientos que les permitían preparar las condiciones de los embarques.

IMAGEN 3



VOL. II.

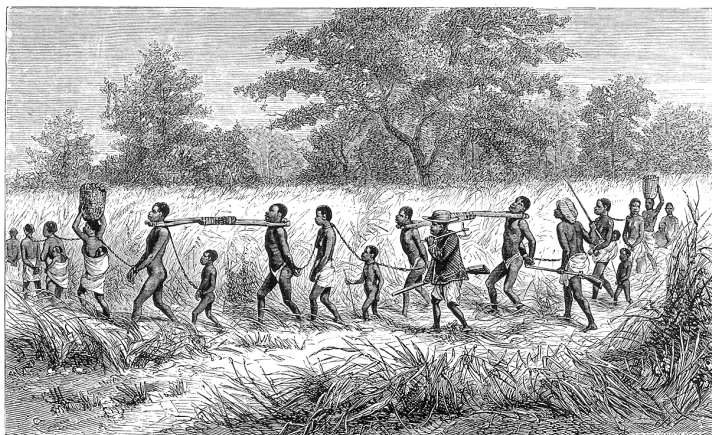
THE MASSACRE OF THE MANYUEMA WOMEN AT NYASOWE.

Page 133.

Ataque a una aldea para capturar a sus habitantes. Esta ilustración aparece en Horace WALLER: *The last journals of David Livingstone in Central Africa*, vol. II, Londres, John Murray, Albemarle Street, 1874.

Por lo general los esclavizados eran trasladados a los barracones, amarrados a una caña de bambú de una vara de largo, con dos agujeros en los extremos por los cuales pasaban un bejuco para atar los brazos en forma de cruz, a la cintura se les ponía un cordel para guiarlos como si fuesen reses trasladadas al matadero. En estos podían pasar días, semanas o meses, hasta que se completara la cantidad que demandaban los capitanes de los barcos negreros.

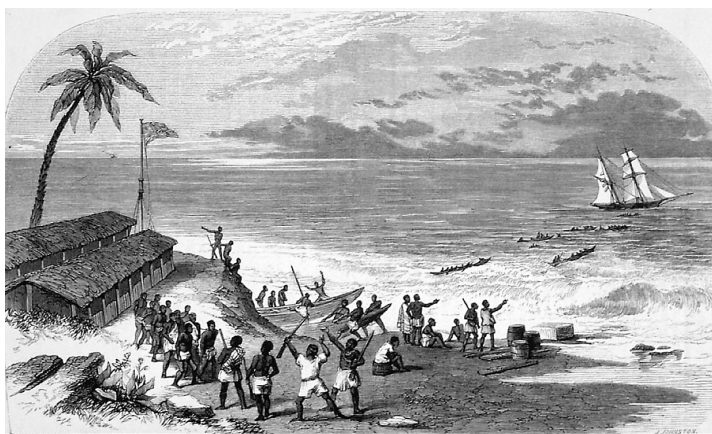
IMAGEN 4



GANG OF CAPTIVES MET AT MBAME'S ON THEIR WAY TO TETTE.

Esta ilustración aparece en Horace WALLER: *The last journals of David Livingstone in Central Africa*, vol. II, Londres, John Murray, Albemarle Street, 1874.

IMAGEN 5



SHIPPING SLAVES THROUGH THE SURF, WEST-AFRICAN COAST. A CRUISER SIGNALLED IN SIGHT.  
(From a sketch by a merchant on the Coast.)

En esta imagen se aprecia a los krumanes en sus preparativos para trasladar al barco los africanos capturados. Esta ilustración aparece en *Scenes and Incidents of Missionary Labour*, Londres, Seeley, Jackson, and Hallyday, 1859.

Entonces se los transportaba al barco en canoas conducidas por krumanes —africanos expertos en navegar en esas costas—, pero antes eran carimbados para imprimir en sus cuerpos la marca de cada dueño, pues, de esta manera, se sabía quiénes habían pagado por ellos y se descartaban posibles subterfugios tras el desembarco, ya que muchos fallecían en el largo viaje o incluso al llegar a tierra.

Desde su permanencia en el barracón africano, o tal vez en el mismo barco, se les asignaba un nombre cristiano, razón por la cual en los documentos ocupados aparecen el apelativo de origen de los bozales y, además, el recién adquirido. Al barco negrero llegaban aterrorizados por lo que les podía suceder en adelante, pocos se habían aventurado en el mar, y todos desconocían el lugar al cual se les trasladaba.

## La travesía

Si bien lo que les esperaba al desembarcar en las costas de Cuba era de una crueldad insólita, lo que ocurría durante la travesía atlántica lo superaba. Las barbaridades que sucedían en esos viajes eran inauditas. Ejemplo de esto fue lo acaecido en el bergantín portugués *Arrogante*, el cual resultó capturado por la goleta de la armada inglesa *Snake* el 13 de octubre de 1837. La nave había salido de Gallinas con 470 esclavizados para la isla de Cuba, pero en el trayecto fallecieron 64 por las terribles condiciones en las que viajaban. Tras su captura fueron desembarcados en Jamaica, casi todos llegaron con un hambre voraz y muy débiles, y por ese motivo muchos sucumbieron en tierra, aquejados de disentería e hidropesía. Según la fuente consultada, sobrevivieron 332, el 70,6 por 100 de los que se apresaron en África<sup>24</sup>.

