

Víctimas y verdugos a la vez: los marineros españoles y la trata ilegal (1845-1866)

Martín Rodrigo y Alharilla
Universitat Pompeu Fabra

Data de recepció: 19 de juny de 2017
Versió definitiva: 16 d'octubre de 2017



■ RESUMEN

La firma de sendos tratados con Gran Bretaña (en 1817 y en 1835) y la ulterior aprobación, en 1845, de la Ley Penal, que castigaba con penas de cárcel a quienes se dedicaban a la trata negrera, no sirvieron, de hecho, para acabar con dicho tráfico sino, tan solo, para convertirlo en ilegal y mantenerlo con la participación de agentes de todo tipo, y también de amplísimos contingentes de marineros de procedencias y nacionalidades diversas, muchos de los cuales eran españoles. A partir del relato pormenorizado de algunos ejemplos bien documentados, este trabajo pretende ofrecer un cierto acercamiento al papel que jugaron dichos marineros (sobre todo los españoles) en la trata negrera entre 1845 y 1866.

Palabras clave: represión de la trata, buques negreros, tripulaciones

■ ABSTRACT

The signing of treaties between Spain and Great Britain (in 1817 and 1835) and the subsequent passing in 1845 of the Criminal Act that punished those engaged in the slave trade with prison terms did not, in fact, serve to end such traffic. Instead the only consequence of the treaties was to make it illegal and to maintain it with the participation of actors of all kinds and also large contingents of sailors of diverse origins and nationalities, many of whom were Spanish. Based on a detailed account of some well documented examples, this paper provides an approach to the role played by these sailors (especially the Spaniards) in the slave trade between 1845 and 1866.

Key terms: Slave Trade Repression, Slave Ships, Crews

A las siete y media de la mañana del martes 3 de octubre de 1865 el joven marinero canario Francisco (*Pancho*) Hernández Rodríguez fue aprehendido “en una casa de guano que está dentro de un monte” cercano al pueblo de San Diego de los Baños, en la cubana región de Vuelta Abajo. A Pancho Hernández le acompañaban entonces otros dos marineros, quienes fueron igualmente detenidos: el gallego Luis Fernández y su tocayo Francisco Rodríguez, a quien todos llamaban también Pancho. Nacido en el pueblo de Agüimes, en la isla de Gran Canaria, el joven Pancho Hernández apenas sumaba entonces 21 años,

Detalle de una carta de Cuba, sobre la que se ha marcado la zona del desembarco de los esclavos, en Punta del Gato. *Carta Esferica de una parte de la costa Setentrional y Meridional de la Isla de Cuba desde Punta Icaros y Cayo de Piedras hasta el Cabo San Antonio, con la Isla de Pinos y Cayos adyacentes. Hoja 2.* Levantada la parte Septentrional de Orden del Exmo. Sr. Dn. Angel Laborde y Navarro, Comandante Gl. del Apostadero de Marina de la Habana. Por los Comandantes y oficiales de las Goletas Ligera y Habanera. Dirección de Hidrografía: Madrid, 1837 corregida 1867. (Museu Marítim de Barcelona).



los mismos que su tocayo Francisco Rodríguez y cuatro menos que el otro apresado, el gallego de Corcubión, Luis Fernández. Los motivos de la detención de aquellos tres jóvenes marineros estaban bien claros: estaban al cargo de unos treinta y cinco esclavos bozales recién desembarcados en las cercanías de la llamada punta de Gato, en la costa sur de Cuba.² Un desembarco a todas luces ilegal en atención a lo que se establecía en diferentes leyes y tratados (desde el primer acuerdo hispano-británico de represión del tráfico negrero, firmado en Madrid el 23 de septiembre de 1817 hasta la Ley Penal sobre el Tráfico de Negros, de 2 de marzo de 1845, pasando por el segundo tratado hispano-británico, firmado también en Madrid el 28 de junio de 1835).

En cuanto presuntos infractores de aquella ley y de aquellos tratados, Pancho Hernández y sus dos compañeros fueron no solo arrestados sino después reclusos, primero en el cuartel del pueblo de San Diego de los Baños y, finalmente, en la cárcel de La Habana, adonde llegaron el 10 de octubre de 1865. Antes de llegar a la capital cubana, los tres marineros detenidos estuvieron vigilados, por cierto, por otro joven español, nacido en Burgos hacía 29 años: el sargento de la Guardia Civil Evaristo Vega. Cuatro jóvenes españoles que se encontraron entonces, en medio de los campos cubanos, reunidos casualmente a causa de la vigencia de la trata negrera en Cuba y de su eventual represión. Al canario Pancho Hernández le tomaron declaración varias veces. La primera, en San Diego de los Baños, el día siguiente a su detención, 4 de octubre de 1865. Mostró entonces una clara voluntad de colaborar con la justicia, al menos de forma aparente, y respondió, *in extenso* y con la misma aparente sinceridad, a todas las preguntas que se le formularon. Sus respuestas al exhaustivo interrogatorio a que fue sometido me parecen un buen punto de partida para describir cómo podía ser la dinámica de la trata atlántica ilegal de esclavos, cuando aquella actividad estaba a punto de desaparecer, y, sobre todo, para hacerlo desde la óptica de un marinero implicado en ella. No en vano, los marineros de los buques negreros seguían siendo entonces piezas necesarias en el complejo engranaje que permitía seguir llegando a Cuba miles de africanos, esclavizados contra su voluntad,

y puestos a trabajar, también contra su voluntad, en los campos y ciudades de la isla. Piezas necesarias en un momento de la trata negrera en que ningún otro territorio americano participaba de dicha actividad (desde que aquella hubiese cesado definitivamente, en Brasil, trece años antes). De hecho, fue aquel uno de los últimos alijos de esclavos habidos en Cuba y, por lo tanto, en el conjunto del continente americano. Según informaba Robert Bunch, el último juez británico del Tribunal Mixto de La Habana, se trató del único desembarco de esclavos registrado en la mayor de las Antillas entre el 1 de octubre de 1864 y el 30 de septiembre de 1865. Afirmaba también Bunch que aquel hecho (o sea la práctica desaparición del tráfico clandestino de esclavos en la isla) se debía, entre otros factores, a la firme voluntad del entonces capitán general de Cuba, Domingo Dulce Garay, por acabar con dicho ilícito tráfico.³

Los testimonios de Pancho Hernández, de Francisco Rodríguez y de Luis Fernández desvelan, por lo tanto, diferentes aspectos de indudable interés sobre la trata ilegal de esclavos habida entre África y Cuba en sus últimos años y, especialmente, sobre el rol que los marineros españoles jugaron entonces en ella. Analicemos, pues, la relación de aquellos tres jóvenes marineros españoles con el tráfico negrero.

■ UNA DESVENTURADA AVENTURA: DEL PUERTO DE CÁDIZ A LA CÁRCEL DE LA HABANA

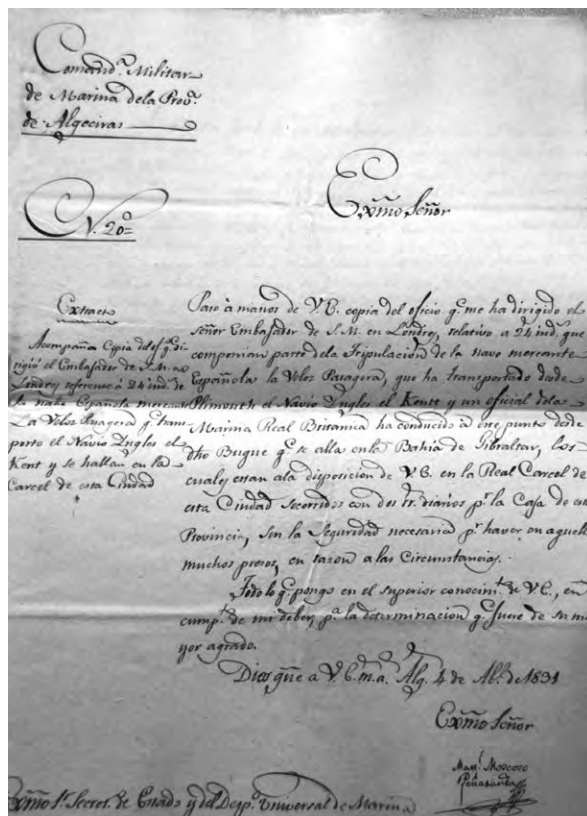
Para el reo Pancho Hernández aquella singular experiencia había empezado en Cádiz, justo cinco meses antes de su detención en la Vuelta Abajo, o sea, a principios de mayo de 1865. Hacía poco que había desembarcado en aquella bella ciudad andaluza, viniendo de Cuba en el vapor *Santa Isabel*, uno de los buques propiedad de la naviera A. López y Cía. que se dedicaba a cubrir el servicio oficial de vapores-correo entre La Habana y Cádiz. Afirmó, en su primera declaración, que estando en esta última ciudad y acompañado de su amigo Agustín, también marinero:

[...] Llegó un hombre a quien no conoce y les propuso, estando en la calle, que si querían embarcarse para Opor-

to les pagarían el pasaje. Y como tanto el que declara como su compañero Agustín no tenían ocupación, le dijeron que sí. Y al día siguiente se embarcaron los dos en un balandro sin que les señalaran por entonces ningún sueldo sino que les dijeron que les darían una gratificación. Que al llegar a Oporto y al desembarcar en dicho punto se encontraron en el muelle con tres hombres que les aguardaban y que después ha visto que eran el Capitán, el Piloto y el Contramaestre del buque en que trajeron los negros, los cuales los condujeron a él y a su compañero a un Pailebot sin nombre que se hallaba allí anclado, donde se encontraron los cuatro marineros permaneciendo allí, después, dos días, al cabo de los cuales salieron para África.

