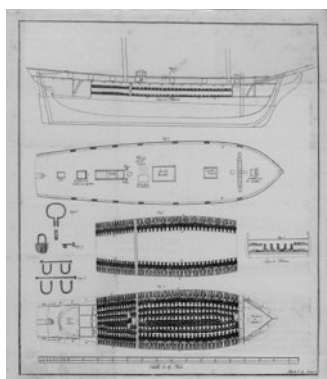


# Hombres y barcos del comercio negrero en España (1789-1870)

Javier Moreno Rico  
Historiador Marítimo

Data de recepció: 2 d'agost de 2017  
Versió definitiva: 21 de novembre de 2017



## ■ RESUMEN

El conocimiento que poseemos sobre las circunstancias en las que se desarrolló la vida de las tripulaciones de los buques españoles dedicados al tráfico de esclavos entre 1789 y 1870, el periodo de mayor auge, es escaso a pesar de constituir uno de los capítulos más notables de la historia social de nuestra marina mercante. Este artículo es una primera aproximación al asunto. El trabajo está estructurado en cinco partes: panorama histórico-político, magnitud del fenómeno, marco geográfico, buques y vida de las tripulaciones. El último apartado es el más extenso y para su elaboración se han utilizado fuentes documentales inéditas hasta hoy.

**Palabras clave:** trata atlántica, buques negreros, tripulaciones

## ■ ABSTRACT

The knowledge we possess regarding the living circumstances of the crews of Spanish slave trade dedicated ships between 1789 and 1870, its greatest boom period, is limited in spite it is one of the most remarkable chapters of the social history of our merchant marine. This article is a first approximation to this subject. The article is divided in five parts: historical-political panorama, magnitude of the phenomenon, geographical frame, ships and life of the crews. The last and most extensive section has been elaborated using documentary sources unpublished until today.

**Key terms:** Transatlantic Slave Trade, Slave Ships, Crews

## ■ INTRODUCCIÓN: LA TRATA EN ESPAÑA ENTRE 1789 Y 1870

El 28 de febrero de 1789, Carlos IV estableció la liberalización del comercio de esclavos –finiquitando el sistema de “asientos” establecido en 1595– y decretó, tres meses más tarde, un nuevo Código Esclavista. Aquellas medidas posibilitaron el incremento de la demanda de esclavos en

Prórroga de 1804 de la Real Cédula expedida por el rey Fernando VII en 1789 relativa al fomento del comercio de esclavos en las colonias de América. Se indica en qué puertos de las colonias americanas pueden descargarse. Se prorroga, por doce años para españoles y por seis años para los extranjeros, conforme a la normativa del Decreto de 24 de noviembre de 1791, con las ampliaciones de los decretos posteriores. (Museu Marítim de Barcelona).



*El Rey*

Con el objeto de fomentar la agricultura de la Provincia de Caracas e islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, permiti por mi R<sup>a</sup> Cédula de veinte y ocho de febrero de mil setecientos ochenta y nueve a todos mis vasallos vecindades ó residentes en estos mis dominios, y los de Indias, que pudiesen pasar en embarcaciones propias ó fletadas de su cuenta a comprar Negros á qualquiera parage donde los hubiere, llevando el dinero y frutos que necesitasen para ello, con libertad de todas contribuciones á la introduccion de los Negros en d<sup>ha</sup> Isla y Provincia de Caracas, y con expresa prohibicion de retornar otro algun efecto comerciable. Concedi tambien á los extrangeros, por el artículo 3 de la citada Cédula, que por el tiempo de dos años pudiesen conducir Negros á los puertos habilitados, baso la misma franquicia de derechos á la introduccion de los Negros, pagando los establecidos por extraccion de la plata y frutos provenientes de sus ventas. Cumplido el termino de los dos años se expidió otra Real Cédula en siete y quatro de noviembre de mil setecientos noventa y uno, por la qual se permitió, como en la anterior, á mis vasallos vecindades ó residentes en España e Indias, que pudiesen pasar en embarcaciones propias ó fletadas de su cuenta á qualquiera puerto

Cuba y el consiguiente aumento del tráfico: mientras que en 1765 el comercio de negros bozales tan solo requería seis buques, en 1778 eran necesarios 200; aproximadamente el 50% de aquel comercio se realizaba de contrabando. El dato de que, entre 1789 y 1804, se promulgaron once ordenanzas reales sobre la trata de esclavos evidencia la complejidad del asunto.<sup>2</sup>

El 1 de marzo de 1808 entró en vigor la ley que prohibía el comercio negrero en Gran Bretaña. A partir de aquel momento, el Gobierno británico se convirtió en el paladín de la lucha contra la trata. Ocho países –entre ellos España– se sumaron a la oposición al tráfico de esclavos en el Congreso de Viena de 1815. En septiembre de 1817, España y Gran Bretaña firmaron su primer tratado al respecto. Según aquel primer compromiso, España no podía dedicarse al comercio negrero al norte del ecuador, ni tampoco al sur a partir de mayo de 1820. Los capitanes que violaran aquel pacto serían condenados a diez años de presidio en Filipinas y los esclavos serían liberados. Se estableció una compensación de 400.000 libras por parte del Gobierno de Gran Bretaña para las compañías españolas afectadas. Los buques de guerra de ambos países quedaron autorizados a registrar las embarcaciones mercantes del otro. Y se constituyeron dos tribunales mixtos, uno en Sierra Leona y el otro en La Habana para juzgar a quienes no respetaran el acuerdo, y sus veredictos serían inapelables.<sup>3</sup> Aquel acuerdo, que establecía una fecha de caducidad para la trata legal, provocó un aumento substancial de las patentes para traficar con negros. En 1819, por ejemplo, el comandante de Puerto Rico solicitó más patentes para realizar el comercio de “negros bozales” porque se le habían agotado las existencias. El Gobierno también tuvo que hacer frente a demandas improcedentes: denegó la solicitud de la casa Bustamante de Cádiz de traer, más tarde del mes de mayo de 1820, 1.600 negros para La Habana cuya compra tenía apalabrada con Fco. Félix Sousa, Andrés Pinto de Silveira y el negro Giraldo Ron Pereira, factores en el tráfico negrero en los puertos de Pope Chico y Orín de África en la costa del Oro al norte del ecuador. Las autoridades españolas también rechazaron la solicitud del capitán francés de la marina mercante Juan Pecarrere, establecido

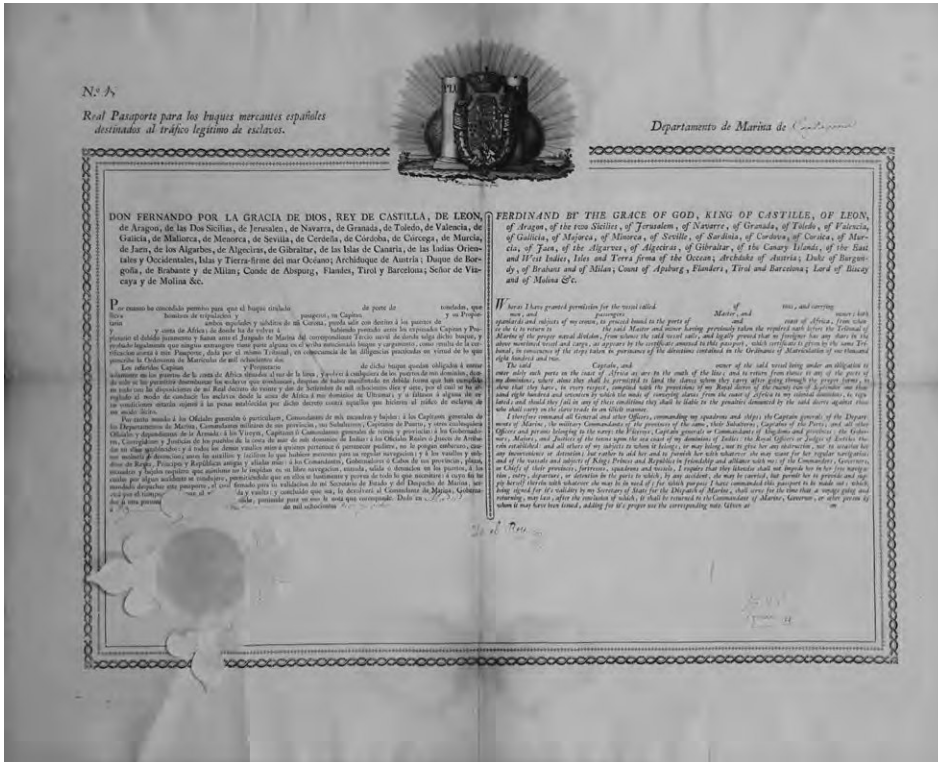
en La Habana, para comerciar con negros con un barco comprado en Bayona dado que el acuerdo con Gran Bretaña prohibía la trata a los extranjeros en Cuba.<sup>4</sup> En cambio, sí se le libraron las patentes correspondientes al comerciante D. Herrison de Puerto Rico para trasladar 2.000 negros bozales, en dos barcos de 400 negros y cuatro de 300 que zarparían de Londres o Burdeos, a Puerto Rico y Cuba.<sup>5</sup>