Interrogados como era costumbre, refirieron su calvario. Las condiciones en que habían viajado eran similares a las del resto de las víctimas de la trata en la mayor parte de las naves negreras: primero eran encadenados y aherrojados con grillos y carcanes, después los desnudaban, les rasuraban las cabezas y los colo-

---

<sup>24</sup> «Slave trade. Copy of the report of Hall Pringle and Alexander Campbell, Esquires, associate justices of the peace, relative to certain atrocities of slave traders», TNA, PP, FO, 1839 (157).

caban, hacinados, en un espacio que tenía solo dos o tres pies de altura, razón por la cual estaban obligados a permanecer arrodillados o acostados sobre un entablado de madera dura, por lo que al ser llevados y traídos por el movimiento del barco se les dañaba la piel e incluso los músculos con escaras y úlceras, y así permanecían por meses, durante toda la travesía, embarrados por sus propias diarreas y *detritus*.

En el *Arrogante* había muchos enfermos, pero carecían de medicinas y de médico. El calor era sumamente opresivo y cada mañana aparecían entre cinco y nueve muertos que eran echados al mar por la borda del barco. Los africanos narraron que por las noches las mujeres y los niños podían salir al puente, pero que esa concesión no existía para los adultos varones, tal vez por temor a una rebelión. Se les daba de comer dos veces al día un arroz mal cocinado en agua de mar, que a veces contenía pequeños pedazos de carne y que a muchos les producía vómitos; en otras dos ocasiones se les daba media pinta de agua para beber. Cuando se negaban a tragar eran golpeados con un látigo o con un palo. Hacinados, enfermos, hambrientos, fustigados y apaleados, solo podían esperar el apoyo del resto de sus carabelas. Este caso se hizo famoso, porque entre algunos de los africanos capturados se comentaba que los tripulantes habían asesinado a uno de ellos, que se había cortado su cadáver en pequeños trozos y que, en un acto de antropofagia forzada, los habían obligado a comer esa carne, pero las evidencias sobre el asunto resultaron escasas y contradictorias, pues el relato partía de un joven africano que según sus coterráneos acostumbraba a mentir.

Las dolencias que padecían los africanos a bordo de las embarcaciones eran múltiples, muchas se convertían en epidémicas y tras su desembarco se extendían en una cadena indetenible de contagios a toda la población. Alexander Bryson narró que «las enfermedades que los esclavos negros sufrían más severamente [...] eran la disentería, las fiebres, las viruelas, la oftalmía y la diarrea» y agregaba «que las primeras dos era las más destructivas al punto de mermar a los esclavizados en un breve periodo de pocas semanas»<sup>25</sup>. Por su

---

<sup>25</sup> Alexander BRYSON: *Report on the Climate and Principal Diseases of the African Station*, Londres, Order of the Lords Commissioners of the Admiralty by W. Clowes and Sons, 1847, citado en Reinhard HOEPLI: *Parasitic Diseases in Africa and the Western Hemisphere: Early Documentation and Transmission by the Slave*

parte, Isaac Wilson, un cirujano que también había prestado servicios a bordo de navíos negreros, sostenía que otra de las causas de los fallecimientos era la depresión provocada por las circunstancias en que se encontraban los africanos, quienes preferían morir a continuar en tan terrible estado, y por esa causa rechazaban los alimentos, se debilitaban y eran atacados por la disentería y el *flux*<sup>26</sup>. Este criterio fue sostenido también por el doctor Falconbridge, cirujano que sirvió a bordo de los barcos esclavistas ingleses entre 1780 y 1787, cuando la trata aún era legal<sup>27</sup>.

El doctor Tomas Romay, famoso por haber introducido en Cuba la vacuna antivariólica, se preocupó por la situación de los esclavos y de los tripulantes en los barcos<sup>28</sup>. Motivado por la tragedia ocurrida con los africanos de la fragata *Brillante*, a la cual acudió como asociado de la Junta de Sanidad para vacunar a los bozales, se dirigió al Real Consulado para que se tomasen medidas. De los 460 africanos capturados en Angola que viajaban en la mencionada fragata, solo habían llegado a La Habana 130, y este no era este el único caso, porque el bergantín *Consejero* había cargado 207 esclavos de los cuales fallecieron 57 durante la travesía; peor aún había sido la situación de la fragata *Amistad*, cuyo capitán arrojó al mar 545 esclavizados muertos, el 74,3 por 100 de los 733 que estibaba. Esas desgracias eran constantes en los barcos negreros.