La confesión de otro de los marineros detenidos, Luis Fernández, apunta a la veracidad de dicha declaración: aquel joven gallego afirmaba haber sido también enrolado en Cádiz, donde se encontraba sin dinero y sin empleo. Y añadía que en aquel puerto andaluz había aceptado ir hacia "un puerto de Portugal" (cuyo nombre no quiso desvelar), concentrándose con el resto de la tripulación a bordo de un "buque pequeño que se hallaba en un islote, como a dos leguas" de la costa. Todo apunta, por lo tanto, a que aquel buque fue, en efecto, armado para ir a la costa de África por armadores gaditanos, aunque en alianza o en sociedad con negreros portugueses. No en vano, tanto el capitán como el contramaestre de la citada expedición fueron, al parecer, ciudadanos portugueses.

El tercero de los marineros detenidos, el canario Francisco Rodríguez, quiso describir físicamente a los tres oficiales del citado buque aunque prefirió no facilitar sus nombres. Del capitán dijo que era "bajo de estatura, regular en carnes, de pelo negro, como de 28 a 30 años y de nación portugués". Añadió, además, que "el contramaestre era alto, delgado, de pelo negro, barba cerrada y un poco larga y de nación español, teniendo como de 33 a 34 años de edad" y que "el piloto [era] portugués, de 46 a 50 años".⁴ Sabemos así que los oficiales del buque fueron portugueses o españoles, pero ¿cuál fue la nacionalidad de los marineros implicados en aquella expedición? Ninguno de los interrogados quiso desvelar, de hecho, excesivos datos sobre el resto de los miembros de la tripulación del buque, quienes habían tenido la fortuna de no ser apresados.



dos. El gallego Luis Fernández, el que estuvo menos dispuesto a compartir información con sus captores, se limitó a decir: "Que los marineros, uno se llamaba Pancho, otro también Pancho, otro también Pancho y que los demás ignora cómo se llamaban, siendo los primeros Panchos los que vinieron presos con el declarante". Más explícito fue, sin embargo, su compañero canario Francisco Rodríguez, quien no dudó en facilitar los nombres de varios de los tripulantes del buque, como el del carpintero (Juan), el del cocinero (Rosendo) y los de cinco marineros

llamados Agustín, Antonio, Andrés, Manuel y Alberto. Nada dijo sobre su nacionalidad, pero los siete parecen haber sido españoles.

Interesado en aparentar que nada sabía del objeto real de la expedición para la que se había enrolado en Cádiz, Pancho Hernández siguió su relato afirmando que fue en alta mar y tras salir de Oporto cuando “le manifestó el Capitán que iban a coger negros a África y que si lograban rendir la expedición le darían una buena gratificación”. Algo parecido afirmó su tocayo Francisco Rodríguez, quien añadió que tras salir de aquel pailebot varado a dos leguas de la costa portuguesa “sin tocar en Portugal ni en ninguna otra parte se encontraron en las costas de África sin que antes de embarcarse ni durante el camino le manifestara nadie” el verdadero objeto de la expedición. Sea como fuere, al cabo de varios días de navegación, llegó aquel buque negrero armado entre Cádiz y Oporto a la africana costa de Oro (en la actual Ghana), adonde quedó fondeado. Según la narración de Pancho Hernández: “apenas llegaron a aquel punto se presentaron los hijos del Rey porque ya estarían avisados a proponer al Capitán si quería negros, el cual los compraba en el precio de 45 pesos que les entregaba en dinero y en especies”. Algo parecido relató su compañero Francisco Rodríguez, quien afirmó en su interrogatorio: “Allí cerca había un Rey negro, cuyos hijos les llevaron los bozales a bordo, sirviéndoles de intérprete el marinero Alberto que con dichos hijos hablaba el inglés”. Añadió que cargaron unos 160 africanos, aunque “murieron dos cuando los estaban cargando [...] entre estos venían como 37 mujeres y entre ellos venían varios niños como de 7 a 8 años”. Los marineros y la tripulación del buque negrero, en sociedad con sus socios africanos, tardaron un mes, aproximadamente, en estibar su humana carga y lo hicieron “en porciones de 15, 8 y hasta 4” individuos. El relato de Pancho Hernández resulta, por cierto, bastante similar. Afirmó el canario que:

[En] aquella costa la del Oro [...] cargaron de 140 a 150 negros, próximamente y que entre ellos venían varias hembras y niños, cuyo número exacto no sabe y que no puede decir de qué manera fueron capturados pudiendo solo manifestar que los negros mismos de la Isla los traían en canoas en porciones de veinte a treinta y el

declarante y sus compañeros los metían en la bodega y que su Capitán saltó a tierra una sola vez para ir a un pueblo inmediato que hay en la costa, cuyas casas son de huano [sic] volviendo a bordo sin negros [...]. Estuvieron recibiendo negros y parados en aquel punto como un mes, al cabo del cual salieron directamente de allí para esta Isla.

Lo mismo vino a decir Luis Fernández quien afirmaba que, tras fondear en la costa de Oro “y como a los doce días, principiaron a cargar negros que el mismo Rey con sus esclavos traían a bordo”. Y dijo que fueron cuarenta los días que tardaron en llenar las bodegas del buque, antes de zarpar rumbo a Cuba. Pocos datos ofrecen, por cierto, las declaraciones de los tres marineros detenidos sobre la travesía atlántica del buque en cuestión, pero resultan suficientes para vislumbrar hasta qué punto la violencia, la enfermedad y la muerte estaban presentes en aquella ilegal actividad, tanto para los africanos esclavizados como para los marineros implicados, en aquellos sus últimos años. Según Francisco Rodríguez, aquella expedición tardó un mes en cubrir el trayecto entre África y Cuba, y en aquel tiempo vieron “como cinco buques mercantes quienes no les persiguieron” y destacaba “además”, como quien no quiere la cosa, “la muerte natural de varios negros y [de] dos marineros”. Su colega y tocayo Pancho Hernández informaba, por su parte, de “que de los seis marineros [de la expedición] dos, llamados Manuel y Antonio, murieron a bordo de calentura y otro que se llamaba Andrés murió en un cayo inmediato a estas costas [de Cuba] de muerte natural; en cuyo punto tuvieron desembarcada la expedición”. No fueron aquellos tres marineros los únicos muertos registrados durante la travesía. Según narró Luis Fernández, mientras cruzaban el océano, “perecieron naturalmente 16 negros y 2 que fueron fusilados por el Capitán por haber querido romper la barra de la escotilla para salirse fuera”. Un episodio recogido también por Francisco Hernández en su declaración, quien informó que el anónimo capitán de la expedición había hecho subir a la cubierta del buque a dos negros y los había fusilado “arengándolos antes porque hubo un levantamiento a bordo y estos eran [los dos] cabecillas”, dejó dicho. Veinte africanos y tres marineros muertos: un dramático balance

a tener en cuenta al valorar el resultado de una expedición organizada para la obtención de ganancias tanto a sus armadores, en Europa, como a sus consignatarios, en Cuba.

Los relatos de los tres marineros resultan igualmente útiles para conocer mejor la forma como funcionaban los desembarcos de los esclavos, en la mayor de las Antillas. Es decir, los llamados “alijos de bozales”. En este caso, antes de llegar a la isla de Cuba optaron por desembarcar en un pequeño cayo cercano a la costa. Vale la pena seguir la narración de los hechos ofrecida, con bastante detalle, por Francisco Rodríguez de la que resulta que llegaron al citado cayo de noche, adonde todos desembarcaron. Y que después, a la mañana siguiente, los oficiales de la expedición optaron por quemar allí el buque, en una esquina, “habiendo antes sacado todas las provisiones de boca que traían y el velamen, que sirvió después para hacer barracones en el referido cayo, los que dejaron de la misma manera como los hicieron en aquel punto”. Esperaron todos, tripulación y esclavos, unos ocho o diez días en aquel pequeño cayo hasta que una tarde aparecieron varios balandros para llevar a los africanos hasta la isla de Cuba. Según sus palabras:

Los balandros no llegaron hasta tierra firme [en Cuba] sino que llegaron a las orillas del manglar, en cuyo punto se trasladaron a dos cayucos o canoas que allí aguardaban con auxilio de las cuales atravesaron poco a poco el manglar, transbordándose los negros desde los balandros a los indicados cayucos y que al llegar a tierra firme se encontraron con tres hombres blancos, que los esperaban; uno de los cuales era alto y con patillas, como de treinta años de edad; otro como de cuarenta y de estatura regular y otro como de cincuenta años y de la misma estatura.