Gran Bretaña también firmó con Portugal dos tratados (22/1/1815 y 28/7/1817) similares a los suscritos con España en los que se prohibía a Portugal el acceso a los territorios situados al norte del ecuador pero no a los situados al sur. El hecho de que Portugal considerara como propia aquella zona de África provocó conflictos con algunos buques de comerciantes españoles: el conde de Casaflores, delegado del Gobierno español en Río de Janeiro, informó a la Secretaría de Estado en abril de 1821 que los bergantines *Santa Rita* (a) *El Mataronés* –cap. José Ibarquengoitia– y *Recuperado* –cap. Victor Barreda– ambos del comercio de La Habana, habían sido apresados por dos buques de guerra portugueses en la costa de Angola acusados de piratería; supuestamente, las embarcaciones españolas se habían acercado a la costa utilizando bandera portuguesa con la excusa de aprovisionarse; los buques fueron trasladados a Río de Janeiro y las tripulaciones ingresaron en prisión a la espera de juicio.<sup>6</sup>

Es evidente que, pese al acuerdo firmado con Gran Bretaña en 1820, los negreros de Cuba continuaron con el tráfico ilícito; todas las medidas establecidas desde La Habana y Madrid alentaban la continuidad del comercio negrero.<sup>7</sup>

Si tenemos en cuenta que en aquella época entraban en el puerto de La Habana alrededor de 1.500 barcos al año, que el tráfico de esclavos entre las posesiones españolas era legal y que a la persecución de la trata tan solo se dedicaban dos embarcaciones españolas, se comprenderá que en los tres primeros años posteriores a 1820 no se realizara ningún apresamiento y que la primera detención de un barco negrero en Cuba no tuviera lugar hasta 1824.<sup>8</sup> Los ingleses, encargados de vigilar las costas africanas, capturaron 16 negreros españoles entre 1819 y 1822.<sup>9</sup>

Real Pasaporte para los buques mercantes españoles destinados al tráfico legítimo de esclavos. Departamento de Marina de Cartagena. 1818. (Museu Marítim de Barcelona).



Gran Bretaña no solo vigilaba la costa de África y los puertos de las colonias españolas en el Caribe, también supervisaba lo que ocurría en los puertos de la metrópoli. En agosto de 1824, el comandante militar del Tercio Naval de Cádiz confirmaba –en respuesta a una denuncia realizada por Gran Bretaña– que la goleta *Bella Dolores* fue despachada al puerto de San Agustín en la isla de Madagascar el día 13 de julio y que el bergantín *Alerta* se habilitó de regreso a La Habana con escala en Gibraltar el 11; según las averiguaciones realizadas, el objeto de ambos buques era hacer el tráfico de negros, por otra parte se estaba habilitando en aquellos momentos la go-

leta *Segunda Gallega* con la misma finalidad; el comandante se proponía realizar averiguaciones –accediendo a los libros de comercio y correspondencia de los armadores– pero tal acción era delicada y gravosa y debía realizarse por sorpresa, por lo que esperaba las órdenes al efecto.<sup>10</sup>

La coyuntura política española propició la firma de un segundo acuerdo con Gran Bretaña a mediados de los años treinta. Este tratado se ratificó el 24 de agosto de 1835. En sus dos primeros artículos establecía que el tráfico español de esclavos quedaba abolido en todo el mundo y que la monarquía española tomaría las medidas perti-

nentes para eliminar la participación de sus súbditos en él. El artículo 10 establecía que un buque podía ser declarado buena presa si se encontraban a bordo los medios para transportar esclavos: era la denominada “Equipment Clause”.<sup>11</sup>

El gobierno de Martínez de la Rosa aprobó la Ley de Abolición y Represión del Tráfico de Esclavos el 4 de marzo de 1845. La norma pretendía frenar la trata sin poner en tela de juicio la institución de la esclavitud. Se establecían penas de seis a ocho años de prisión para los tripulantes que fueran sorprendidos trabajando en la trata y se ordenaba la destrucción de las embarcaciones capturadas practicando el tráfico negrero, así como de sus pertrechos.<sup>12</sup> Aquella ley comportó una disminución del tráfico negrero en Cuba en los cuatro años siguientes, pero la trata volvió a aumentar al finalizar la década. Las malas prácticas, como el contrabando o el uso de banderas ficticias, se extendieron aún más de lo que venía siendo habitual. Para mejorar la eficacia de aquella legislación, el 3 de mayo de 1854, se publicó un decreto que autorizaba la realización de registros con la finalidad de detectar el contrabando de esclavos.

El enfado de Gran Bretaña con España era notable. Entre 1845 y 1861, la Royal Navy capturó 187 buques sin bandera en las costas africanas; 184 eran esclavistas (19.993 esclavos liberados) y tres quintas partes de ellos eran de propiedad española o con origen español, con capitanes españoles y tripulaciones de las Antillas, Canarias, Brasil, EEUU o británicas.<sup>13</sup>

En 1866, una nueva ley se propuso mejorar la lucha contra la trata definiendo mejor la complicidad y castigándola con mayor dureza.

El inicio de la primera Guerra de Independencia cubana, en octubre de 1868, supuso la práctica paralización definitiva del comercio clandestino de esclavos. Algunos historiadores señalan que el 25 de enero de 1870 desembarcó en Jiboca (provincia de La Habana) un cargamento de 600 africanos que se considera el último.<sup>14</sup>

El 22 de marzo de 1873, durante la I República Española, se decretó la abolición de la esclavitud en Puerto Rico, pero hubo que esperar hasta el 30 de enero de 1880 para que se estableciera la supresión en Cuba.

## ■ LA MAGNITUD DE LA TRATA TRASATLÁNTICA

Las repercusiones de las disposiciones establecidas a lo largo de más de sesenta años sobre el tráfico de esclavos en Cuba –y también sobre otros territorios relacionados con España– tan solo pueden calibrarse a la luz de los datos estadísticos.

A pesar de los múltiples aspectos problemáticos que muestra, un interesante proyecto puesto en marcha hace ya más de cincuenta años ofrece la información más fiable en estos momentos. Se trata del “Voyages. The Trans-Atlantic Slave Trade Database”<sup>15</sup> que gestiona el Hutchins Center for African & African American Research (Harvard University). Hasta el presente, se ha logrado reunir información sobre 36.000 viajes negreros, entre 1501 y 1875, que comportaron el movimiento de 12.521.335 esclavos y de los que se señala el lugar de partida y el de destino; los registrados como llegados al final del viaje son 10.702.656, lo que arroja un índice de mortalidad durante el traslado de casi el 15%.

La distribución por banderas sitúa a Portugal en primer lugar, con 5.848.266 de esclavos transportados; le siguen Gran Bretaña, 3.259.441; Francia, 1.381.404; España, 1.061.524 (aprox. 8,5 % del total); Países Bajos, 554.336; EEUU, 305.326, y países nórdicos, 111.040.

Los llegados a territorios españoles –en barcos de esa bandera o de otra– ascienden a 1.591.243. Los destinos principales fueron: Cuba, 889.990 esclavos; resto del Caribe, 372.055; río de la Plata, 82.990; Puerto Rico, 31.320, y otros destinos, 214.888.

De los 889.990 esclavos llegados a Cuba entre 1501 y 1875, 810.971 (imás del 90%!) lo hicieron en el siglo XIX, y tres cuartas partes desembarcaron de una nave ilegal.

En un artículo publicado en 1984 –y que convendría actualizar a la luz de los datos conseguidos en los últimos tiempos– el historiador Josep M. Fradera señalaba que durante el periodo legal de la trata (1789-1820) las embarcaciones catalanas transportaron a Cuba 30.696 esclavos (10,08% del total ingresado en la isla y 21,7% del llegado bajo bandera española); sobre lo ocurrido en el periodo ilegal tan solo puede señalar que, entre 1821 y 1845, se condujeron 233 embarcaciones españolas, de las cuales 56 pueden identificarse como catalanas (23,9% del total).<sup>16</sup>



de un cargamento de productos coloniales, que eran llevados de vuelta al país de origen.<sup>21</sup>

Las embarcaciones negreras españolas utilizaron más la ruta triangular en sus variantes: España/África/Cuba, España/África-Brasil/Cuba, España/África/Cuba-EEUU. Para ir de Europa (España, Francia, Gran Bretaña) a África existían dos itinerarios: la “ruta pequeña” (vía Canarias o islas verdianas) y la “ruta grande” consistente en navegar hacia el oeste para cambiar luego a rumbo sur-este y recalcar en la costa occidental.<sup>22</sup>

En realidad la variedad de rutas fue mayor de lo que se suele mencionar en función de las circunstancias políticas y comerciales de cada época.<sup>23</sup> Por ejemplo, durante la primera década del siglo XIX, se produjo una coincidencia de intereses entre comerciantes de Cuba –recordemos que en 1803 se constituye en La Habana una sociedad para desarrollar el comercio de esclavos—<sup>24</sup> y diversos sectores empresariales norteamericanos que propició una ruta directa entre el Caribe y la costa africana.<sup>25</sup> La compra de buques en EEUU por parte de españoles fue una consecuencia destacada de aquella coyuntura. Tan solo en el año 1802, se compraron 22 buques en Boston (17 fragatas desde La Habana, un bergantín y una fragata desde Buenos Aires y tres fragatas desde Montevideo), 21 en Charleston, 12 en Nueva York y dos en Norfolk.<sup>26</sup> La fiebre compradora de buques en Norteamérica también se dio en otros puertos del reino: José Izardi y José Freire, ambos de Cádiz, José J. Ferrer, de Pasajes, y Domingo Castaños, de Baracaldo, adquirieron una fragata cada uno en Filadelfia y la sociedad Rodríguez y Roi, de Maracaibo, compró dos bergantines fragata en la misma localidad.<sup>27</sup>

Es un hecho que la ruta triangular cedió ante el tráfico directo a mediados del siglo XIX.<sup>28</sup>

La climatología tenía una influencia notable en la actividad negrera. En la medida de lo posible, sobre todo al norte del ecuador, se intentaba eludir la época de las lluvias –de mayo/junio a octubre/noviembre– para evitar trabajar en circunstancias adversas tanto meteorológicas como sanitarias.<sup>29</sup>