Desde luego que hubo también salvedades y capitanes negreros que procuraban desembarcar su carga humana en buenas condiciones porque esto le reportaba mayores ganancias. Algunos barcos, por excepción en la etapa ilegal de la trata, contaron con médicos a bordo. Cuando en 1854 fue capturado un barco negrero en Las

---

*Trade*, Basel, Verlag für Recht und Gesellschaft, 1969, p. 64. Citado por Federico PÉRGOLA: «Las enfermedades de los esclavos durante la Colonia», *Revista Argentina Salud Pública*, 6(23), (2015), pp. 43-45.

<sup>26</sup> Es un término médico, significa que tenían congestión, tal vez estaban aquejados de tuberculosis, TNA, PP, FO 1790/699.

<sup>27</sup> Alexander FALCONBRIDGE: *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*, Londres, Printed by J. Phillips, 1788, <http://www.inmotionaame.org/texts/htm> (consultado el 7 de julio de 2007). Citado por Federico PÉRGOLA: «Las enfermedades de los esclavos...».

<sup>28</sup> La exposición es del 12 de julio de 1811. «Espediente [*sic*] relativo a la salud y conservación de los negros en la travesía de la costa de África a este puerto», ANC, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 150, exp. 7409.

Brujas, sitio enclavado en la jurisdicción de Trinidad de Cuba, viajaba en este el doctor Joaquín Cordero Feijo, natural de Portugal. El barco había salido de la bahía de Ambrieta en África, y aunque cuando se le interrogó declaró que solo era un pasajero y argumentó que ignoraba, al embarcarse, que el barco fuese negrero, sus excusas no pasaban de ser un simple alegato difícil de admitir, entre otras cosas porque traía cartas de recomendación para dos connotados traficantes radicados en Cuba, Salvador de Castro y Rafael de Toca. Posiblemente venía atendiendo a los bozales y tenía la intención de ubicarse después en algún espacio de la isla para establecerse como médico.

La trata trasatlántica estaba asociada a la muerte y solo un sombrío afán de lucro pudo dar continuidad y relevancia a tan inhumano negocio, peligroso y arriesgado para la mayor parte de los implicados, pues tanto los capitanes, como pilotos y la tripulación eran, desde luego, víctimas de todas las enfermedades a que se ha hecho referencia, razón por la cual muchos sucumbieron junto a los infelices africanos.

## **Las claves del negocio en tierra**

Tal vez uno de uno de los aspectos más importantes y que, por lo tanto, merece ser destacado para comprender lo que ocurría en Cuba es que, desde 1836, la armada española apenas capturó embarcaciones en alta mar y que, como ya se dijo, la autoridad judicial de los tribunales mixtos establecidos por el convenio entre Gran Bretaña y España cesaba en tierra firme, comenzando otros procedimientos mediados por intereses y circunstancias. La mayor parte de los africanos eran desembarcados en cayos alejados o en costas de difícil acceso cubiertas de mangle, de diente de perro o cenagosas, rodeadas de pequeños cayos, en algunos había aguadas y, por lo tanto, eran sitios propicios para recibir bozales<sup>29</sup>. En otros ha-

---

<sup>29</sup> «Expediente sobre una expedición de negros bozales que según noticias está próxima a recalar a las aguas de esta Isla, la cual se dijo había alijado por la jurisdicción de S. Cristóbal y la de Pinar del Río, 1.ª pieza», ANC, Gobierno General, leg. 439, exp. 21262.

bía ciénagas donde proliferaban los cocodrilos<sup>30</sup>. Los africanos eran trasladados a las costas en lanchas o embarcaciones de poco calado, que accedían a las costas o a cayos cercanos sin que se detectasen, en tanto el buque madre se mantenía alejado; si este corría peligro de que lo descubriesen, era hundido o incendiado. Esto podía significar una gran pérdida para los armadores y consignatarios, pero resultaba compensada, sobre todo si el barco había hecho otros viajes con anterioridad, porque la ganancia del negocio estaba en los bozales, ya que su precio cuadruplicaba al pagado en África.

Los lugares de desembarco eran, por lo general, sitios ya previstos en los que se habían creado de antemano redes de mar y de tierra dispuestas a recibir los bozales y trasladarlos a barracones improvisados en montes o a ingenios y cafetales cercanos. Para que el desembarco resultase exitoso era importante recibir señales de tierra, pues esto confirmaba que la armazón era esperada. La utilización de fortificaciones o de faros era una garantía y muchos militares y torreros estuvieron comprometidos en la recepción de los barcos negreros. Pero la mayor parte de las costas estaba desprovista de este tipo de baluartes y en esos casos se improvisaba.