Añadió después Rodríguez que en el momento de descender a tierra les ayudaron “muchos negros ladinos de esta isla que también se hallaban en unión de los tres blancos cuando desembarcaron y que hicieron descanso por la tarde en un punto que no conoce, donde permanecieron como tres horas”. Continuaron todos andando hacia el interior de la isla sin que nadie les diese de comer ni les auxiliase, durante su camino. Iban custodiados por aquellos tres anónimos hombres blancos, quienes “iban a

caballo”. El resto de los implicados iban a pie, “montando a ratos en los caballos que llevaban dos negros ladinos”, decía. Cabe recordar que al ser detenidos los tres marineros custodiaban solamente unos treinta y cinco (o treinta y seis) esclavos bozales. Preguntado Francisco Rodríguez por el destino de los otros cien esclavos que faltaban quiso responder: “Los demás se los llevaron, sin saber a dónde”. Y preguntado por el paradero de aquellos tres blancos que dirigían el alijo dijo: “Al llegar al rancho donde fueron capturados desaparecieron [los tres] ignorando para donde”. Preguntado, por su parte, el joven Pancho Hernández por qué estaba custodiando esclavos, tierra adentro, siendo marinero, afirmó estar “detrás de los negros con objeto de que se les pagasen lo que habían ofrecido y como hasta el día no se lo han satisfecho, por esta razón se encontraba con los negros”. Preguntado, también, por el paradero de los oficiales del buque, Pancho afirmó desconocer dónde se podían hallar tanto el capitán como el piloto o el “contramaestre porque estos cuando desembarcaron los negros, el día en que vinieron del cayo en que estaban ocultos, se marcharon así que los dejaron en tierra, ignorando también para qué punto se dirigieron y si lo hicieron por mar o por tierra porque al desembarco desaparecieron de pronto”.

El contrapunto a los relatos de unos y otros lo tenemos con la narración ofrecida por el teniente gobernador de la localidad de San Cristóbal, en la Vuelta Abajo (actual provincia de Pinar del Río), que fue el militar que apresó a aquellos tres jóvenes marineros españoles y a los otros treinta y seis africanos que custodiaban, en la mañana de aquel martes 3 de octubre de 1865. Según quiso narrar en un escrito, que dirigió inmediatamente al juez instructor de aquel expediente, José Pellijero de Lamas:

El día 1º del corriente [mes de octubre] tuve un aviso confidencial en que se me manifestó el sitio donde existían 36 bozales custodiados por seis marineros y dos hombres blancos. Concerté con el confidente el modo de apresarlos y el mismo día escribí al Capitán del partido de San Diego y al de Los Palacios para que con los guardias rurales me esperaran a las 12 de la noche fuera del pueblo procurando la mayor reserva. A las 8 de la noche salí de este pueblo [de San Cristóbal] el día 2 [...]. Tomé

Apresamiento escandaloso de la corbeta *Conchita* de la propiedad de D. José Vidal y Ribas por el vapor inglés *Firefly*. 1857. Pintura al óleo. (Museu Marítim de Barcelona).



un práctico esclavo de una casa a quien instruí el punto a donde me había de dirigir. Dejamos los caballos en el monte para no ser vistos ni oídos y a pie fuimos por dentro de un arroyo hasta llegar a las inmediaciones del sitio donde existían los bozales [...]. Divisé el rancho y unos 5 ó 6 bozales pelando yuca y plátanos, los cuales, como estábamos tan cerca no pudieron menos de sentirnos y en el momento se echaron a correr [aunque luego apresaron cuatro de aquellos huidos] [...]. En la entrada del rancho vi tres hombres blancos tendidos, uno que se incorporaba. Los apunté con mi revolver". Y los detuvo, a continuación. Eran las siete y media de la mañana del martes 3 de octubre de 1865.

■ MÁS ALLÁ DEL MERO ESTUDIO DE UN CASO

En un calabozo, primero, y en la cárcel de La Habana, después. Allí acabó aquella truculenta aventura para los tres marineros españoles, detenidos entonces. De las respuestas ofrecidas por aquellos tres jóvenes reos en sus respectivos interrogatorios no podemos saber qué parte era cierta y qué parte falsa. Sabemos, sin embargo, que algunas de sus informaciones coinciden con lo que conocemos actualmente sobre la trata negrera, especialmente en su fase ilegal. Voy a poner tan solo tres ejemplos que confirman la veracidad de, al menos, una parte significativa de sus testimonios: (1) Los tres marineros dijeron que fueron captados en Cádiz para la trata y sabemos fehacientemente que aquel puerto andaluz fue un gran puerto negrero, probablemente el más importante de la España peninsular. Y sabemos que lo fue hasta la práctica desaparición de aquella actividad, en 1867. La desaparición misma del Banco de Cádiz tuvo lugar, entre otras cosas, por la captura, en abril de 1864 y cerca de Madagascar, de la fragata española *América*, un buque fletado por la gaditana casa Viuda de Portilla. (2) Los tres marineros describen igualmente, por otro lado, que la carga de los esclavos en las bodegas del barco no hubiese sido posible sin el entendimiento y el acuerdo directo establecido entre el capitán de la expedición y un rey africano del lugar. Por la misma razón no aparece, en ninguno de sus relatos, la presencia de ningún factor ni de ninguna factoría negrera en las costas africanas. Sin la implicación, de hecho, de numerosos comerciantes africanos la trata atlántica no hubiera

sido posible. Sirva, a título de ejemplo, la actitud de un líder local del Congo, llamado Mangobo Fernando, quien había confiado, en 1857, a uno de sus hijos, llamado Singa, al capitán negrero Manuel Martínez. Este respetó la libertad del joven Singa y le empleó como su asistente personal durante la travesía de un buque negrero que arribó a la isla en septiembre de 1857. Probablemente, para Mangobo Fernando, el deseado viaje de su hijo a La Habana tuvo la finalidad tanto de sellar sus relaciones con aquel experimentado marino español como de facilitar que su hijo pudiera familiarizarse con la trata atlántica, viendo aquel negocio no desde el lado africano (el de la oferta) sino desde el otro lado, el americano (el de la demanda).⁵ Y (3) narran, por último, los tres marineros españoles detenidos en octubre de 1865 que el buque negrero en cuestión había sido quemado al poco desembarcar a los africanos, en un cayo cercano a la costa. Un hecho ciertamente habitual del cual eran sabedores los hombres de mar. Un escritor costumbrista barcelonés, buen conocedor de la historia marinera de la Cataluña del siglo XIX recogió dicho fenómeno en un libro publicado en la capital catalana en una fecha tan tardía como 1926 (o sea, sesenta años después de que Pancho Hernández y sus amigos fuesen detenidos en la actual provincia de Pinar del Río). Según Arturo Masriera:

Poca vida naval tenían las embarcaciones destinadas al tráfico negrero. Solían ser naves viejas, lo que hacía que pudiesen ser adquiridas a muy bajo precio [...]. Al hacerse inútiles los buques negreros, solían ser quemados y abandonados en alta mar o en las mismas costas de África.⁶

Por otro lado, la quema habitual de los buques negreros tras la descarga de su humana mercancía en tierras americanas había sido recogida cinco años antes de que Pancho Hernández fuese detenido en Cuba, en 1860, por el político y escritor Antonio Altadill, en su célebre novela *Barcelona y sus misterios*. Aquel autor catalán recreaba en su libro una ficticia conversación registrada entre la tripulación de un buque negrero cubano y un joven catalán al que acababan de rescatar en las costas del Congo y a quien los marineros intentan explicar algunos entresijos de la trata.

—Es que a veces, respondió el reconvenido, has de saber que sale un buque de Nuevitás, por ejemplo, despachado a los Estados Unidos, va a la trata, y a la vuelta descarga en el punto lejano del puerto que se ha convenido: allí encuentra unos cuantos barriles de harina que toma con los papeles despachados de la aduana extranjera, y entra en el puerto como si tal cosa.

—¿Y qué se consigue con eso?

—Mucho. El no tener que quemar luego el barco después del viaje, como tendremos que hacer nosotros, para que no se descubra el negocio.⁷

Diríase, por lo tanto, que cabe otorgar una buena dosis de presunción de veracidad a los testimonios ofrecidos por los tres marineros. Una veracidad que no parece haber sido, sin embargo, total. Resulta difícil creer, por ejemplo, que los tres marineros apresados hubiesen salido de Cádiz sin saber que se dirigían a las costas africanas para cargar esclavos. Ciertamente Marcus Rediker recogió en su día diferentes testimonios de marineros a quienes habían enrolado, en algún momento del siglo XVIII, en buques negreros ingleses a la fuerza, ebrios o engañados.⁸ No parece, sin embargo, que aquel fuese el caso de Pancho Hernández, de Francisco Rodríguez o de Luis Fernández. No hay que olvidar que era una obligación que antes de iniciarse un viaje a Ultramar la tripulación de cualquier buque velero firmase una contrata con el capitán del buque, en la correspondiente Escribanía de Marina, en la cual se recogían tanto las condiciones del viaje como la remuneración de los diferentes miembros de la tripulación. No parece que, en aquel caso, dicha contrata se hubiese formalizado por escrito, ni en Cádiz ni en Oporto, de manera que los acuerdos de aquellos marineros, como Pancho Hernández, con su capitán debieron ser verbales. Aun así me atrevo a conjeturar que todos sabían adónde iban y qué iban a hacer. Y estuvieron dispuestos a enrolarse, animados seguramente por la promesa de unas remuneraciones más altas que las que se acostumbraban a pagar en el tráfico atlántico convencional.