Como en cualquier otra aventura marítima, el tiempo era un factor clave. Cuanto menos tiempo se invirtiera en

realizar la carga y más rápido fuera el viaje hasta el destino –el conocido como *middle passage* en la ruta triangular– mejor. Las informaciones que poseemos describen una gran diversidad del tiempo de carga: en 1841, el *Josephine* cargó 290 esclavos en cuatro horas,<sup>30</sup> pero el *Tartar*, de la matrícula de Charleston y 160 t, arribó al río Pongo el 24 de enero de 1807 y hasta el 9 de enero de 1808 –¡casi un año!– no pudo completar la carga.<sup>31</sup> La duración de la travesía del Atlántico en el sentido este-oeste dependía de varias variables: punto de partida, tipo de buque, circunstancias meteorológicas, etc. Los datos de 1826 ofrecidos por Serge Daget pueden servirnos de referencia: dos barcos realizaron la travesía en menos de 30 días, doce emplearon entre 31 y 45 y ocho entre 46 y 70 días; las más cortas partieron del sector más occidental de la costa entre el río Pongo y el cabo Las Palmas.<sup>32</sup>

Poseedora de una intensa relación histórica con América, Cádiz destacaba por su actividad negrera a finales del siglo XVIII y principios del XIX, Santander se sumó unos pocos años después y Barcelona comenzó a incrementar su dedicación a la trata hacia los años veinte para adquirir un protagonismo importante a partir de la década siguiente. La Habana adquirió relevancia al mismo tiempo que la capital de Cataluña.<sup>33</sup> Después de 1820, Cádiz y Barcelona, con la colaboración de franceses y norteamericanos, controlaron la mayor parte de la trata.<sup>34</sup>

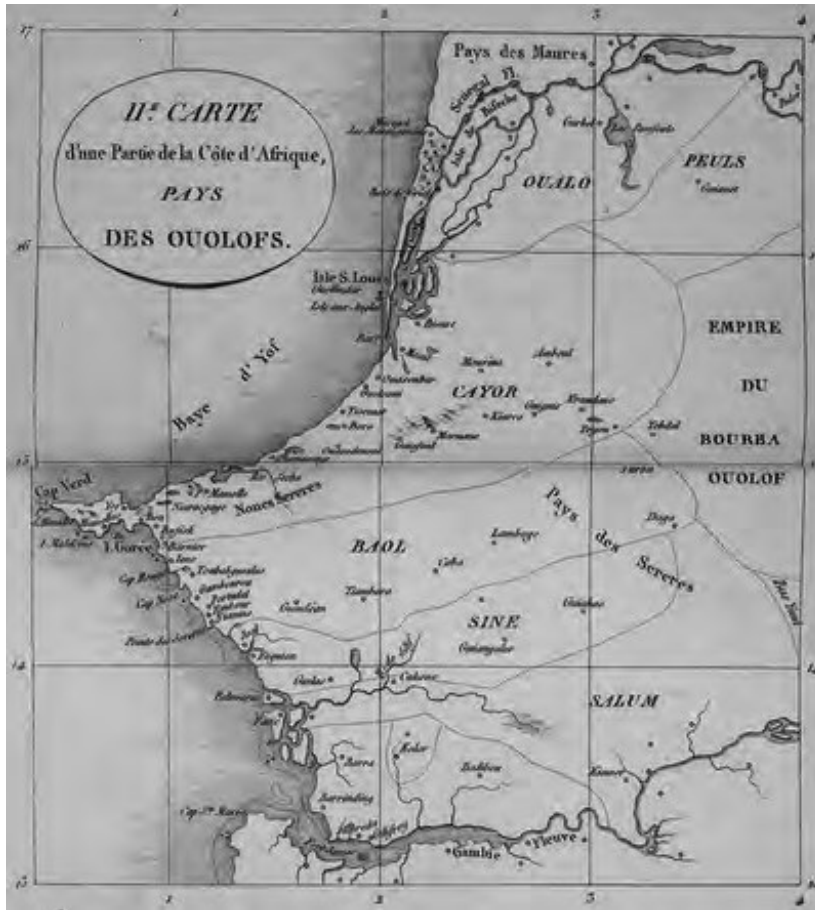
Según Hugh Thomas las mercancías más útiles para el canje en el comercio negrero fueron: armas, pólvora, sábanas viejas, indianas y alcohol.<sup>35</sup>

## ■ LAS EMBARCACIONES NEGRERAS

En primer lugar, conviene remarcar, según han apuntado varios historiadores sociales,<sup>36</sup> que los buques de la trata atlántica no fueron meros medios de transporte, también fueron prisiones-factoría en las que se transformaba a los cautivos en esclavos mediante la aplicación de un régimen disciplinario violento:

This fact is central to understanding the role of seamen in the middle passage, because conversion of african captive into slave required more than simply time

Carta de las costas de Senegambia de René Claude Geoffroy de Villeneuve, *L'Afrique, ou histoire, moeurs, usages et coutumes des africains: le Sénégal*. Paris, 1814. (University of Virginia Library).



spent below decks and and transfer across the Atlantic: it also involved the preparation of sovereign people for sale at market as chattels. To the men and women chained below decks many of the acts of this conversion were simply stark, horrific terror, but they also formed part of the larger panorama that attempted to alter human being to thing. sailors were employed not only to

ensure that the ship crossed the the ocean as safely and quickly as possible, as also intertwined in the fabric of their daily tasks was involvement in this process.<sup>37</sup>

En segundo lugar, es oportuno subrayar el recurso al falso abanderamiento como una práctica corriente en la trata ilegal. El uso de una falsa bandera a partir de 1807,



año en el que el parlamento británico aprobó el Acta para la Abolición del Comercio de Esclavos, tenía por objeto engañar a las flotas antitrata. Al principio, entre 1808 y 1820, fueron los barcos esclavistas británicos y norteamericanos los que se escudaron mayoritariamente en la bandera española y, en menor medida, con la portuguesa.<sup>38</sup> A partir de 1835, serían los barcos españoles los que se camuflarían bajo la bandera de EEUU, dado que este país negaba el derecho de visita a los navíos de la Armada británica que perseguían a los buques dedicados al comercio negrero.<sup>39</sup> Por ejemplo, en 1839, el buque de la Navy *Buzzard* entró en Nueva York con dos presas, el *Eagle* y el *Clara*, realizadas en la costa de África; los buques izaban bandera EEUU y tenían papeles del mismo país, pero la tripulación era española, los capitanes, que se declararon norteamericanos, reconocieron haber sido contratados por unos comerciantes cubanos que buscaban la protección de la bandera de los Estados Unidos.<sup>40</sup> El empleo de la bandera de EEUU duró casi hasta el final de la trata: en 1860, la casa Luis Ros y Cía. de Santiago de Cuba trajo de África entre 600 y 700 esclavos a bordo del buque norteamericano *Otlawa*, mandado por el capitán naturalizado norteamericano José Pérez.<sup>41</sup> Los negreros franceses, por su parte, utilizaban los pabellones español, portugués y norteamericano.<sup>42</sup>

Era corriente, por no decir lo habitual, llevar varios juegos de papeles, tal como expuso el abolicionista escocés David Turnbull:

In sailing from the Havana these vessels are provided with at least two sets of papers, –one Spanish, the other Portuguese; and latterly and American set also. The spanish papers have the effect of facilitating the clearance of the vessel, and of procuring assistance more readily in case she should be compelled by stress of weather or otherwise to seek for shelter in any port of Cuba or porto Rico. The Portuguese papers are there for the express purpose of evading of the tenth, commonly called the equipement clause, of the Spanish treaty; and, unless there be American papers on board, are to be used exclusively whenever occasion requires, after the vessel has lost sight of the Morro castle. The use of the American papers will be shown hereafter.<sup>43</sup>

Tales circunstancias evidenciaron la necesidad de recurrir a acuerdos internacionales para erradicar la trata; la vía exclusivamente represiva era ineficaz.<sup>44</sup>

La tipología de las embarcaciones dedicadas a la trata entre 1789 y 1880 fue muy amplia y, como no podía ser de otra forma, reflejó las notables transformaciones originadas por el progreso de la ingeniería naval durante aquellos años. Las expectativas de beneficio que alimentaba el tráfico negrero provocaron que se hicieran a la mar todo tipo de embarcaciones sin prestar la atención debida a sus condiciones de navegabilidad y habitabilidad.<sup>45</sup> En 1842, la Navy capturó un bote portugués de 18 t tripulado por seis hombres que transportaba a bordo 250 niños de entorno a los siete años de edad.<sup>46</sup> El mayor buque negrero construido en Liverpool, y en todo el Atlántico Norte, hasta 1797 fue el *Parr* –apellido de una de las familias de traficantes de esclavos más importantes de la ciudad–: tenía 39 metros de eslora y tres mástiles, iba armado con 18 cañones y 18 carronadas, su tripulación rondaba el centenar y era capaz de transportar 700 esclavos.<sup>47</sup>

Al finalizar la trata legal en Gran Bretaña en 1807, el tamaño medio de un buque negrero de Liverpool se situaba en torno a las 230 t.<sup>48</sup> En general, aquel tamaño se mantuvo como el más corriente entre los barcos negros propulsados a vela en el siglo XIX. Los 127 buques construidos en Nantes entre 1814 y 1832 con el objeto de emplearlos en la trata se distribuían por tamaño de la forma siguiente: 17 buques de 50-100 t; 68 de 101-150 t; 28 de 151-200 t; 11 de 210-250 t, i 3 de 376-380 t.<sup>49</sup>