Cabe recordar que en las factorías africanas existían sistemas para detectar el arribo de los barcos negreros y la presencia de los de las armadas encargadas de perseguir el tráfico, estas prácticas se reprodujeron en algunas costas de Cuba. Varios documentos evidencian que el uso de luces, bien de hogueras, bien de faroles, era común en la recepción de los alijos. El excelente relato de un desembarco, que ofrecemos a continuación, muestra cómo se procedía. El jefe de policía de Pinar del Río informaba que había visto

«una luz roja, bastante clara [...] fue contestada por otras dos del mismo desde la costa y al frente de la primera y las tres desaparecieron viéndose en seguida tres cohetes voladores, poco tiempo transcurrió de esto cuando vi en el manglar próximo a mi izquierda otra nueva luz la cual cada media hora se hizaba tres veces y por poco tiempo permanecía a la vista. Serían las diez cuando de nuevo llamó mi atención en la mar y a poca distancia de mi lancha, otra luz idéntica a la primera y a [...] otras cuatro o cinco blancas llegando a distinguir en el poco tiempo que estas aparecían

---

<sup>30</sup> «Sospecha de un alijo en el distrito de Cienfuegos», ANC, Gobierno Superior Civil, leg. 1632, exp. 82127.

buques pequeños y en rumbo de la primera señal [...] y como a las cuatro de la madrugada vi venir hacia mí y hasta muy cerca un buque de alta borda el cual viró y siguiendo rumbo hacia el Sudeste desapareciendo por completo cuando amaneció. Deduzco de lo referido que ha habido desembarco de negros bozales [sic]»<sup>31</sup>.

Pero por diversas razones los contactos en tierra podían fallar, bien por la persecución a los barcos, o porque las condiciones del tiempo fuesen nefastas, o incluso porque el sistema de espías de los cónsules ingleses hubiese alertado sobre un posible desembarco y las autoridades estuviesen obligadas a atender la denuncia. Cabe destacar que los funcionarios británicos habían logrado articular un sistema de vigilancia que ejecutaba sus acciones con gran precisión, sus informantes advertían sobre las situaciones a lo largo de la isla, muy en especial en las zonas privilegiadas por los negreros. Estaban al tanto de los buques que salían hacia el continente africano, de los que hacían estadía en los puertos y también de las expediciones negreras que llegaban, y de todo esto informaban a sus superiores y también al capitán general. Muchas expediciones fueron capturadas, al menos en parte, debido a sus reiteradas denuncias, pues por la precisión de detalles no podían ser obviadas.

Las situaciones podían variar. El bergantín *Lesbia*, por ejemplo, fue capturado en Cayo Sal porque no encontró las señales debidas para el desembarco de sus bozales en la costa prevista, situada entre Baracoa y Jaimanitas<sup>32</sup>. También las autoridades españolas disponían de espías, el pago por cada africano capturado por sus confidencias era de 25 pesos, pero esta retribución requería un informe previo del comandante de la división naval comprometida. En torno a esta cuestión hubo frecuentes reclamos<sup>33</sup>. En todos los desembarcos funcionaron las redes de mar y de tierra, permanentes o improvisadas, pero siempre remuneradas por los promoto-

---

<sup>31</sup> «Causa formada por esperarse alijo de bozales por las costas de esta Isla y principalmente por las de San Cristóbal de los Pinos, 3.ª pieza, ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3773 Bi.

<sup>32</sup> «Autos criminales formados por bozales aprehendidos en la fragata *Lesbia* en el año de 1860 por el buque de guerra *Isabel Francisca* en las inmediaciones de Cayo Sal», ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3310, exp. D.

<sup>33</sup> «Sobre la aprehensión de un buque con 537 bozales hecha por el vapor de S.M. *Neptuno*», ANC, Gobierno General, leg. 398, exp. 18912.

res del negocio. En la cúpula de esa multitud de individuos estaba el armador o el consignatario muy bien relacionado con las principales autoridades de la isla. Se encargaban de organizar e instruir, auxiliados de los dueños de ingenios, cafetales, potreros y de los grandes comerciantes, las redes locales, de inquirir cuáles eran los mejores sitios para producir el desembarco de sus alijos y también de captar a los individuos encargados de transmitir sus avisos en esos escenarios.

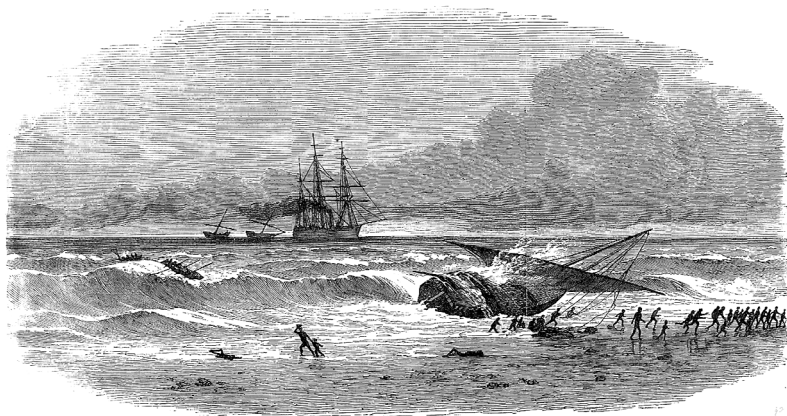
Los grandes armadores como Joaquín Gómez, Manuel González Abreu, Francisco Marty, Manuel Calvo, Salvador Samá, Santiago Cuesta y Manzanal o Julián Zulueta, entre otros, movían todas sus influencias, que eran muchas, pues se trataba de contribuyentes esenciales en la política colonial, tanto en la isla como en la metrópoli. Por lo general eran además dueños de ingenios de azúcar, de cafetales y de potreros que en muchos casos servían para depositar sus alijos. En el proceso seguido por la expedición del *Agüica* se probó que Julián Zulueta mantenía correspondencia desde tierra con el capitán del barco que trajo los esclavos, al cual le pagó 20.000 pesos.