He podido documentar, de hecho, alguna contrata entre algún capitán negrero y su tripulación como, por ejemplo, la que firmó en Barcelona Gaspar Roig Llenas en su condición de capitán del laúd *Sí*, el 16 de marzo de 1839. En dicha contrata Roig aceptó que los marineros

más experimentados de aquella expedición a África cobrarán 22 pesos fuertes mensuales, mientras que los menos experimentados (a los que llamaban “individuos”) percibirían algo menos, 18 pesos al mes; los mozos o pajes cobrarían, por su parte, 12 pesos mensuales. Pues bien, en la polacra *Estrella*, que zarpó de Barcelona dos días después, rumbo a La Habana, los marineros iban a cobrar exactamente la mitad (o sea, 11 y 9 duros, respectivamente, según su experiencia) mientras que el mozo o paje “ganará según su aplicación, a discreción del capitán”, consignaron en la escritura correspondiente.⁹ Parece evidente que quienes firmaban aquellas contratas sabían lo que iban a hacer y lo mismo cabe colegir que les sucedió tanto a Pancho Hernández como a sus colegas. Resulta, por lo demás, sumamente extraño que una vez arribados a su destino, en Cuba, aquellos tres jóvenes marineros se adentrasen varios kilómetros tierra adentro, custodiando una buena porción de los esclavos que habían cargado en África. No cabe duda de que los tres supieron, siempre, qué se esperaba de ellos. Tanto en alta mar como en la mayor de las Antillas.

Aun así, el expediente judicial abierto tras su detención resulta igualmente revelador de muchos otros elementos relacionados con la forma concreta de la represión policial y judicial de la trata en aquellos sus últimos años. Valga señalar, por el momento, que los funcionarios coloniales detuvieron a aquellos tres marineros pero no así al capitán, al piloto o al contraamaestre del buque, cuyos nombres incluso desconocían. Tampoco detuvieron, al menos en los primeros días y semanas tras el desembarco, a aquellos misteriosos y anónimos “tres hombres blancos” que habían acudido, con su conjunto de canoas y cayucos, al cayo cercano a la punta de Gato para trasladar a la Isla el conjunto de esclavos bozales transportados desde África. Ni supieron quienes habían financiado aquella costosa expedición. Ni consignatarios, ni armadores ni oficiales del buque fueron, de hecho, encarcelados. Los primeros detenidos fueron, precisamente, los marineros, quienes conformaban el eslabón más débil de la cadena esclavista.

En su magnífico análisis sobre la participación de los hombres de mar británicos en la trata africana, durante

el siglo XVIII, Marcus Rediker comparte una reflexión sobre el rol de los marineros. Para Rediker “el marinero era un tercero ubicado entre dos actores de mucha mayor envergadura y peso: de un lado, el comerciante, su capital y su clase, y del otro, el cautivo africano, su fuerza de trabajo y su clase en proceso de formación”. Tal vez por ese rol intermedio Rediker hace suya también una reflexión del marinero (negrero) irlandés, reconvertido en abolicionista, James Field Stanfield, para el cual cualquier marinero de un barco negrero es tanto “una víctima de la trata” como un “victimario”. Por esa razón los marineros, según “el lenguaje de la época”, eran hombres que “no debían tener ‘ni dedos ni narices delicados’ dado que el de ellos era un oficio sucio en casi todos los sentidos posibles”. No hay que olvidar, como sugiere dicho autor, que “los marineros no solo mantenían el cautiverio” de los africanos embarcados contra su voluntad en las bodegas de los buques negreros “sino que castigaban brutalmente a quienes intentaban escapar de él”. Por eso, un marinero de la trata era “como un ‘salvaje blanco’, un depredador sexual, un violador en serie. (...) Eso es lo que eran algunos marineros de los barcos de esclavos”.¹⁰

Vale la pena, sin embargo, remarcar la diferencia de trato recibida por los marineros y, en oposición, por los oficiales de los buques negreros por parte de las autoridades coloniales españolas en Cuba, es decir, por parte de quienes estaban encargados de reprimir la trata ilegal. Una actitud que se reproduce también, como veremos más adelante, en el caso de los oficiales de la Armada británica, en África. Comparemos, por ejemplo, lo que le sucedió en la isla a un joven mozo gallego, de apenas 17 años, llamado Silvestre González con el trato recibido por un reputado empresario catalán de La Habana nombrado José Lluch. Ambos estuvieron igualmente implicados en la expedición de la goleta *Mercedita* (alias *Villanueva*), un buque negrero que había llegado a Cuba trayendo de África un cargamento de 122 esclavos. Un cargamento sigilosamente desembarcado en las cercanías de la capital cubana el 17 de septiembre de 1857.¹¹ Tras recibir un soplo sobre dicho alijo, las autoridades coloniales se vieron obligadas a intervenir y encarcelaron inmediatamente a todos los marineros enrolados en aquel buque negrero.

Uno de los detenidos fue Silvestre González, un joven gallego nacido en Pontevedra y emigrado a La Habana donde ejercía como “dependiente de fondas”, quien se había embarcado meses antes como “mozo de cámara” en el citado buque negrero. Al decretar su prisión provisional, el juez instructor le acusó de haber “saltado a tierra con dos de esos mismos negros la noche del día 17 de setiembre [...] por cuyo motivo lo capturó la policía”. Seis meses después de su detención, el 12 de marzo de 1858, González seguía encerrado en la cárcel de La Habana y el juez desestimó entonces su petición de libertad, confirmando y prorrogando su prisión preventiva. De nada le sirvió su corta edad, apenas diecisiete años, ni haber alegado que el capitán de la goleta *Mercedita*, Manuel Martínez, se había aprovechado “de su menor edad y de su poca experiencia” y le había engañado diciéndole que iban con el buque a Remedios (Cuba) y no a África.¹² No parecen haber sido argumentos suficientes para el inflexible juez español.

Cuatro días antes de desestimar la salida de prisión del joven mozo González, el 8 de marzo de 1858, el mismo juez había ordenado el ingreso en prisión del panadero catalán José Lluch Torrents por su implicación en aquella expedición. Un empresario cuyo negocio se situaba en la calle de Aguiar, muy cerquita de la céntrica calle de Obispo. Y es que otro empresario de la ciudad, el gallego Manuel Fajo Besada, afirmaba haberle comprado por 1.037 pesos fuertes dos esclavos traídos desde África en aquella goleta *Mercedita*, a los cuales había empleado en su fábrica de tabacos, ubicada en la calle Corrales, 55. Dos africanos llamados, en Cuba, Antonio y Andrés, cuyos verdaderos nombres bantúes eran Fate y Goma. Avisado previamente, el panadero José Lluch, quien era subteniente de la Compañía de Granaderos del segundo Batallón de Voluntarios de La Habana, tuvo tiempo de esconderse de manera que la policía fue incapaz de encontrarlo. Lluch no llegaría, de hecho, a entrar en la cárcel. Apenas dos semanas después de haberse dictado dicha orden de prisión preventiva en su contra, el 21 de marzo de 1858, su abogado entregó al juez una carta firmada por el rico comerciante habanero Salvador Samá Martí (futuro marqués de Marianao), en su condición de comandante de dicho Batallón de Voluntarios. En

aquel escrito Samá le informaba de que José Lluch Torrents se hallaba a su servicio como oficial de dicho cuerpo y añadía: “Me permitirá usted le anticipe que dicho Sr. Lluch goza de la mejor opinión suplicándole en caso posible le deje sufrir la prisión en dicho local”, es decir, el local de los Voluntarios. El juez aceptó, sin dudar, la propuesta del influente negrero catalán Salvador Samá ordenando inmediatamente “al Jefe de Policía para que suspenda la orden de prisión que contra el citado Lluch se expidió con fecha 8 del corriente mes”.¹³ La cómoda situación del panadero catalán no cambió a pesar de que aquellos dos africanos transportados en la goleta *Mercedita*, Fate y Goma, confirmasen dos días después, el 23 de marzo, que Lluch había estado directamente implicado en su “recepción” al desembarcar, aportando sendos testimonios en ese sentido que no dejaban lugar a dudas. Dejemos hablar, por ejemplo, al africano Fate (rebautizado en Cuba como Antonio):

Que en edad será como de veinte años; que residía en Congo de donde se embarcó para La Habana hará seis lunas en un barco de dos palos con otros compañeros cuyo número sería como de doscientos de los cuales murieron varios en la travesía; que llegados a La Habana fue el que contesta sacado de a bordo por el Piloto, cuyo nombre no recuerda, y conducido a una panadería con su compañero Andrés [Goma] cuyo establecimiento pertenecía a un hombre blanco que acaba de ver aquí refiriéndose en su dicho a D. José Lluch que se hallaba en la galería de este tribunal, esperando para prestar una declaración.¹⁴

El testimonio del africano Fate corroborando la declaración previa del gallego Fajo no modificó la decisión del juez. Es más, tres días después de haberse realizado tal declaración, el 26 de marzo de 1858, el también catalán Juan Canet, pagó en nombre de Lluch la fianza que el juez había fijado para que el panadero pudiese disfrutar de libertad provisional y aquel pudo reintegrarse entonces y sin problema a sus quehaceres cotidianos. Mientras tanto, el mozo Silvestre González (a quienes sus compañeros en la goleta *Mercedita* llamaban simplemente “muchacho”) seguía en prisión preventiva. Y nadie presentó ninguna carta por él ni pagó, en su nombre, fianza alguna.