La práctica de colocar un doble forro de cobre en el casco fue casi general a partir de 1800. De aquella manera –utilizada por primera vez por la Royal Navy en 1761– se protegía la obra viva del ataque de parásitos y moluscos tan corrientes en las aguas tropicales.<sup>50</sup>

Cuando los viajes entre California y la China perdieron parte de su alta rentabilidad a finales de los años cincuenta, algunos de los clíperes que cubrían aquella ruta pasaron a dedicarse al tráfico de esclavos.<sup>51</sup> Uno de los más famosos fue el *Nightingale*, construido en Portsmouth (New Hampshire) en 1851. Pasó a dedicarse a la trata en 1860; por sus excelentes cualidades náuticas y una capacidad de carga que le permitía transportar hasta 2.000 esclavos,

fue apodado “Príncipe de los esclavos”. Los clíperes por su alta velocidad, eran difíciles de capturar en alta mar, lo que era una gran cualidad; por contra, sus características de construcción –escotillas pequeñas, una cubierta de dimensiones reducidas– comportaban peores condiciones de vida para los negros durante la travesía, con el consiguiente aumento del riesgo de enfermedades.<sup>52</sup>

Un caso que merece ser mencionado es el del yate *Wanderer*. Construido en 1857, fue inmediatamente vendido al afamado empresario negrero Lamar. El *Wanderer* realizó dos viajes a África: en el primero cargo 750 adolescentes en el río Congo y los desembarcó en Savannah en diciembre de 1858; pocos meses más tarde, cargo 600 negros en la costa de Dahomey y los trasladó a las costas de Georgia, donde fue apresado.<sup>53</sup>

Los traficantes de esclavos españoles del siglo XIX se abastecieron de embarcaciones tanto en el extranjero –es conocida la compra sistemática de barcos norteamericanos por parte de comerciantes cubanos– como en el propio país. Entre los astilleros de la península destacan, sin duda, los de la costa catalana, tal como ha señalado Hugh Thomas.<sup>54</sup> Algunos de los mejores barcos del famoso negrero Pedro Blanco fueron construidos expresamente para él en Barcelona. Hay constancia de que fletó al menos 26, la mitad de ellos en 1838, en dicha localidad para transportar esclavos desde África a Cuba, Bahamas y Brasil.<sup>55</sup>

El empleo de buques de vapor para la trata es un tema poco estudiado hasta ahora y, sin embargo, no fue un aspecto simplemente anecdótico. El lamentablemente famoso capitán Ramón Ferrer –propietario del *Amistad*– fue uno de los primeros, asociado con otros negreros establecidos en Cuba, en utilizar barcos de propulsión vaporista: en 1838, realizó dos viajes a África con el vapor *Principeño*.<sup>56</sup> Los tratantes brasileños comenzaron a emplear vapores a finales de la década de los cuarenta por varias razones, entre las que destacaban el volumen de carga y la facilidad para burlar la vigilancia británica dada la superior velocidad y maniobrabilidad de los buques propulsados mecánicamente.<sup>57</sup> El negrero Tomás da Costa mandó a Angola el vapor *Tesoro* y regresó con 1.200 esclavos en 1848; al siguiente año el vapor *Providencia*,

con capitán genovés y tripulación española, cargo 1.400 negros en la misma zona.<sup>58</sup> A finales de los cincuenta, se formó una compañía en Cuba, con agentes en Mozambique y Nueva York, que se dotó de vapores construidos en Inglaterra y tripulantes portugueses y españoles.<sup>59</sup>

Julián Zulueta y Amondo, magnate, político y negrero –accionista más importante de la compañía Expedición por África, propietaria de más de 20 buques–<sup>60</sup> de origen alavés afincado en Cuba, fue quien sacó mayor partido del empleo de vapores. Durante el boom negrero de 1859 –año en que se igualó el tráfico de 1820– Zulueta utilizó vapores capaces para 1.500 esclavos;<sup>61</sup> en 1861, transportó 1.105 negros de Dahomey a Panamá con su vapor *Cicerón*.<sup>62</sup> El año siguiente, la Royal Navy apresó al *Noc Doqui* con un cargamento de negros en la costa de Cuba.<sup>63</sup> En la misma época, el *Cicerón* transportó más de 1.100 esclavos de Dahomey a Panamá.<sup>64</sup> Y sabemos de otro vapor negro propiedad de aquel magnate: el *Elvira*.<sup>65</sup>

## ■ A BORDO DEL NEGRERO

Dado que el mayor volumen de bibliografía sobre las tripulaciones de los buques negreros es anglosajona –británica y norteamericana– conviene ser prudente al utilizarla. La situación española y anglosajona tienen puntos en común pero también diferencias substanciales. Una diferencia temporal: la trata británica tuvo su momento álgido en el siglo XVIII y la española en el XIX. Diferente estatus jurídico: la británica fue básicamente legal y la española ilegal. Y formas diferentes de gestionar la organización de la gente de mar: libre en Gran Bretaña y Matrícula de Mar en España.

### **Las naves**

Los buques negreros eran, por lo general, buques mercantes corrientes en los que se realizaban algunas reformas de adaptación.<sup>66</sup> El tamaño más corriente se situaba entre las 100 y las 200 t.<sup>67</sup> Por ejemplo, las características de cuatro embarcaciones negreras despachadas en el puerto de Tarragona entre 1816 y 1820 eran las siguientes: goleta *Nuestra Señora del Carmen*, capitán

Francisc Canal, 70 t; fragata *José Ramón*, capitán Tomás Rodríguez Navamuel, 120 t; goleta *Nuestra Señora de la Merced (a) La fortuna*, capitán Pelegrí Romagosa, 119 t; bergantín *Cristina*, capitán Josep Fábregas, 140 t; bergantín *Tellus*, capitán Joan Botet, 285 t.<sup>68</sup>

El aspecto que presentaba un buque negrero listo para zarpar y a son de mar era el siguiente:

En cuanto a su casco: tiene toda la vasjería rellena, el sollado armado, conteniendo en sus amuradas una hilera de sacos llenos de víveres, que ha sido imposible poder colocar en los pañoles por hallarse estos abarrotados. Su leña está entre los bocoyes y la restante entre los baos que sostienen el puente, para cuya colocación se clavan de bao a bao fuertes traveseros que puedan soportar su peso, impidiendo también el que en los balancas caiga y lastime a los negros.

La cubierta se halla embarazada de pipas llenas de agua, aseguradas en los cáncamos y argollas de los barraganetes. El rancho está desocupado enteramente puesto que es el lugar que debe servir de enfermería; si algunos marineros tienen algunas mudas de ropa, se ven obligados a meterlas en un pequeño saco, depositándolo dentro de la lancha; almacén de todos sus trapos durante la travesía de la costa de África a la isla de Cuba, que llaman comúnmente su petate. La cámara corre la misma suerte que el rancho; sus literas son deshechas, sus mesas y sillas dejadas al rey negro que ha vendido los esclavos y el espacio desocupado para recibir a las negras, sitio que generalmente se las destina. El Capitán, Segundos y Terceros tienen sus camarotes en cubierta; único sitio de escasa comodidad para colocar su pequeño baúl, sus planos e instrumentos.

En cuanto a su aparejo: tiene todas las velas nuevas envergadas, hasta los sobres cruzados y la maniobra volante nueva, sus jarcias bien atezadas, sus estayes y barbiquejos de toda confianza y suficientemente empleados.<sup>69</sup>

Las escotillas de los buques negreros tenían unas características singulares: eran de forma rectangular con las mayores dimensiones que permitía la manga del buque y la eslora entre palos, las brazolas eran también más altas de lo normal para proteger de la entrada de agua de los rociones y tenían unos agujeros por los que se pasaban unos barrotes para impedir la salida de los esclavos.<sup>70</sup>