Las redes de mar eran sumamente importantes y estaban integradas por los alcaldes de mar, los prácticos que eran conocedores expertos de las costas y por pescadores, ubicados casi siempre en los cayos e islas del archipiélago cubano. Entre los cayos y los esteros era prácticamente imposible que los barcos de las armadas española o inglesa pudieran sostener la persecución de las goletas y bergantines negreros, pero también era muy difícil que estos pudieran desplazarse por esas costas, y por tal motivo, una vez que se acercaban al litoral, las embarcaciones menores y sus avezados prácticos, capaces de navegar por el laberinto de canalizos que solo ellos conocían, comenzaban a desempeñar un importante papel.

En todos los puertos de importancia, que en Cuba eran muchos, había prácticos de mar, establecidos y permanentes, cuyo negocio principal, al margen de su actividad legal, era conducir las expediciones negreras. Los alcaldes de mar de los puertos y cayos, que en ocasiones también se desempeñaban como prácticos, eran eslabones o enlaces principales de las cadenas destinadas a recibir las expediciones y también ayudaban a desalijarlas. En Batabanó, por ejemplo, centro de entrada de la región habanera por la costa sur, había un número apreciable de prácticos que, por lo general, en la

documentación aparecen vinculados a los alijos que arribaban por ese litoral y también por la isla de Pinos.

IMAGEN 6



Cautivos africanos escapando de un barco de esclavos.

*Fuente:* Suppression of the Slave Trade on the East Coast of Africa:  
Running on Shore of a Slave-Dhow to Escape Capture, 1869.

En los islotes vivían pobres gentes que apenas podían subsistir con sus escasos recursos. En estos habitaban pescadores, de «concha y escama» o de «tortuga y carey», como se les llamaba; algunos trabajaban por su cuenta en tanto otros eran empleados de trenes de pesca; Francisco Marty, por ejemplo, era dueño de una empresa pesquera, pero sus empleados participaban en las cadenas de recepción del tráfico negrero, que en realidad era la parte más rentable de su negocio. En Cayo Lanzanillo tenía dos barracones que servían de vivienda a sus pescadores y de depósito a los bozales recién llegados. Isletas como Los Falcones, Bahía de Cádiz y Cayo Verde estaban pobladas por supuestos pescadores que se ocupaban exclusivamente de recibir las expediciones negreras y ayudar a desembarcarlas.

Desde luego que los cayos y las costas de difícil acceso no eran los únicos lugares en que se producían desembarcos; menos complicado era trasladar a los africanos en embarcaciones de poco calado hasta

los muelles de algunos ingenios ubicados junto a corrientes fluviales, era común que estos enclaves tuvieran puertos, puesto que por esas vías sacaban sus productos al mercado. Por lo general los dueños de ingenios disponían de lanchas para el uso de sus fincas.

También las empresas de cabotaje eran parte importante del comercio negrero, para el cual utilizaban toda su infraestructura. Los informes eran claros al respecto:

«Cada almacén tiene su muelle particular y artificial construido sobre estacas o pilotaje que se prolonga en el mar a larga distancia, a los que atracan los buques o goletas costeras que entran y salen a la hora del día o de la noche que les place sin que sean vistos ni revisados por nadie poniéndose inmediatamente en comunicación con sus grandes almacenes, donde pueden depositar millares de hombres sin el menor inconveniente, porque nada hay aquí que pueda impedir este primer paso de operación, que debiera ser la más difícil y arreglado, pues ya desembarcado es muy fácil la substracción de [...] no hay nada que pueda impedir al desembarco»<sup>34</sup>.

Tal vez, el ejemplo más notable de este tipo maniobra puede ser representado por la Empresa de Vapores de Navegación del Sur de la isla que cubría todo el trayecto desde la ensenada de Cortés hasta Batabanó y pretendía extenderse hasta Trinidad. Una empresa que en los años cincuenta del siglo XIX se fusionó con la Empresa de Fomento de la Costa Sur. La primera estuvo presidida, desde su fundación en 1842, por Joaquín Gómez y la segunda por Manuel Calvo. Ambas firmas poseían ingenios de azúcar; almacenes en Dayaniguas, La Coloma, Punta de Cartas, Bailén, Nueva Gerona y Punta de Cana; muelles en todos los ríos de esa costa; barracones; cuatro vapores, tres goletas y multitud de embarcaciones menores; trenes de carretas, es decir, toda la infraestructura necesaria para el tráfico de bozales enmascarada en un negocio legal<sup>35</sup>.