■ LAS DISPARES FORTUNAS DE CAPITANES Y MARINEROS EN LA TRATA NEGRERA

Igual que el comerciante José Lluch consiguió eludir la prisión preventiva pese a su evidente implicación en el citado alijo, la mayor parte de los capitanes y demás oficiales de los buques negreros acostumbraban a salir indemnes de las investigaciones abiertas en Cuba sobre dichos alijos (si es que estas llegaban a producirse, situación harto improbable). Un experimentado capitán negrero era, de hecho, alguien muypreciado y apreciado por quienes armaban y financiaban aquellas arriesgadas pero rentables expediciones a las costas de África. Por esas razones, los comerciantes negreros se preocupaban y encargaban de proteger a los capitanes que comandaban sus buques. Así sucedió, por ejemplo, con el también catalán Pere (o Pedro) Mas Roig (alias, *el Pigat*), cuyo caso voy a plantear brevemente. Nacido en Vilassar de Mar, el Pigat acabó convirtiéndose en un reputado y experimentado capitán negrero. Un capitán cuya primera expedición a África (y después a Cuba) había tenido lugar en 1837, al mando de la goleta *Matilde*.¹⁵ Mas pudo acumular, a partir de entonces, una notable experiencia comandando otras expediciones similares. Estando en algún punto de Brasil, a principios de 1848, el Pigat se encontró con el marino cántabro Juan Manuel Bezanillas a quien incorporó como piloto del falucho o balandra *Columbia*, en una expedición que estaba organizando para ir a cargar más esclavos a la costa de África. Una vez en alta mar, Mas ordenó a Bezanillas “que si se encontraban con algún crucero inglés, él, Bezanillas, debía actuar como capitán del falucho y el Pigat había de figurar como pasajero”. Así lo acordaron ambos sin llegar después a encontrar con ningún buque británico; ni entre Brasil y África, primero, ni en la travesía entre las costas africanas y las cubanas, después.¹⁶

Tras cargar un total de 155 africanos en Wydah, arribó el falucho o balandra *Columbia* a la ensenada natural de Cabañas, cerca del puerto cubano del Mariel. Lo hizo en el mes de julio de 1848. Durante la travesía del Atlántico apenas habían fallecido, por cierto, cinco africanos, y Mas, Bezanillas y el resto de la tripulación pudieron así descargar 150 esclavos bozales, a los que escondieron en



Excmo. Señor.

He recibido el oficio de V. E. con
agosto con los tres que acompa-
ñan al Sr. Administrador
en comisión de rentas Mari-
timas de esta Plaza y de los
subalternos del Marítimo, rela-
tivos a la llegada allí de los
Bergantines Españoles, tres
atungos, con cargamento de
negros bozales, para que los
devuelvan Manifiesto y los
a V. E. si el V. E. y los

vana 22. de Nov. de 1833.

Respecto a lo que S. E. manifiesta en el
precedente oficio, q. se agregará a los autos
y se pasará a la toma de posesión de la Admon.
gral. manifiesta, deso p. concluido este asunto,
que no es de las atribuciones de la Audiencia
desde que interino la primera autori-
dad; y digase así p. la enunciada Depen-
dencia a la subalternos del Marítimo.

At. 

Tomó posesión en la Adm. g. de rentas
Marítimas p. la que se hizo la comunica-
ción prevenida. Tab. 22. de Nov. de 1833.



R. 3124 D-2

el cercano ingenio de Luis Lavader. No hay que olvidar que, tal como recogía el artículo 9 de la Ley Penal Contra el Tráfico Negrero, de 1845, que una vez se introducían los esclavos bozales en una finca o propiedad particular, no se podrá “en ningún caso ni tiempo [...] procederse ni inquietar en su posesión a los propietarios de esclavos con pretexto de su procedencia”.¹⁷

El Pigat y los suyos, tras haber descargado aquellos 150 africanos esclavizados y para seguir despistando a los funcionarios encargados de perseguir la trata, “sacaron todo el buque, el palo, calderas, velas y materiales y lo sumergieron en Cabañas, en el sitio en que estaba anclado, publicando que había salido para Nueva Orleans”. Mientras tanto, Mas, Bezanillas y el resto de oficiales y marineros de la tripulación de aquella expedición “fueron a la Habana, dejando el buque sumergido, el mástil y la vela entre los mangles, las velas, calderos y todo el aparejo en el ingenio del mencionado Lavader”, decía el falso capitán de la susodicha expedición. Hubo, sin embargo, un pequeño gran problema, con el que no habían contado los armadores de la balandra *Columbia*: el cántabro Juan Manuel Bezanillas llegó pronto a la conclusión de “que había sido engañado por el [verdadero] patrón de la balandra y defraudado después de sus haberes”. Indignado con el famoso Pigat, acudió entonces a buscar la protección del cónsul británico en La Habana, Joshua Tucker Crawford, ante quien realizó unas interesantes declaraciones, el 3 de agosto de 1848, que incriminaban directa y explícitamente al Pigat. Le informó del lugar exacto donde estaba hundido el falucho, en cuestión, así como de que el patrón de aquella expedición “está hoy en la Habana y reside en casa de los panaderos catalanes, en la plaza de Armas y era conocido a bordo de la balandra por Don Pedro Pigat”. Con aquella rica y detallada información en su poder quiso Crawford acudir ante el capitán general de Cuba, Federico Roncali, primer conde de Alcoy, quien no tuvo más remedio que ordenar la actuación del teniente gobernador del Mariel, el cual encontró, en efecto, aquel pequeño velero sumergido y en el punto indicado.

Para los funcionarios británicos destinados en La Habana y encargados de perseguir la trata ilegal, el indignado piloto Bezanillas estaba resultando ser una fuente de

acreditadas y veraces informaciones. Así, “en una segunda entrevista con Mr. Crawford, Bezanillas hizo aún otras revelaciones importantes y eran que de un momento a otro se aguardaba [que] llegase a Cabañas otro buque negrero, la goleta *Toro* con un cargamento de esclavos procedente de África, y que un bergantín, el *Goleta*, antes *Correo de la Península* estaba en Cabañas, habiendo hecho aguada y esperando solo que su aparejo estuviese completo para dirigirse a la costa de África”. Agradecido con aquel locuaz protagonista de la trata llamado Bezanillas, el cónsul Crawford intentó que el capitán general le asegurase total inmunidad a cambio de su testimonio, pero el conde de Alcoy se resistió, elegantemente, a hacerlo. Es más, Roncali decía que “habiendo examinado la Ley penal contra el tráfico negrero fue de opinión de que no estaba autorizado para arrestar al patrón de la balandra *Columbia*” y conminaba a Bezanillas a acudir a la Real Audiencia porque “es el único tribunal competente para entender en delitos relativos al tráfico de esclavos”. Para evitar, sin embargo, que aquel marino español declarase ante un tribunal también español Crawford consiguió que Roncali aceptase escuchar sus declaraciones en su residencia oficial de campo, la célebre Quinta de los Molinos. Allí fue Bezanillas, el 5 de agosto de 1848, facilitando todo tipo de detalles sobre la citada expedición. Así, con aquella información recibida directamente y en cuanto máxima autoridad de la isla, el capitán general Roncali “mandó arrestar al patrón del *Columbia*”, el famoso Pedro Mas, *el Pigat*.¹⁸

¿Acaso encontraron y encerraron al Pigat en la cárcel de La Habana? Pues no, en absoluto. De hecho, tras pasar unos días escondido tranquilamente en algún punto de la capital cubana, “el patrón del buque Pedro Pigat se fugó. Se embarcó en Regla a bordo del vapor americano *Crescent City* y salió para New York el 18 de agosto al mismo tiempo que el Sr. [Julián] Zulueta, bajo cuya protección se suponía había verificado su fuga”. ¿Y qué pasó, mientras tanto, con Bezanillas, en La Habana? No sabía aquel marino cántabro que al declarar ante Roncali había escrito su propia sentencia: pese a sus buenas palabras y a pesar de la insistencia del cónsul británico, el capitán general de Cuba no solo no quiso acceder a otorgarle la inmunidad sino que mandó detenerlo tras informarle

Grabado de una vista del puerto de
La Habana, isla de Cuba.
(Museu Marítim de Barcelona).



de que “la pena menor” por ser el oficial confeso de un buque negrero, era de “dos años de trabajos en las obras públicas con cadenas”. Quiso tranquilizarle, no obstante, diciéndole que “se comprometía a tramitar el indulto con la Reina, del que no dudaba”. Así, en agosto de 1848 “Bezanillas fue puesto entre los reos ordinarios en una parte de la cárcel llamada La Galera mientras que el verdadero piloto del buque negrero [...] estaba mejor tratado y fue colocado en la otra parte que se llama la Sala Libre”, denunciaban los funcionarios del consulado británico en La Habana. Finalmente, tras una larga instrucción, el tribunal competente acabó sentenciando a Bezanillas “a un año de prisión, con cadena y trabajo a las obras públicas”. Cabe señalar que antes incluso de hacerse pública aquella sentencia el marino cántabro había pasado encarcelado “un año y diez meses durante la decisión del caso”.¹⁹ O sea que la duración de la prisión preventiva acabó excediendo, con mucho, la propia pena impuesta por el tribunal.