### **Las tripulaciones negreras**

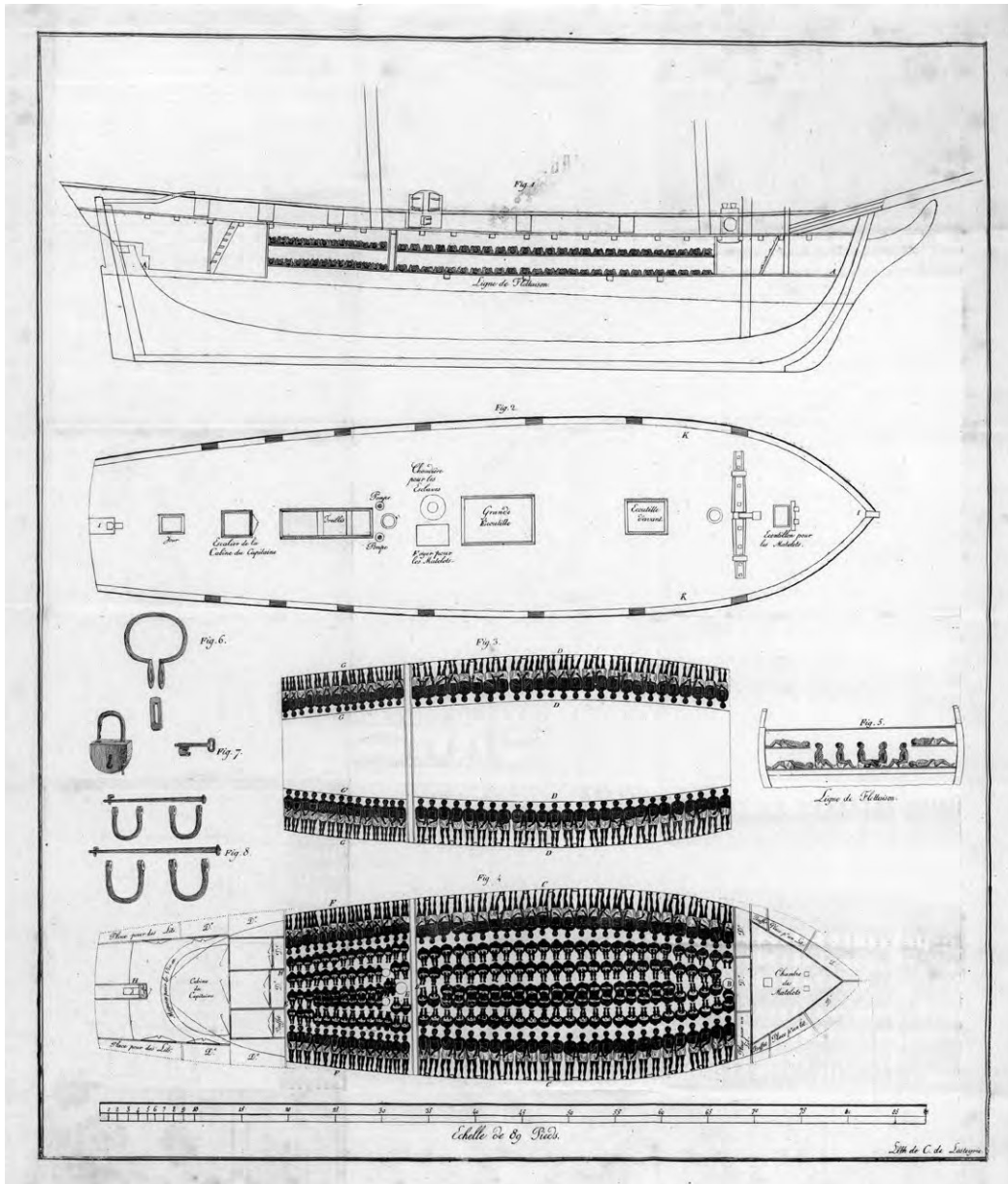
El número de tripulantes de los buques negreros dependía del tamaño de la embarcación y sus características náuticas, de la zona de África en la que pretendía cargar, dado que existían diferentes situaciones –peligrosidad de la zona, duración estimada del tiempo de carga...– y de si compaginaba la actividad negrera con el corsarismo o la piratería, circunstancia que era bastante habitual. La fragata corsaria negrera *Cristina*, de 140 t y de la matrícula de Tarragona, tenía una dotación de 27 hombres en el año 1819.<sup>71</sup> El bergantín *San José (a) El Águila* que zarpó de La Coruña con destino a África el 2 de mayo de 1816, llevaba una tripulación de 50 miembros; desconocemos el tamaño, pero sí sabemos que iba muy bien armada –ocho cañones de a 18, cuatro carronadas de a 17, dos cañones de bronce de a 2, una carronada de a 6 y 40 fusiles–, por lo que podemos sospechar que también practicaba el corso.<sup>72</sup>

En cuanto hombre de confianza del armador, el capitán era la máxima autoridad a bordo y gozaba de un poder absoluto. Era el responsable de la gestión comercial y de la contratación de los tripulantes. Si tenía la titulación de piloto de derrota, también asumía la dirección náutica de la nave. Las especiales características del funcionamiento de un buque han hecho que, en todas las épocas y en todos los países, los ordenamientos jurídicos sobre lo marítimo destaquen la autoridad del capitán. En los buques negreros, dicha autoridad estaba más reforzada todavía. Para Marcus Rediker las razones de ello eran evidentes:

Ils étaient des marchands multiculturels opérant sur des marchés reculés. Ils se comportaient en patrons et en coordinateurs d'un équipage de travailleurs salariés hétérogène et souvent réfractaire. Ils étaient également les gardiens, les geôliers et les maîtres d'esclaves qui transportaient des centaines de prisonniers d'un continent à un autre à travers d'immenses plans d'eau. Pour porter correctement ces diverses caquettes, le capitain devait être capable de "tenir le commandement" –de lui-même, du navire, de beaucoup de marchandises, de ses travailleurs et de ses captifs.<sup>73</sup>

A menudo aquella autoridad tan absoluta degeneraba en despotismo y crueldad. Algunos capitanes no vacila-

Plano del barco *Vigilante* con la disposición de los esclavos para su transporte. (Courtesy of the John Carter Brown Library at Brown University).



ban en emplear un látigo de nueve colas o una larga cuerda llena de nudos para castigar a los esclavos y a los miembros de la tripulación. A veces, durante los viajes largos, reducían las provisiones destinadas a la tripulación y a los esclavos; también podía ocurrir que explotaran a la tripulación vendiéndoles ropa, brandy y tabaco a precios desorbitados.<sup>74</sup>

La prosperidad económica de algunos capitanes permitió que muchos de ellos acabaran convertidos en comerciantes negreros o formando parte de alguna compañía dedicada a la trata.<sup>75</sup>

Podían haber uno o varios pilotos y se designaban de forma ordinal a partir de dos: segundo piloto, tercer piloto, etc. El segundo piloto era el sustituto del capitán en caso de ausencia, enfermedad grave o fallecimiento; se encargaba de organizar y supervisar el trabajo de la tripulación y de mantener a los esclavos en unas buenas condiciones de higiene y seguridad.

El cirujano era una figura muy importante: supervisaba la compra de los esclavos, sometiéndolos a un análisis exhaustivo y debía garantizar su llegada al destino sanos y salvos. Era corriente que cobrara una prima por cada esclavo que arribara vivo.<sup>76</sup> También se preocupaba por la tripulación, pero esa era una tarea secundaria.

El factor era un personaje clave que se ocupaba de gestionar la adquisición de los esclavos, según Baroja solían ser portugueses.<sup>77</sup>

El agregado era un estudiante de náutica que realizaba las prácticas preceptivas para poder examinarse de piloto. Podía haber más de uno, sobre todo cuando realizaban tareas de marinero.

El contra maestre era una figura capital, el número uno del personal cualificado. Sus responsabilidades eran múltiples, unas de orden material –se encargaba del buen funcionamiento del buque de quilla a perilla– y otras orgánicas –era el brazo derecho del piloto y cumplía las funciones de capataz de la tripulación. A principios del siglo XIX, tan solo podían ejercer de contra maestres quienes estuvieran en posesión del certificado correspondiente –previo un examen– expedido por la autoridad de Marina y era obligatorio que todos los buques de altura llevaran enrolado un contra maestre. En los últimos años

de la trata legal, se produjo una escasez de gente de mar cualificada en el norte de España y se recurrió a habilitar pilotos, entre los que había un exceso de oferta, como contra maestres. El 11 de mayo de 1819, la naviera Bustamante y Cía. de Santander solicitó habilitar como contra maestre al segundo o al tercer piloto de la goleta *Relámpago* que debía zarpar para la costa de África.<sup>78</sup> El 9 de agosto del mismo año, Doriga, Hijos y Cía. de Santander pidió la habilitación de un piloto de su bergantín negrero *Amable Joaquina* como contra maestre y la exención de llevar capellán.<sup>79</sup>

Un caso muy ilustrativo –que también nos aclara otros aspectos de la trata, como puede ser la duración de un viaje triangular redondo– es el de la fragata *Nuestra Señora de la Piedad* y el bergantín *Nuevo Pájaro*, ambos propiedad del armador de Bilbao Francisco de Lemonauria, que solicitó la habilitación de los segundos pilotos como nostramos para ambas naves el 2 de octubre de 1818<sup>80</sup> y volvió a repetir la petición para que sus embarcaciones pudieran dirigirse a la costa africana del sur del ecuador; en su solicitud alegaba que:

Estos dos viajes que llevan el destino de trata de negros, exigen vriedad por la premura del tiempo segun lo tratado entre V.M. y el Rey de la Gran Bretaña.

Las dos nabes ban armadas en Guerra y consiguientemente deben atemperarse en su tripulación a las Ras. Ordenes promulgada. No se encuentra aqui ni en Santander persona que con carta de examen o de havilitación pueda egercer el oficio de contra maestre. Los pocos que de esta clase existen en este puerto y el de Santander, son de dad bastante abanzada y consiguientemente inútiles para una xpedición cuiio temperamento exige robustec y mucha salud para sobrellebar el rigor del clima.<sup>81</sup>

Tres semanas más tarde, la capitania Marítima de Santander también le eximió de llevar el cirujano y el capellán que eran preceptivos.

El carpintero era otro miembro de la maestranza muy importante. Sus tareas en un buque eran múltiples: era el responsable del buen mantenimiento de la arboladura y del casco, que recibían un castigo especial en las rutas de la trata –cambios de temperatura extremos, tránsitos de agua salada a dulce, parásitos...–; en los buques ne-

greros, tenía algunas tareas más: montar, realizar el mantenimiento y desmontar las plataformas que se instalaban en la bodega para transportar a los negros, llevar un perfecto mantenimiento de la chalupa y los botes auxiliares –fundamentales para llevar a cabo tanto la carga como la descarga– y, si no había tonelero a bordo, vigilar por el buen estado de los toneles de agua y las barricas.

El guardián –o guardianes– era el responsable de cuidar de los esclavos durante la travesía y de supervisar el buen orden y limpieza de la bodega en la que se les transportaba.