Las redes de tierra eran, por lo general, más densas que las de mar, pues las formaban un sinnúmero de individuos, En estas participaban los mayores de los ingenios, los administradores,

---

<sup>34</sup> «Circular sobre la vigilancia que debe tenerse para el tráfico de negros, 1 de diciembre de 1841», ANC, Asuntos Políticos, leg. 41, exp. 23.

<sup>35</sup> Para tener mayor información sobre esta empresa y otras similares, véase María del Carmen BARCIA (coord.): *Una sociedad distinta...*, pp. 74 y 154-159.

los capitanes pedáneos, los cabos de ronda, militares de diverso rango, funcionarios públicos encargados de falsificar documentos y de proveer testigos comprometidos, dueños de tabernas, fondas y hosterías e incluso curas de pueblo. Hubo algunas expediciones que fueron escoltadas por agentes del orden que recibían por ese trabajo apreciables sumas de dinero, sus integrantes eran, por lo general, vecinos pobres y necesitados de las zonas por las cuales arribaban los alijos; se encargaban de realizar múltiples funciones; trasladaban a los africanos hasta los montes, barracones improvisados o a los ingenios y cafetales, también eran los encargados de suministrar viandas, aves de corral, puercos y e incluso reses para que pudieran comer los africanos y sus guardianes. Joaquín Rivero, tripulante de un barco negrero apresado en la playa del Rosario declaró que los alimentos para los bozales eran provistos por «la gente que estaba en la casa inmediata siempre por la mañana y a distintas horas [...] carne de baca fresca, arroz, frijoles y viandas [sic]»<sup>36</sup>. También había carreteros o gañanes que iban al cuidado de los carros y de las mulas o caballos que, en ocasiones, sobre todo cuando los africanos llegaban enfermos o debilitados, les servían de transporte. Otros llevaban ropa para los bozales recién descargados con el propósito de confundir a los persecutores sobre su procedencia, pues en los barcos eran transportados desnudos. Refiriéndose a la goleta *Lesbia*, el gobernador de Matanzas informaba que tenía noticias sobre algunos traficantes habían llevado a un ingenio de Corral Nuevo un gran número de esquifaciones en espera de un alijo de bozales<sup>37</sup>.

Tras el desembarco de los africanos comenzaban otras historias. Era importante trasladarlos a un sitio seguro. Si el alijo había llegado a un cayo, se les transportaba en varios botes a la costa más cercana. Desde esta se iniciaba una marcha continua, que podía durar días y noches e incluso semanas y que casi siempre se hacía a pie, salvo el caso en que los africanos llegasen débiles o enfermos, pues entonces eran trasladados en carretas o a caballo, cuestión que corroboran algunos documentos. En un desembarco efectuado por San Cristóbal

---

<sup>36</sup> «Testimonio de las diligencias formadas por la aprehensión de una expedición de bozales, 1.ª, 2.ª y 3.ª piezas, ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 564, exp. A.

<sup>37</sup> NC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3310, exp. D.

se relata que los bozales «iban amarrados de dos en dos y cada cuatro o cinco parejas con un guardián. Los más débiles en carretas y algunos en mulas por no haber bastantes vehículos»<sup>38</sup>.

Hubo casos en que se les llevaba directamente a potrereros, ingenios o cafetales y se depositaban en montes cercanos o incluso en esos enclaves, mezclándolos con las dotaciones establecidas de antiguo para confundir a las autoridades. En muchos casos se les proveían de cédulas falsas<sup>39</sup>, documentos que se compraban a funcionarios de jerarquía local y de esta forma los africanos recién llegados se convertían en integrantes antiguos de las dotaciones. Cuando se interrogaba a los esclavos ladinos de los ingenios, potrereros o cafetales, sobre los posibles alijos, por lo general, se mostraban ignorantes del asunto, pues habían sido aleccionados por sus amos, que los amenazaban con aplicarles castigos terribles si contaban lo que sabían, pero, como suele suceder, hubo excepciones, una de estas fue la protagonizada por un esclavo de Manuel González Abreu, dueño del ingenio Soberano (a) El Júcaro. Este afirmó que se habían introducido negros bozales en ese enclave y que «eran muchísimos más de doscientos grandes y chicos [...] los tuvieron sin trabajar, encerrados en los cuartos de la enfermería, que los mayores los llevaron para el ingenio de Jagüey, como a los diez días de llegar y quedándose aquí todos los chicos y alguna parte de los grandes», añadió que cuando llegaban los funcionarios del juzgado, los escondían en el monte<sup>40</sup>.

Cuando el alijo era muy perseguido sus guardianes usaban una táctica dilatoria, ubicando a los más débiles o enfermos en un monte, donde pudieran ser encontrados, de esa manera resultaban capturados por las autoridades que, como era usual, empleaban tiempo en interrogarlos, en analizar la situación e incluso en escribir los correspondientes informes; entre tanto los traficantes

---

<sup>38</sup> «Causa formada por esperarse alijo de bozales por las costas de esta Isla y principalmente por las de San Cristóbal de los Pinos, 3.<sup>a</sup> pieza 2, ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3773, exp. Bi.