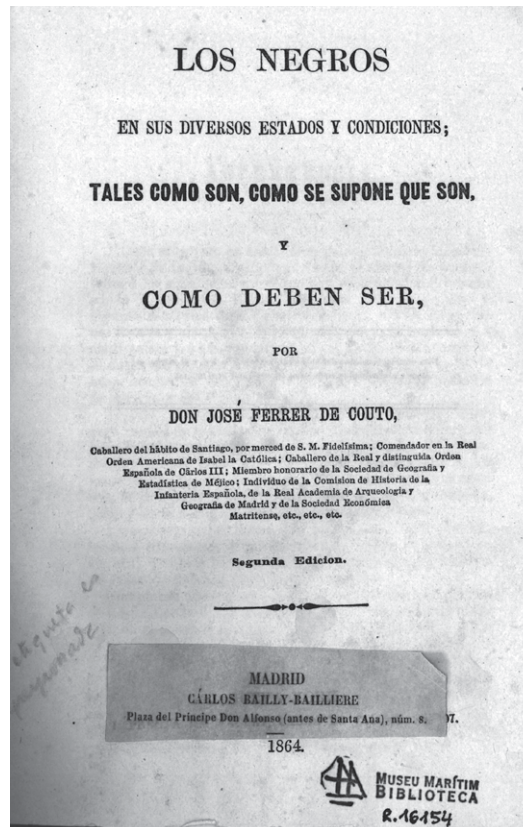
La indignación británica por aquel asunto tan escandaloso había llegado hasta el Parlamento de Londres. Allí, ante la Comisión dedicada a evaluar la política del Gobierno en materia de tráfico de esclavos, declaró su ministro de Exteriores, Lord Palmerston. Y lo hizo, el 24 de mayo de 1849, en los siguientes términos:

Fue preso el piloto que se había ofrecido a declarar contra los interesados pero al Capitán que podía haber informado respecto a los propietarios se le permitió ir a New York con el Sr. Zulueta que era el sujeto por cuya cuenta se trajeron los negros y un gran número de ellos se entregó al mismo Zulueta con pretexto de adjudicárselos como emancipados.²⁰

A Bezanillas le sirvió de poco aquel solemne discurso. Como tampoco le había servido de nada la promesa de solicitar su real indulto que le había hecho Roncali. En contra de tal promesa y mientras duró la instrucción del caso, el entonces capitán general de Cuba “no se creyó en deber de solicitar de la Reina de España un indulto a favor del delincuente Bezanillas porque este no había sido aun condenado”. Y cuando ya contaba con una condena en firme, el 31 de agosto de 1850, Bezanillas seguía

encerrado en la cárcel de La Habana mientras que la máxima autoridad de la isla seguía insistiendo en “que nada podía hacer a favor de aquel desgraciado”.²¹ Como puede apreciarse, el trato recibido por el locuaz Bezanillas por parte de los funcionarios españoles con que acabó tropezando, tanto en La Habana como en Madrid, fue ciertamente duro e inmisericorde. Una dureza que contrasta con la tibieza y benevolencia con la que aquellos mismos funcionarios y autoridades trataron al verdadero capitán del falucho o balandra *Columbia* (y de otras muchas expediciones más), el catalán Pedro Mas, quien se benefició entonces de la protección del influyente Julián Zulueta, uno de los principales negreros de La Habana.²² Los británicos conocían, de hecho, la estrecha cercanía entre Zulueta y el entonces capitán general de Cuba, Federico Roncali, a quien acusaban de actuar como un cómplice necesario y relevante en sus ilegales negocios.²³

De forma similar a lo sucedido en el caso del Pigat, fueron pocos, muy pocos, los capitanes y oficiales que tuvieron que soportar efectivamente penas de prisión por su dedicación a la trata ilegal, pese a que las leyes y los tratados los consideraban precisamente los principales responsables penales de dicha actividad. Ya a los doce años de haberse firmado entre España y la Gran Bretaña el primer tratado para la abolición del tráfico negrero, o sea, en 1829, el embajador británico en Madrid había llamado “la atención sobre la impunidad [...] [de] los capitanes, pilotos y maestros de los buques negreros”; unos oficiales a los cuales se les debía imponer “una pena de 10 años de presidio en Filipinas” en atención al citado acuerdo bilateral de 1817. Ahora bien, según denunciara aquel embajador “no parece [...] que esta [pena] se haya aplicado jamás y por eso sucede, según lo comprueba la copia que incluye de un oficio de los individuos de la Comisión mixta de Sierra Leona que se vuelven a presentar ante ella los mismos individuos sentenciados”.²⁴ Aquella impunidad de que gozaron la mayor parte de los capitanes y demás oficiales de la trata negrera contrasta precisamente con la precariedad en la que se movían los marineros de dicha actividad ilegal, especialmente tras la aprobación de la Ley penal de 2 de marzo de 1845. De hecho, si el embajador británico en Madrid se había quejado, en



abril de 1829, de que “respecto a los marineros el caso es diferente [al de los oficiales]. Para ellos no hay castigo, son puestos desde luego en libertad y por consiguiente no hay cosa que les impida volver a su antigua ocupación”, la situación cambiaría radicalmente tras la aprobación de la Ley penal de represión del tráfico negrero, aprobada el 2 de marzo de 1845. Según el segundo artículo de aquella ley, “los marineros y demás equipaje del barco apresado con negros bozales a bordo, procedentes

del continente de África, sufrirán la pena de cuatro años de presidio si no hubiesen hecho resistencia y la de seis años si la hubiesen hecho”.²⁵

Así, frente a los catalanes Pedro Mas, *el Pigat*, y José Lluch Torrents, implicados en sendas expediciones negreras (en 1848 y 1858, respectivamente) quienes pudieron eludir fácilmente la prisión provisional (en buena medida, gracias a la influencia mostrada por sus respectivos padrinos Samá y Zulueta), desde 1845 en adelante muchos

marineros tuvieron que pasar largas temporadas en la cárcel de La Habana, sin padrinos algunos que se interesasen por su suerte. Así les acabó sucediendo, como vimos, a Pancho Hernández, a Francisco Rodríguez y a Luis Fernández, sin ir más lejos. Cabe añadir, sin embargo, que aquel trato otorgado de manera tan señaladamente diferente a los oficiales de los buques negreros, por un lado, y a los marineros de esos mismos buques, por el otro, no fue un rasgo exclusivo de los funcionarios españoles. Así acostumbraron también a actuar los funcionarios y militares británicos encargados de perseguir el tráfico de esclavos, especialmente los desplegados en África. Y es que cuando los marineros de la trata eran detenidos por los patrulleros ingleses que operaban en las costas africanas, acostumbraban a ser tratados de forma inicua y arbitraria, a menudo degradante. No así los capitanes. Dejemos hablar, en este caso, a Joaquín Zugasti, quien llegó a Freetown en la primavera de 1858 para ejercer como nuevo cónsul español en Sierra Leona. En un escrito remitido a sus superiores y fechado el 15 de mayo de aquel año, un sorprendido Zugasti describía la situación de desamparo en que se encontraban los marineros españoles cuando eran detenidos por los militares británicos. Una situación que contrastaba con la benevolencia con la que aquellos mismos funcionarios de Su Majestad Británica trataban a los oficiales de los buques negreros apresados. En palabras de Zugasti:

Tres han sido las aprensiones que han conducido a esta plaza los cruceros ingleses después de mi llegada, la una la goleta sueca a que pertenecían los trece marineros citados; las otras dos un bergantín y una corbeta americanos porque venían cubiertos de estos colores, pero todas ellas de propiedad española, mandadas por capitanes extranjeros. ¿Y qué hacen estas autoridades a la llegada de estas presas? Dejan en libertad a sus capitanes, les dan los medios de embarcarse, les autorizan a retirar del buque apresado todo cuanto quieren de lo que los apre[he]nsos han dejado, en cambio de declaraciones con que anularían cualquier reclamación que pudiera elevarse ya fuese por este consulado, ya por los propietarios de aquellos buques. ¿Y cuál es en cambio la que observan con los tripulantes españoles? Se les tiene en calidad de prisioneros todo el tiempo que lo creen

necesario, se les despoja de todo cuanto tienen del modo más bárbaro pues se les quita no solo el dinero y su ropa, pero los relojes a los que los tienen y hasta las sortijas buenas o malas que traen a los dedos. Se les deja, en fin, sin ningún recurso en cualquier costa, pues todo punto es bueno para abandonarlos, y si alguno traen consigo es por la necesidad de conducir el buque apresado [...]. El buque tan pronto como es apresado es saqueado por los cruceros sin esperar a que sea declarado buena o mala presa".²⁶

Unas semanas antes el propio Zugasti había narrado la odisea de los trece marineros españoles que formaban parte de la tripulación de una goleta de bandera sueca armada en Cuba y apresada por los ingleses en la desembocadura del río Pongo, en la actual república de Guinea. Según su testimonio, el 18 de abril había llegado a Freetown un crucero inglés...