El empleo de cocinero era uno de los puestos menos valorados en un buque y los marineros solían despreciar a quienes lo ejercían. En ocasiones, era la única opción de trabajo para hombres de mar que habían sufrido algún tipo de accidente que les impedía seguir ejerciendo como marineros.<sup>82</sup> En los barcos esclavistas, solía ocurrir que la plaza de cocinero la ocupara un negro que tanto podía ser un esclavo propiedad del capitán como un hombre libre. Las autoridades estadounidenses de Nueva Orleans apresaron en abril de 1832 al bergantín *Dos Amigos* –capitán Francisco Casanovas– por tener a bordo un esclavo propiedad del armador como cocinero. El fiscal señaló que era la primera vez que se detenía a un barco por tener un esclavo como tripulante y decidió liberar al barco... y al esclavo.<sup>83</sup>

Los marineros sumaban a sus tareas normales en un buque otras que eran específicas de los barcos negreros: el embarque en el puerto o puertos de carga y el desembarco y, además, la contribución a las labores de cuidado y vigilancia de los cautivos. Se dividían en dos categorías: marineros –el *able seaman* o marinero capaz de los británicos– y mozos –*ordinary seaman* o marinero con poca experiencia–. En el año 1816, el bergantín esclavista *San José* llevaba una tripulación de 50 hombres, de ellos, 21 eran marineros y 16 mozos –diez de primera y seis de segunda. Aquel buque también contaba con dos pajes –Francisco Areta, de 13 años de edad, natural de San Sebastián y Antonio da Costa, de 15 años y natural de Lisboa–, una categoría reservada para gente muy joven e inexperta que se ocupaba de tareas auxiliares y de servidumbre.<sup>84</sup>

Tan solo se recurría al empleo de esclavos como tripulantes cuando la dotación de un buque negrero disminuía

por alguna circunstancia extraordinaria: desertión, enfermedad,... La carencia de formación y, sobre todo, la falta de hábito a la vida en alta mar impedía el empleo regular de cautivos como marineros. Los más jóvenes eran los más aptos, por su capacidad de adaptación. Una de las tareas en la que más esclavos hubo fue la de “lingüistas” o traductores.<sup>85</sup> Existe constancia de algunos africanos desempeñando la tarea de cocineros y compaginando esa labor con la de traductores en algunos casos. Cuando, en febrero de 1868, la Empresa de Navegación y Fomento de la Costa del Sur compró los vapores *Rápido* y *Cienfuegos* a la Compañía General Cubana de Navegación por 122.000 pesos, en el precio iban incluidos “once esclavos que se empleaban en el manejo de ambos buques y en su estiba y desestiba”.<sup>86</sup> En 1876, un marinero esclavo, cuyo nombre desconocemos, asesinó al marinero Fco. de Paula Basora y Vila a bordo de la goleta mercante *Tres Hermanas* en Cuba.<sup>87</sup> Y no deja de ser sorprendente que el 12 de septiembre de 1906 se produjera la muerte de un fogonero “de color” a bordo del vapor *Mogador* de la Compañía Trasatlántica, del que únicamente se sabía que respondía al apelativo *Kac*.<sup>88</sup>

### **Condiciones laborales**

Sin duda, el trabajo a bordo de un buque negrero se hallaba entre los más duros y desagradables que podían realizar la gente de mar, pero no es menos cierto que para unos –el capitán, los oficiales, el cirujano, el contramaestre...– lo era más que para otros –la marinería–, en función de la posición en la estructura organizativa del buque y la retribución o ganancia que se podía conseguir. También se deben tener muy presentes las coordenadas históricas: las circunstancias de las tripulaciones británicas del siglo XVIII no fueron las mismas que de las tripulaciones de los barcos españoles del siglo XIX. Por desgracia, el panorama al que se enfrentaron los esclavos siempre fue terrible bajo cualquier bandera y en cualquier época.

Las condiciones de trabajo en los buques negreros españoles en el periodo legal (1789-1820) fueron muy parecidas a las de las tripulaciones de los buques de otros tráfico;<sup>89</sup> los marineros firmaban un contrato para un periodo determinado –por lo general, el viaje redondo–

por una cantidad fija mensual de acuerdo con las normas establecidas en las Ordenanzas de Marina. En el periodo ilegal las tripulaciones de los buques españoles mejoraron sus salarios, por razones obvias.<sup>90</sup>

Cuando, en La Habana, un buque estaba listo para zarpar con destino a África izaba una bandera roja en el trinquete en señal de demanda de tripulación. El contra maestro era el encargado de escogerlos. Los capitanes cobraban cien o ciento veinte duros al mes y un 10% de comisión; el primer piloto ochenta duros y seis duros por cabeza; el segundo, sesenta al mes y cuatro duros; el contra maestro sesenta duros al mes y dos duros por cabeza, y los marineros cuarenta o cincuenta duros mensuales más una comisión en el caso de que hubiera habido lucha.<sup>91</sup>

A los tripulantes del periodo ilegal no se les exigía ningún tipo de papeles y las tripulaciones solían ser plurinacionales.<sup>92</sup>

### **El precio de dedicarse al transporte de esclavos**

Todos los relatos sobre el embarque en las costas de África, la travesía del Atlántico y el desembarque en América coinciden en destacar la dureza de la situación para los esclavos –para ellos el viaje era la muerte–,<sup>93</sup> pero también para las tripulaciones.<sup>94</sup> Hay unanimidad en señalar que, salvo para una minoría de sádicos,<sup>95</sup> el trabajo en los buques esclavistas no era del agrado de los marineros porque les disgustaba ejercer de carceleros, una labor que consideraban ajena a su oficio, así como realizar otras tareas –limpiar sollados, sacar los excrementos, rapar cabezas, preparar los esclavos para la venta– que aborrecían;<sup>96</sup> además, a los tripulantes despreciaban a los esclavos y, sin embargo, tenían que asumir que se les considerara de mayor valor<sup>97</sup> e incluso recibieran un trato mejor<sup>98</sup> durante todo el tiempo en que permanecían a bordo.

El proceso de conseguir un cargamento de esclavos era, salvo que se estuviera en contacto con una factoría eficiente, un proceso lento y, a menudo, problemático.<sup>99</sup> Los ejemplos abundan. En 1816, el embajador británico trasladó una queja del gobernador de Sierra Leona al monarca español: exigía fuera severamente castigado el capitán de la escuna española *La Panchita* cuando la embarcación lle-

gara a La Habana; le acusaba del grave delito de haber robado 14 personas “conexionadas” con el rey del país de la zona del río Gambia;<sup>100</sup> sea lo que fuera es evidente que el capitán de aquella goleta se había pasado de listo.

Durante el periodo de carga se instalaban un barraca (factoría) en tierra<sup>101</sup> y un casetón en la cubierta del buque<sup>102</sup> con la finalidad de guardar las mercancías de intercambio, los esclavos comprados y cobijar a la tripulación, todo ello bajo la responsabilidad de la tripulación.

Las estancias en África solían ser muy largas y tal circunstancia aumentaba el riesgo de contraer enfermedades, de tipo infeccioso o de transmisión sexual, que a menudo esquilaban las tripulaciones. Sin embargo, Baroja exagera al hablarnos del fallecimiento de tripulaciones completas y considerarlo un hecho bastante habitual.<sup>103</sup> Los historiadores nos ofrecen cifras más moderadas: Thomas habla de un promedio del 9% en el siglo XVIII (finales),<sup>104</sup> Rediker sostiene que moría uno de cada ocho capitanes (12,5%)<sup>105</sup> y cabe deducir que para el conjunto de la tripulación sería algo similar, Daget, por su parte, menciona un índice de mortalidad del 14%, que se convierte en un 19% para los esclavos,<sup>106</sup> y Newton apunta un 20% de fallecimientos en el último tercio del setecientos.<sup>107</sup>

La carga de los esclavos comportaba su traslado en chalupas hasta el lugar de fondeo de la nave negrera, mantenerlos y cuidarlos el tiempo de espera hasta completar la carga; en cuanto se estaba listo para zarpar, había que estibarlos y encadenarlos en la bodega, una tarea que a menudo resultaba harto complicada.

Durante la travesía de las costas de África a América, tanto el trabajo de las tripulaciones como los peligros que les acechaban aumentaban de forma considerable. La suma de las tareas marineras ordinarias y el cuidado de los esclavos suponía una carga de trabajo agotadora.<sup>108</sup> Cada día había que alimentar dos veces a los presos africanos –a las 10.00 y a las 16.00–, cuando un esclavo o esclava se negaba a comer había que obligarlos mediante una especie de embudo denominado “abrebocas” –el antiguo aparato médico *speculum oris* reconvertido en instrumento de tortura. A primera hora se procedía a la limpieza del sollado (evacuación de los excrementos) y de los esclavos y a continuación se realizaba el baldeo de la cu-

bierta. Una vez por semana, se realizaba una desinfección de la bodega. Por la tarde, tenía lugar “la danza” que era la forma de denominar a los ejercicios que los esclavos realizaban para desentumecerse. La vigilancia debía de ser extrema a todas horas para evitar los intentos de suicidio de los africanos y las peleas entre ellos, cualquier pérdida por estas causas corría a cargo de la tripulación, pues no estaban incluidas en las pólizas de seguros.<sup>109</sup>

Las condiciones de habitabilidad, ya de por sí precarias, empeoraban durante el viaje hacia occidente; las tripulaciones debían dormir en cubierta o en el interior de las chalupas protegidas por pedazos de vela en desuso y tanto el alimento como, sobre todo, el agua estaban escrupulosamente racionados. Las armas que llevaban para defenderse de un motín de los esclavos debían estar siempre a punto.