<sup>39</sup> Este tipo de documento fue establecido en los años cincuenta por el capitán general Gutiérrez de la Concha para identificar a los esclavos y vincularlos a sus fincas y dueños, pero eran falsificados para justificar la presencia de los bozales recién llegados, proveyéndolos con identidades falsas.

<sup>40</sup> «Sobre alijo de negros bozales por las costas de Remedios», ANC, Miscelánea de Expedientes, leg. 3830, exp. At.

ganaban tiempo y trasladaban la mayor parte del alijo hacia un sitio previsto de antemano.

También era frecuente que se pagase a los funcionarios encargados de la investigación para detener la búsqueda y detener el proceso, los ejemplos son múltiples: en cierta ocasión se exigió a sus conductores 12.000 pesos para introducir bozales por el río Canimar<sup>41</sup>; en otra, la expedición del *Agüica*, el capitán de Yaguaramas pidió 25.000 pesos en billetes del banco para desentenderse de ese desembarco<sup>42</sup>, y por favorecer otro, introducido por Nueva Paz, se pagaron 10.000 pesos al alcalde mayor y otras cantidades a diversos funcionarios.

Muchos ingenios disponían de embarcaderos cercanos, algunos inclusive del propio enclave y contaban con almacenes para conservar sus productos, estas edificaciones también les permitían alojar bozales. Esta fue una práctica seguida por Pancho Marty, con dos de sus enclaves: Malas Aguas y El Carmelo<sup>43</sup>, donde acostumbraba a albergar a un considerable número de africanos que luego eran vendidos y trasladados a otros lugares por diversos medios, aunque el más usual era la vía marítima, valiéndose del cabotaje, como con su goleta *La Matilde*, que fue aprehendida cuando trasladaba africanos para los ingenios de José Ricardo O'Farrill. La Ley Penal, aprobada en 1845, favorecía a los dueños de ingenios y cafetales o potrereros implicados en la trata, porque si el alijo estaba depositado en esos sitios, no podían ser perturbados por las autoridades.

Lo cierto es que el número de alijos introducidos en Cuba hasta que se promulgó la Ley de Piratería, en 1866, fue muy numeroso. Se desconoce cuántos lograron transgredir todos los controles y solo se tiene la cifra de los que se apresó, que puede apreciarse en los siguientes gráficos, que expresan una exigua muestra de una realidad mucho más intensa, y cuyas circunstancias aparecen reflejadas en diversas fuentes, incluidas las inglesas.

---

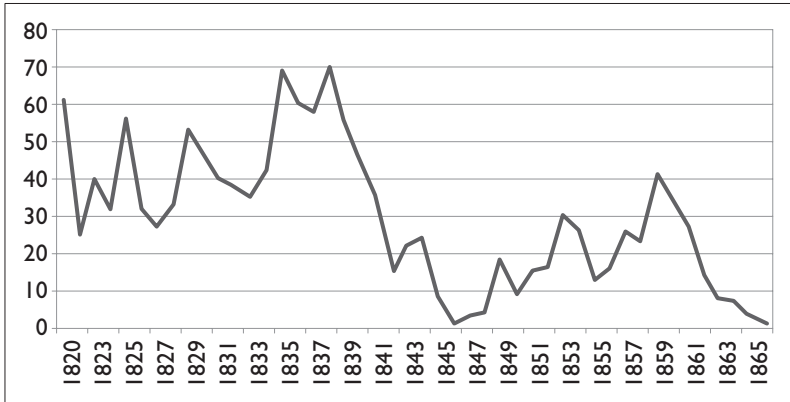
<sup>41</sup> «Segunda pieza Gobierno del General Dulce, sobre la entrada de dos lanchas con negros bozales de los alijados por Sagua», ANC, Gobierno General, leg. 405, exp. 19190.

<sup>42</sup> «Sospecha de un alijo en el distrito de Cienfuegos», ANC, Gobierno Superior Civil, leg. 1632, exp. 82127.

<sup>43</sup> Enrique GINIEBRA: «El comercio de esclavos en Vueltabajo», *Cauce* (Pinar del Río), 2 (2010), pp. 14-17.

GRÁFICO 4

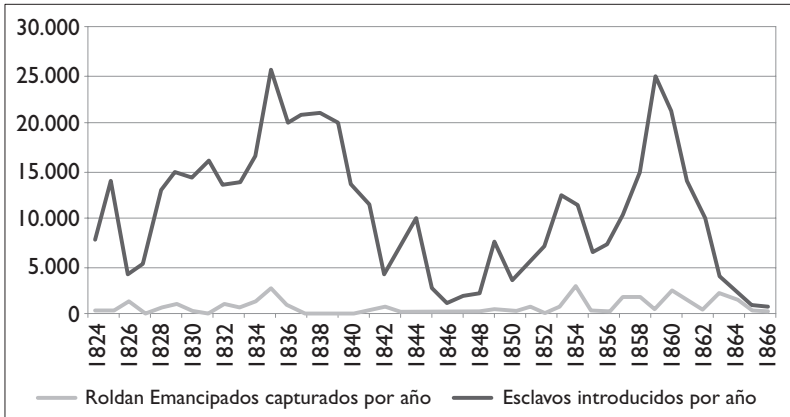
Número de alijos capturados en Cuba, 1820-1866



Fuente: elaboración propia con base en los datos de The Transatlantic Slave Trade Database, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

GRÁFICO 5

Africanos desembarcados en las costas de Cuba, 1820-1866



Fuente: elaboración propia con base en los datos de The Transatlantic Slave Trade Database, [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).