[...] con una goletilla sueca apresada en las aguas de Río Pongo. Tres días después de haber salido el vapor correo, con que se embarcó para Inglaterra el capitán de aquella goleta, de nación belga y en absoluta y entera libertad, al salir de nuevo para su servicio el vapor inglés, pusieron en tierra a ocho marineros a los que obligaron antes a declarar a bordo, donde se hallaban en calidad de prisioneros, que no tenían nacionalidad alguna, a pesar de que estos decían ser españoles. No solo no querían oír esta declaración pero lo que es más que los aseguraron que no había aquí cónsul de España y no solo lo decían así los oficiales todos del vapor sino que lo mismo les repetían las otras autoridades, incluso el Sr. Gobernador, que como tantas aves de rapiña, temían se les escapase la presa. Estos pobres desgraciados a quienes han dejado desprovistos de todo y en la mayor miseria, así que se han encontrado en tierra se han presentado en este consulado para que les asistiese en lo necesario, declarándome que efectivamente el buque tenía la bandera sueca y que había salido de la isla de Cuba, despachado para Buenos Aires pero con destino a estas costas para hacer un cargo de negros en el punto donde han sido apresados. Y aunque el buque, por cuanto se me ha dicho por los mismos, sea de propiedad española, no he creído deber reclamar este derecho porque el capitán que lo mandaba ha dado todas las declaraciones que son necesarias [...]. El hecho es que estos ocho marineros, con cinco más que se hallan en el Río Pongo, se

encuentran en la más miseria y que yo me veré en la absoluta necesidad de asistir con lo más preciso [...]. Se me ha dicho por uno de los ocho marineros que en tanto que se han hallado a bordo de dos vapores de guerra ingleses, uno el apresador y el otro que lo conjuntó a esta, que no han sido ni bien ni mal tratados, que han sufrido dos o tres registros personales en los que los han hecho quitar hasta la camisa. Me asegura también que todos los efectos del buque, tanto de provisiones de boca como enseres del bordo, fueron saqueados a beneficio de los dos vapores, tomando el segundo lo que el primero había dejado porque no le convenía”.²⁷

Unos días después de la arribada a Freetown de aquellos ocho primeros marineros, allí llegaron también los “otros cinco [jóvenes marinos] dejados en Río Pongo” consignaba Zugasti. Y añadía: “el estado de estos [cinco] desgraciados era lastimoso, dos de ellos atacados de la fiebre y uno de ellos muerto el 10 del actual” mes de mayo.²⁸ No fue aquel un caso puntual, aislado. Arturo Arnalte recogió en su día otro ejemplo similar, denunciado asimismo por el cónsul español Joaquín Zugasti, acaecido unos meses después, en agosto de 1858: el caso de los marineros de la goleta americana *Lidia*, quienes eran en su “mayoría españoles” y quienes “fueron robados y abandonados [por los británicos] en Whydah, donde casi todos perecieron”.²⁹

En las palabras de Zugasti aparecen referencias tanto a las enfermedades como a la muerte que amenazaban siempre la vida y los cuerpos de los marineros. Y sus relatos resumen parte de las desventuras de los marineros (españoles) de la trata. Unos marineros que estaban sujetos, por otro lado, al poder cuasi omnímodo de los capitanes negreros, quienes actuaban con total arbitrariedad e impunidad y, en ocasiones, también con total brutalidad. Así sucedió, por ejemplo, con el capitán negrero Gaspar Roig Llenas (primo hermano, por cierto, del Pigat, Pere Mas Roig), quien no dudó en asesinar al vigía de su falucho *Sí* por no haberse dado cuenta a tiempo de que se aproximaba un buque de la Armada británica, mientras aquel pequeño velero estaba fondeados frente a Gallinas, cargando esclavos.³⁰ Sobrevivir a la travesía del Atlántico y haber llegado a Cuba sano y salvo no siempre era garantía de salir con vida de aquella empresa; a veces los

desventurados marineros debían superar otro tipo de obstáculos, también en la isla. Y es que para algunos consignatarios de los alijos en Cuba los marineros que les habían traído la carga se podían llegar a convertir en testigos molestos de una actividad ilegal. Hubo, de hecho, algún caso en el que los dichos consignatarios ordenaron acabar con la vida de los jóvenes marinos que habían traído los esclavos, desde África. Siendo como era la trata una peculiar actividad mercantil basada en una violencia extrema, presente en todas sus fases, cualquier recurso era imaginable para evitar riesgos, incluyendo el asesinato premeditado de los propios marineros.

Así había sucedido, por ejemplo, en la primavera de 1853, con seis marineros norteamericanos que habían llegado, también a la zona de Vuelta Abajo, con un buque negrero. Hablo de una expedición organizada desde la capital cubana por el portugalujo Manuel Calvo Aguirre y por Narciso Pla, quienes fletaron un velero estadounidense. Una bricbarca que desembarcó, en el mes de abril y en la ensenada de Cortes, “296 bozales lucumís que fueron conducidos a la hacienda montuosa nombrada Valle, perteneciente a Don Pío Díaz”. También en aquel caso (como en el buque donde viajaron, trece años después, Pancho Hernández, Francisco Rodríguez y Luis Álvarez) el buque negrero fue incendiado enseguida, tras haber descargado todos los africanos esclavizados, “en la misma ensenada sobre los Cayos de Cortes” para hacer desaparecer pruebas. Muy poco después desaparecieron también del lugar tanto el capitán como el piloto del buque, ambos españoles, quienes fueron primero al pueblo de Bailén, luego al surgidero de Batabanó y, desde allí, se trasladaron finalmente a La Habana. Unos oficiales que dejaron solos y prácticamente desamparados a los nueve marineros norteamericanos que les habían acompañado en la travesía, desde África. Hubo tres que robaron un bote e intentaron fugarse, pero pronto fueron detenidos, presos y mandados a la cárcel de La Habana. Los otros seis “fueron llevados y dejados en los bajos de San Felipe donde se le enviaban los alimentos que desde cierta distancia de tierra se les arrojaba a fin de que no pudiesen apoderarse del bote o canoa. Después se les trasladó a los Cayos de Cortes y finalmente a los montes de la Grifa,

persuadiéndolos de que serían conducidos a La Habana en un buque expresamente destinado a ese objeto”, narraba un funcionario inglés destinado en La Habana para la represión de la trata, el cual había recogido detallados informes sobre dicha expedición.³¹

El mismo individuo revela la truculenta historia que sucedió inmediatamente después. Según él, “durante su mansión en la Grifa se concibió el proyecto de asesinarlos y hasta se mandó buscar al territorio de Mantua a un parido nombrado Aranda pero ya sea por la extrema vigilancia de los marineros que no se separaban un momento o bien por oposición de algunos de los del club de Dn. Pío Díaz, autor del proyecto, ese pensamiento no se realizó”. Una vez hubieron desestimado aquel primer escabroso plan urdieron otro que pasaba igualmente por forzar la desaparición, incluso físicamente si fuese preciso, de aquellos seis incómodos testigos. Acordaron llevarlos a la Hacienda San Francisco, propiedad de Julián Linares, en Mantua. A Linares le encargaron que los hiciese desaparecer a cambio de 100 onzas de oro. En palabras de nuestro anónimo informante: “Siendo Linares un famoso asesino, receptor de piratas y malhechores en su hacienda que forma la ensenada de San Francisco y Guadiana, es de presumir que la consignación de los marineros era de muerte”. Aún así, seis hombres eran muchos para que uno solo pudiera darles muerte de forma directa. Entonces, prefirió Linares embarcar a aquellos seis marineros “en una frágil canoa y echó al mar” tan frágil embarcación “para que arrastrados por las corrientes perecieran al rigor de los elementos o del hambre”. La historia no tuvo, sin embargo, el final deseado por Díaz o por Linares. Aquellos seis infelices fueron encontrados, en alta mar, por la goleta de guerra española *Habanera*. Tras rescatarlos del bote, los oficiales de la Armada los entregaron a los tripulantes de la corbeta *Josefa*, cuyo patrón los acabó llevando a La Habana. Una vez en la capital cubana “la autoridad los mandó a la cárcel y como quiera que antes de ser puestos a la disposición superior se les llevó a la casa de los armadores, estos cuidaron de darles dinero y de instruirlos de lo que habían de declarar ofreciéndoles protección e infundiéndoles terror para el caso de que se desviasen”, relataba el funcionario británico.³² No cabe duda de que fue,

aquella, una historia de terror. Una de tantas historias de terror vinculadas a la trata ilegal. Se trató de una expedición en la que tanto los oficiales del buque como los armadores, los consignatarios e incluso los compradores de los esclavos en Cuba salieron impunes, pero donde los jóvenes marineros norteamericanos acabaron en la cárcel. Un final parecido al que acabó teniendo el joven marinero canario Pancho Hernández, trece años después, con cuya detención abrimos este artículo.