A partir de 1820, con la entrada en vigor de la prohibición total de la trata, el desembarco de los cautivos en Cuba y Puerto Rico se convirtió en una operación que debía realizarse con discreción, en alguna playa alejada de las miradas curiosas, y celeridad.<sup>110</sup> Los barcos negreros debían estar muy atentos a los movimientos de los buques de la Royal Navy que patrullaban en su búsqueda; los incidentes menudearon, pero los británicos tuvieron un éxito relativo debido a la falta de medios y a la connivencia de las autoridades de las islas con los negreros.<sup>111</sup>

El final del viaje, al que solían llegar en un estado físico deplorable, era un motivo de alivio para las tripulaciones, pero, a menudo, no significaba la terminación de las penalidades: algunos capitanes se negaban a cumplir los compromisos salariales y recurrían a artimañas como provocar desertiones, acentuando el maltrato, para negarse a pagar o, simplemente, desaparecían abandonando el barco y a la dotación.

La rebelión de los cautivos era uno de los mayores peligros del transporte de esclavos. Hugh Thomas considera las revueltas de los esclavos una de las causas más importantes de violencia y muerte a bordo de los buques negreros y estima que se produjo una media de una rebelión cada ocho o diez viajes; en la mayoría de los casos, tenían lugar cerca de la costa de África.<sup>112</sup> Los estudiosos del tema han identificado 493 insurrecciones de esclavos en la trata atlántica, en las que participaron en-

tre 75.000 y 100.000 personas.<sup>113</sup> La rebelión de los esclavos de la goleta *Amistad* en 1839 es de sobras conocida, entre otras razones, por constituir un hito en la historia jurídica de los EEUU: fue la primera vez, desde la declaración de independencia, que el procedimiento del *habeas corpus* fue utilizado para proteger la libertad de unos africanos.<sup>114</sup> El motín de los esclavos a bordo del *Kentucky* en 1844 constituye una de las páginas negras de la historia de la trata: tras sofocar la rebelión, cuarenta y seis hombres y una mujer fueron torturados y arrojados a la mar.<sup>115</sup>

La declaración que realizó el piloto Juan Bautista Aguirre, natural de Plens, ante el cónsul de España en Sierra Leona en enero de 1865 es muy interesante por la cantidad de aspectos relacionados con la trata en sus últimos compases que describe; el cónsul informaba al ministro de Estado el 20 de febrero de 1865 de lo siguiente:

[...] que el mes anterior se presentó en dicho consulado Juan Bautista Aguirre, natural de Plens, piloto de profesión, resultando del relato que hizo lo siguiente: En agosto del año anterior llegó a Rio Nuñez procedente de Canarias la goleta *Dolores* de aquella matrícula, sin documentación ni bandera, consignada a un factor ambulante que se hallaba entonces en aquella costa donde cargó 57 esclavos. Dirigiéndose después a otro punto donde debía completar el cargamento, mandó el capitán un bote a tierra con el piloto y dos marineros para amistar con un comisionado a quien habían de ayudar en el nuevo embarque de negros pero no estando estos reunidos se dirigió el piloto en busca de la *Dolores* a la cual no encontró, porque, según supo después, había dado la vela para La Habana y habiéndose los 57 negros aprestados a bordo, asesinaron al capitán D. Nicasio de Landelos y a otros tres tripulantes que arrojaron a la mar. Con ayuda de cinco marineros blancos que lograron salvarse, volvió la goleta a Rio Nuñez y allí volvió a apoderarse de los negros el mismo que los había facilitado, haciendo pedazos el buque y cuanto había a bordo a protesta de que no le habían pagado. De los cinco marineros salvados a bordo, dos se ausentaron otros dos murieron de la fiebre y el otro se encontraba en Sierra Leona y de los dos que acompañaron en el bote al piloto Aguirre, el uno murió también de fiebre y el otro se suicidó.<sup>116</sup>



El cónsul envió a los dos sobrevivientes a Canarias. Allí, la autoridad de Marina remitió el caso a los tribunales ordinarios para que instruyeran la correspondiente causa criminal contra el piloto, el marinero, el armador y contra el negociante que despachó el buque en Tenerife. No sabemos cómo acabó el asunto ni el grado de veracidad de la declaración del piloto Aguirre.

El riesgo de ser capturados por las patrullas marítimas británicas, francesas o norteamericanas –cada una en su espacio y momento– constituyó una gran preocupación para los barcos de la trata ilegal.

A partir de 1808, Gran Bretaña inició una lucha sistemática contra la trata –por razones humanitarias, en principio, pero también podemos sospechar que por la ambición de convertirse en los dueños de la mar– y los buques negreros españoles se convirtieron en uno de sus objetivos principales. De los 24 buques que zarparon de La Habana en 1809, nueve fueron apresados.<sup>117</sup> Entre 1810 y 1817, la Royal Navy capturó varios buques españoles y algunos de sus tripulantes perdieron la vida al resistirse.<sup>118</sup> En otras ocasiones, como aconteció con la tripulación del bergantín *Hermosa Hija* capturada por el navío británico *Dark* frente a las costas de África en 1810, la acusación era de “insurrección” –un delito considerado más grave que la trata–, por haber ofrecido resistencia.<sup>119</sup>

El temor de los marineros españoles a ser apresados por los británicos les podía empujar a una huida que solía acarrear consecuencias trágicas, tal como pudo ocurrirle a la tripulación del bergantín *Isabela* en el río Calabar en 1825 según el informe del comandante de la balandra británica *S.M. Redwing*:

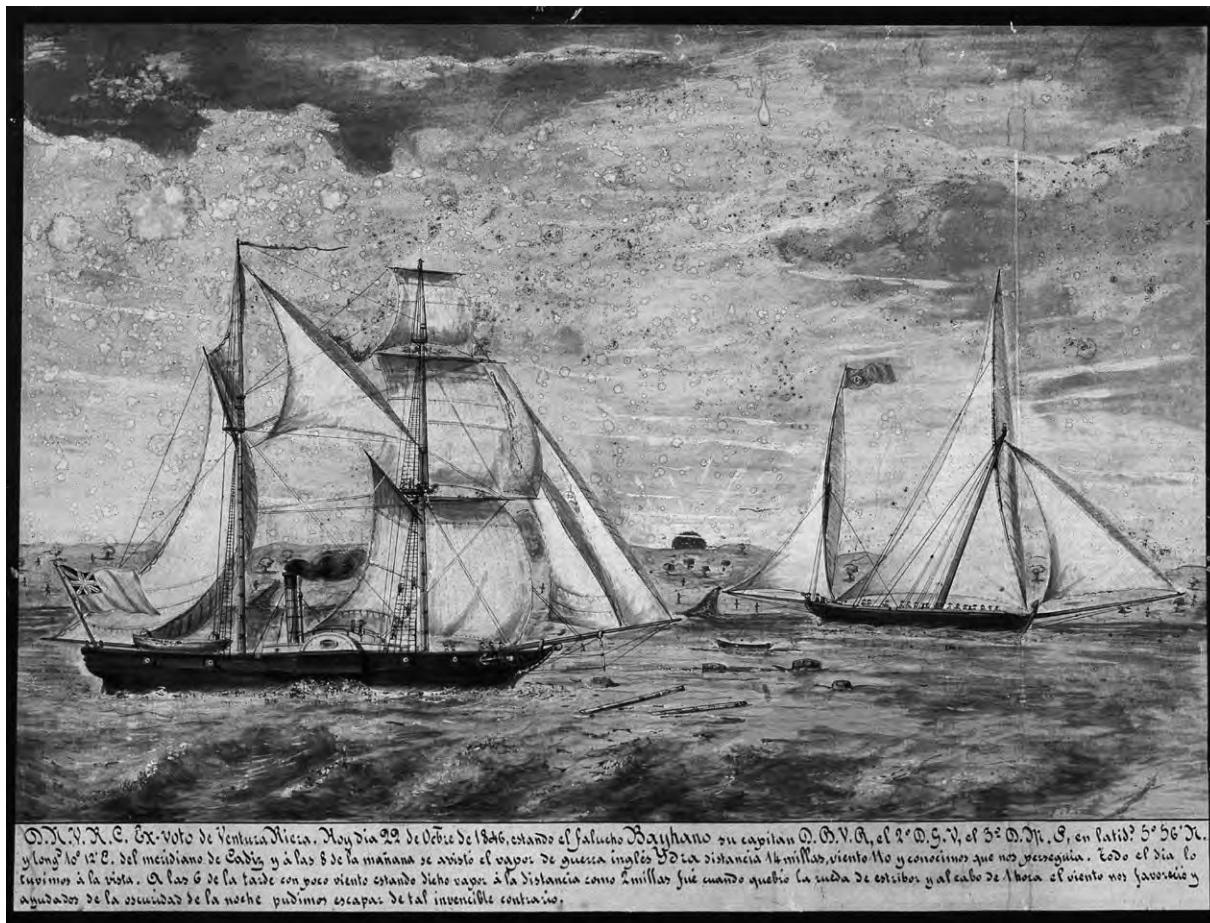
En 5 de octubre de 1825 se despacharon las lanchas por el antiguo Río Calabar arriba en busca de los buques ocupados ilegalmente haciendo el comercio de negros; al amanecer del 6 se descubrieron una Goleta y un Bergantín a la vela bajando por el río, a las cuales las lanchas dieron caza inmediatamente habiéndose acercado los dos enarbolaron Bandera Española, el delantero (la goleta) que llevaba un gallardete desplegado rompió el fuego sobre las lanchas que fue correspondido al instante, y después de una pequeña contienda como de un cuarto de hora, consiguieron las lanchas cerrar, abordar y llevar la Goleta; viendo la tripulación del Bergantín la

suerte de sus compañeros, se tomaron a sus botes y huyeron por entre los arbustos Manglares, llevándose consigo todos los papeles del buque, por esta circunstancia, solo sabemos que se llama la *Isabela* [...]. Al tiempo de la captura la *Isabela* tenía a bordo 273 esclavos [...] el no haber parecido los Oficiales ni la tripulación también me inclino a la triste y penosa conclusión de que habrán tenido un fin desgraciado.<sup>120</sup>