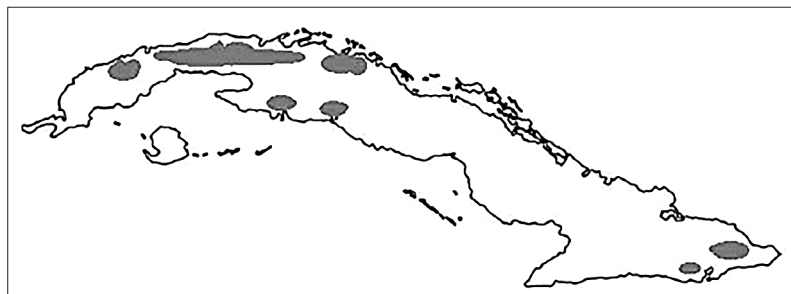
## **Conclusiones**

Ni los dos tratados firmados entre España y el Reino Unido para la ilegalización y represión del comercio de esclavos, en 1817 y en 1835, ni la ulterior Ley Penal de 1845 resultaron totalmente efectivos para acabar con la trata en Cuba. A esto se añadió que el artículo 9 de dicha Ley favorecía a los dueños de ingenios, cafetales y potreros implicados en el comercio de africanos, pues impedía que los dueños de haciendas fuesen «molestados» con investigaciones intempestivas sobre los esclavos que poseían. La táctica practicada por los tratantes y hacendados era trasladar a los africanos recién llegados a esos espacios, dotándolos además de cédulas falsas.

La trata ilegal tuvo numerosos actores y espacios precisos para el desembarco de los africanos: cayos, pantanos y ciénagas eran sitios propicios, montes cercanos o almacenes, casas de purga, potreros, o haciendas lejanas servían para un primer ocultamiento. Una táctica practicada por los tratantes y hacendados era trasladar a los africanos recién llegados a esos espacios, donde se les dotaba de cédulas falsas. De esta forma cualquier intromisión de las autoridades resultaba ilegal. Las redes para ese trasiego eran de mar y tierra y se integraban, desde la base, por gentes variopintas: pescadores, prácticos de mar, cabos de ronda, campesinos pequeños y medianos, dueños de pequeñas tiendas, funcionarios civiles y militares, sacerdotes, hasta los grandes armadores y consignatarios, vinculados con espacios diferentes, porque el comercio negrero era un negocio internacional.

Los datos recogidos en la TransAtlantic Slave Trade Database muestran que hubo un incremento del número de alijos capturados en Cuba, específicamente entre 1835 y 1859; muestran también que el número de africanos esclavizados desembarcados en la isla se situó en 195.840 entre 1820 y 1835 y en 310.419 entre 1836 y 1866. Sabemos, en suma, que en tiempos del comercio ilegal de esclavos llegaron a Cuba un total de 506.259 cautivos, es decir, más de medio millón de africanos, los cuales fueron ubicados, por lo general, en el limitado espacio de las zonas de plantación.

## MAPA 1

*Zonas de plantaciones azucareras y cafetaleras en Cuba (siglo XIX)*

*Fuente:* elaboración propia.

Cabe destacar además que no es posible tener todo el universo de la trata africana en Cuba, pues un número apreciable de alijos nunca se detectaron. Sabemos, por otro lado, que en los años sesenta del siglo XIX, las autoridades españolas insistieron en controlar los desembarcos. Entonces, tanto la Real Armada como la Real Audiencia perfilaron sus procedimientos. Las capturas fueron más constantes, se aprendieron alijos completos, los interrogatorios y las pesquisas se hicieron más consistentes, y todo anunciaba el fin de la trata negrera. Pero de una u otra manera la sociedad cubana quedaba marcada por procedimientos espurios y por actividades corruptas que iban desde los simples subordinados, pobres y necesitados, hasta el capitán general, y atravesaban una tupida red de funcionarios, empleados, y vecinos. La trata corrompió la sociedad cubana desde su base y llegó a implicar, no solo a los capitanes generales, sino a algunos de los más altos representantes de la monarquía española. Constituyó, además, por el número de víctimas y por su extensión a lo largo de siglos, el mayor genocidio de la historia de la humanidad. Su magnitud dejó casi despoblado al continente africano y sembró miles de muertos en tierras y mares. Fue una historia que marcó a generaciones de seres humanos y que no debe ni puede olvidarse.