■ CONCLUSIONES

La trata negrera en el Atlántico sirvió para movilizar a más de doce millones de hombres, mujeres y niños desde sus africanos pueblos de origen hacia territorios americanos, forzados a cruzar el atlántico contra su voluntad y a trabajar, también contra su voluntad, como esclavos en el Nuevo Mundo. En el caso español, la firma de sendos tratados con Gran Bretaña (en 1817 y en 1835) y la ulterior aprobación, en 1845, de la Ley Penal que castigaba con penas de cárcel a quienes se dedicaban a la trata negrera no sirvieron, de hecho, para acabar con dicho tráfico sino, tan solo, para convertirlo en ilegal.³³ No en vano, los cálculos más prudentes cifran en 550.000 los africanos llevados a Cuba desde África a partir de 1820 y hasta 1866, es decir, mientras la trata atlántica se mantuvo ilegalmente en la mayor de las Antillas.³⁴ Una actividad tal implicó una alianza entre agentes de todo tipo, de diferentes orígenes y domicilios; hablamos, por lo tanto, de una actividad empresarial claramente transnacional.³⁵ De una actividad, también, para la que se requirieron amplísimos contingentes de marineros de procedencias y nacionalidades diversas; muchos de los cuales españoles.

A partir del relato pormenorizado de algunos ejemplos bien documentados, este trabajo ha pretendido ofrecer un cierto acercamiento al papel que jugaron dichos marineros (sobre todo los españoles) en la trata negrera, en sus últimos veinte años. O sea, entre la aprobación de la Ley Penal, en 1845, y la desaparición de dicha actividad, en 1866. Hemos podido reflexionar, en esa línea, sobre el rol que jugaron unos marineros quienes fueron cómplices necesarios para el buen funcionamiento de una actividad que, en

las décadas centrales del siglo XIX, seguía convirtiendo a los africanos en mercancía humana, requiriendo de una notable brutalidad, pero quienes a su vez y en ocasiones acabaron convirtiéndose en víctimas de esa misma brutalidad, y pagaron con la cárcel, en muchos casos, o con su vida, en otros, su participación en una actividad tan arriesgada y lucrativa como clandestina y violenta.

■ NOTAS

1 Este trabajo se enmarca en el proyecto colectivo de investigación HAR2015-67365P: “La participación española en el tráfico de esclavos y los legados de la esclavitud, 1765-1886”.

2. Mientras no se diga lo contrario, para la detención y los interrogatorios de los marineros Pancho Hernández, Francisco Rodríguez y Luis Fernández, cfr. Archivo Nacional de Cuba [en adelante, ANC], Miscelánea de Expedientes, legajo 3747 AV.

3. British Parliamentary Papers, *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, Loanda and New York and reports from British Vice-Admiralty Courts and from British Naval Officers relating to Slave Trade*. From January 1, to December, 31, 1865. Class A, p. 10-12.

4. Los nombres y descripciones físicas de los tres oficiales del barco proporcionados por los marineros apresados no coinciden del todo entre sí. Frente a la caracterización ofrecida por Francisco Rodríguez, Pancho Hernández afirmaba: “El capitán Vicente, el cual era alto, grueso, de barba rubia, pelado a punta de tijera, de poca barba y de nación portugués pero que hablaba algo de español; que el piloto se llamaba José, de estatura baja, que hablaba el español, aun cuando no muy bien, delgado y como de 50 a 55 años de edad; el contramaestre cuyo nombre ignora porque a bordo no se le conocía más que por nuestro amo, era de estatura regular, como de 32 años y de poca barba”. Luis Fernández afirmó, por su parte, que el capitán se llamaba Juan (no Vicente) y que era “alto, grueso y trigüeño, como de 30 años”. Coincidió, por otro lado, con Pancho Hernández al afirmar que el nombre del piloto era José.

5. ANC, Miscelánea de Expedientes, legajo 3740 A. Según el marinero Silvestre González: “[...] Dijo que venía un negrito hijo del Rey de un país que lo entregó al Capitán regalándole algunos negros para que los traiga a La Habana”. Preguntados si conocían a Sirga dos de aquellos esclavos afirmaron, por su parte y al unísono: “Que sí lo conocían pues era hijo de Mangobo Fernando

de Congo y vino en el mismo buque que ellos sirviendo en la Cámara del Capitán”.

6. Arturo MASRIERA, *Oliendo a brea. Hombres, naves, hechos y cosas de mar de la Cataluña ochocentista* (Barcelona, Editorial Políglota, 1926), p. 159.

7. Antonio ALTADILL, *Barcelona y sus misterios*, vol. I, p. 146.

8. Marcus REDIKER, *El barco de esclavos. Una historia humana* (La Habana, Imagen Contemporánea, 2014), 156-160.

9. Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (AHPB), Escribanía de Marina, J. M. Planas Compte, manual de 1839, fols. 205r-206v, 16.03.1839; fols. 209r-210r, 18.03.1839. Otro ejemplo que avala esa mayor remuneración de los marineros en las expediciones negreras viene con la contrata de la fragata *Hermosa Cubana*, un buque de la matrícula de Santiago de Cuba. Zarpó también aquel buque rumbo a la mayor de las Antillas unas semanas después y sus marineros cobraban 13 pesos fuertes al mes y los “individuos” 10; cfr. AHPB, Escribanía de Marina, J. M. Planas Compte, manual de 1839, fol. 274, 26.04.1839.

10. Marcus REDIKER, *El barco de esclavos. Una historia humana* (La Habana, Imagen Contemporánea, 2014); las citas literales en las páginas 6, 164, 265 y 283.

11. La cifra de 122 esclavos desembarcados (y solo 85 capturados) en: British Parliamentary Papers, *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope and Loanda and reports from British Naval Officers relating to Slave Trade*. From April 1, 1857 to March, 31, 1858. Class A, 44.

12. ANC, Miscelánea de Expedientes, legajo 3470 A.

13. ANC, Miscelánea de Expedientes, legajo 3470 A.

14. ANC, Miscelánea de Expedientes, legajo 3470 A.

15. Xavier Sust FATJÓ, “La captura de la goleta Matilde comandada pel capità vilassarenc Pere Mas Roig (a) ‘el Pigat’. Any 1837”, en *Singladures*, 33 (2016): 9-34.

16. Archivo Histórico Nacional [en adelante, AHN], Estado, legajo 8042, documento 5 (13).

17. *Gaceta de Madrid*, 3 de marzo de 1845, 1.

18. AHN, Estado, legajo 8042, documento 5 (45).

19. AHN, Estado, legajo 8042, documento 5 (45).

20. AHN, Estado, legajo 8043, documento 1 (2).

21. AHN, Estado, legajo 8042, documento 5 (45).

22. Abundantes noticias y reflexiones sobre La Habana como emporio negrero en el siglo XIX en Michael ZEUSKE, “La Habana and Nueva Orleans/New Orleans. Two Metropolis of Slave Trade”, en *New Orleans and the Global South. Caribbean, Creolization,*

Carnival, Ottmar Ette y Gesine Müller (eds.) (Hildesheim - Zurich - Nueva York, Olms, 2017), 351-391.

23. AHN, Estado, legajo 8042, documento 2: "También manifestó Mr. Kennedy [...] que había sabido que los Sres. Zulueta y Parejo que se dice han habilitado dos buques para el tráfico de esclavos habían ido a solicitar la indulgencia del Capitán General para la introducción de estos negros".

24. AHN, Estado, legajo 8033, documento 12.

25. *Gaceta de Madrid*, 3 de marzo de 1845, 1.

26. AHN, Estado, legajo 8048, 16 (3).

27. AHN, Estado, legajo 8048, 16 (3).

28. AHN, Estado, legajo 8048, 16 (4).

29. Arturo ARNALTE BARRERA, "El Tribunal Mixto Anglo Español de Sierra Leona, 1819-1873" (tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1992), 278.

30. ARNALTE BARRERA, "El Tribunal Mixto Anglo Español de Sierra Leona, 1819-1873" 165. Una breve aproximación biográfica al capitán negrero Gaspar Roig en Martín RODRIGO: "Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell", en *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, Martín Rodrigo y Lizbeth Chaviano (eds.) (Barcelona, Icaria, 2017), 101-130.

31. AHN, Estado, legajo 8047, doc. 18 (2).

32. AHN, Estado, legajo 8047, doc. 18 (2).

33. Un reciente e interesante trabajo de conjunto sobre la implicación de españoles en la trata negrera, especialmente en su fase ilegal y desde las costas africanas, en Gustau NERÍN, *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*, (Barcelona, Pòrtic, 2015).

34. El factor determinante fue la demanda de mano de obra, especialmente para las plantaciones de caña en la isla, en tiempos de lo que ha venido a denominarse, "segunda esclavitud", *cfr.* Dale W. TOMICH, *Thorugh the Prism of Slavery. Labor, Capital, and World Economy* (Rowman & Littlefield Publishers, 2004).

35. Sobre las redes transatlánticas de financiación de la trata ilegal, *cfr.* John HARRIS, "Circuits of wealth, circuits of sorrow: financing the ilegal transatlantic slave trade in the age of suppression, 1850-1866", *Journal of Global History*, núm. 11 (2016): 409-429.