Las escaramuzas entre los buques de la Armada británica y los barcos negreros españoles en las costas de África fueron frecuentes en los años treinta. El enfrentamiento entre el buque inglés *Primrose* y el buque dedicado a la trata *Veloz Pasajero*, propiedad del negrero cubano Joaquín Gómez, con quinientos cincuenta esclavos a bordo, se saldó con la muerte de casi cincuenta marineros españoles y tres británicos. El balance del combate entre el *S.M. Black Joke* y *El Almirante*, un negrero armado con 14 cañones, fue de tres marineros muertos y siete heridos por parte inglesa y 15 tripulantes españoles muertos y 13 heridos.<sup>121</sup> Los esclavos también solían ser las víctimas inocentes de aquella pugna: en 1831 en la bahía de Benín, el *S.M. Black Joke* contempló cómo las embarcaciones *Rápido* y *Régulo* arrojaban por la borda su cargamento de esclavos al verse acosadas.<sup>122</sup>

En muchas otras ocasiones aquellos conflictos derivaban en largos pleitos. El 19 de septiembre de 1831, la Real Junta Superior del Gobierno de la Armada española recibió la protesta de D. Ramón Clavell, vecino de La Habana y capitán del bergantín nombrado *Emprendedor*, “quejándose del procedimiento de la Comisión Mixta establecida en Sierra Leona, por haber confiscado el buque y su cargamento, que fue detenido por una fragata inglesa, bajo el pretexto de que se ocupaba en el tráfico de negros [...]”. Clavell manifestaba que salió del puerto de La Habana “con cargo de tabaco, Rom, algunas barras de hierro y mercaderías finas para la Ysla del Principe o Santo Tomás, y al hallarse a 35 millas al E. de la Ysla del Principe fue apresado por la fragata de *S.M. Eden* en la tarde del día 12 de junio de 1828 [...]” el barco y su contenido fueron embargados y los tres esclavos que se encontraron a bordo fueron liberados. Clavell alegaba que los tres negros que se encontraron a bordo no eran esclavos:

El falucho *Bayhano* perseguido por un vapor de guerra inglés. Tras una persecución de casi un día consiguen dejarlo atrás y escapar. 22 de octubre de 1846. Exvoto, pintura al temple. (Museu Marítim de Barcelona).



[...] los llamados Jah y Mesah eran hermanos e hijos del cacique del pequeño Popó; que ambos eran libres, y como tales iban a bordo [...] para acompañarle en la navegación hasta los Lagos como prácticos el uno en clase de piloto de aquella costa: que se habían embarcado de orden de dicho Jefe su padre y por su trabajo debían dárseles dos rollos de tabaco, Rom y cuatro onzas de oro: que el muchacho que llevaban en su compañía llamado Kuadahcivan también africano era esclavo del Gefe de Popó, quien lo había comprado cuando joven [...] y que se le había enviado a bordo para hablar el portugués por orden del mismo gefe; que al avisar la Fragata Inglesa se ocultaron en la bodega por orden del capitán español a pesar de que a ellos les repugnaba por ser libres.

En opinión de Clavell, por tanto, la presa no era buena.<sup>123</sup>

Otro caso que ilustra bien los riesgos y las trágicas consecuencias que podía acarrear el dedicarse a la trata ilegal ocurrió en 1835. En enero de aquel año, fueron sentenciados a la pena de horca el capitán –Pedro Gibert–, el piloto y cinco marineros de la goleta mercante española *Panda* por un tribunal de Boston. La *Panda* había salido de La Habana para la isla de Santo Tomé con 16 tripulantes el 21 de agosto de 1832 con la finalidad de comerciar con arroz, marfil y otros en la costa de África. Allí tuvo que detenerse más tiempo del previsto por la muerte de varios miembros de la tripulación. En febrero de 1833, volvieron al puerto de Nararet (?) en el que se hallaban el 4 de junio, aquel día fueron apresados por el bergantín de guerra inglés *S.M. Curlen*, que los llevó a Portsmouth, donde fueron transbordados al *S.M. Savage*, que los llevó a EEUU por sospecharse que la *Panda* había saqueado el bergantín de EEUU *Mexican*. Se acusaba a la *Panda* de haberle robado 20.000 pesos en septiembre de 1832. La mayoría de los presos afirmaban que en las fechas de autos estaban al sur de la isla Verde. Pero dos tripulantes de la *Panda* estaban dispuestos a testificar bajo promesa de ser perdonados.<sup>124</sup>

A partir de mediados del ochocientos, comenzaron a agravarse los conflictos con los buques de la Armada de Estados Unidos que se dedicaban a perseguir el tráfico de esclavos de los buques españoles en África y a los buques de cualquier bandera que pretendían llegar a

Cuba con cargamentos de esclavos africanos. En febrero de 1860, el bergantín español *Delicia* llegó a Charleston tras haber sido apresado por el crucero de EEUU *Constellation* en las costas de África.<sup>125</sup> El 16 de julio de 1860, el embajador español en Washington remitió una carta al secretario de Estado de EEUU protestando por la actuación de barcos de guerra de EEUU en las costas de Cuba, citando cuatro casos y manifestando que en todos ellos se violaban las normas internacionales. En la noche del 4 al 5 de marzo, la polacra española *Teresa*, hallándose a 4 o 5 millas de la costa, fue reconocida por el vapor de guerra de EEUU *Wyandotte* y el 17 de mayo, en los cayos de San Felipe, el mismo buque había apresado una barca sin nombre con diez españoles y dos norteamericanos de tripulación y 570 negros a bordo. El 1 de mayo, el vapor de EEUU *Mohacok* había apresado el *Wildfire* con 500 negros y, veintidós días después, el vapor de EEUU *Cruasader* había capturado otro buque sin nombre con capitán y tripulación francesa y un cargamento de 411 esclavos.<sup>126</sup>

Otra importante amenaza que gravitaba sobre las tripulaciones negreras era el ataque de los corsarios y los piratas. Como ejemplo, se puede citar el informe que el gobernador de Trinidad envió al capitán general de Cuba en 1819 en el que le ponía al corriente de dos incidentes. En noviembre de 1818, la goleta negrera *Restauradora*, que se dirigía a La Habana con un cargamento de negros bozales, fue atacada por corsarios en las inmediaciones de Matanzas y secuestraron al capitán, Juan Presas, y cinco marineros que no fueron liberados hasta que se pagó un rescate. En junio del 1819, el bergantín negrero español *Laverinto*, procedente de África con un cargamento de negros, fue atacado por piratas en las inmediaciones del puerto de Casilda y retuvieron al segundo, tres oficiales y 15 hombres, y le pidieron al capitán, Juan Sagrera, un rescate de 23.000 pesos.<sup>127</sup>

El tráfico negrero español del siglo XIX no estuvo exento de motines. Es muy interesante, como ilustración, observar lo sucedido a bordo de la fragata *Atlanta* entre 1824 y 1826, según el informe al Ministerio de Estado remitido por el fiscal militar del Apostadero de Ferrol el 14 de junio de 1828:

La fragata *Atlanta* de la propiedad de D. Francisco Bengoechea y de la matrícula de La Habana fue habilitada con Real Patente espedida en esta Corte en 13 de febrero de 1824 para que armada con catorce cañones de los calibres de 18, 12 y 9 y las demas armas blancas y de chispa consiguientes, en calidad de corso y mercancia para transferirse a la Isla del Principe y puerto de San Pablo de Luanda en costa occidental de África, para comerciar con ellos y restituirse después al de La Habana. Con este objeto y teniendo la fragata su bordo setenta y siete individuos de los cuales iban algunos fuera del rol, gran cantidad de víveres y las prisiones que ha acostumbrado a llevar los buques que se han empleado en el tráfico de negros, dio la vela de Santander el 12 de junio de 1826 mandada por su primer piloto D. José Ferrán que en aquel mismo día quedó de capitán y maestre por haberse enfermado D. Antonio Bravo. El 17 llegó a Vigo, allí embarcó un tercer piloto más y el 26 dio la vela con dirección a las costas de África. Antes de llegar a la altura de Canarias reconoció una polacra sarda, otra genovesa y queche francés usando siempre de bandera francesa o colombiana para estos reconocimientos y habiendo estraído de la sarda cuatro quesos y dos cajas de jabon, aunque no está justificado que fuesen comprados o tomados; por los mismos días pintó de negro los costados del buque y enbrió con lonas pintadas del mismo color la figura de proa y el espejo de popa. Continuando su derrota y hallándose el 23 de julio por los cinco grados y cuarenta minutos de latitud norte inmediatos a la costa de África, avistó un bergantín goleta a quien dio caza y tiró siete cañonazos, teniendo arbolada bandera francesa para que el bergantín goleta habiendo largado bandera de la misma nación se dejó reconocer: navegaba el tal buque con papeles franceses y olandeses los primeros tomados en la isla Dominica y los segundos en Actasia, estaba su capitán en Tritón, haciendo el comercio de negros y tenía ya comprados como doscientos esclavos; por todo lo cual fue marinado con gente de la *Atlanta* a cuyo buque transbordaron pólvora otros efectos del bergantín apresado el cual siguió por algunos días con la fragata, hasta que al amanecer del 1º de agosto quedó separado de ella sin que bolviese a saver de el. El 28 de dicho mes entró y dió fondo la *Atlanta* en la bahía de Cabenda donde fue batida por otra Brasileña que se hallaba armada en guerra, fondeada en dicho Puerto y en estos dos acontecimientos perdió veinte y dos hombres, los diez seis que iban marinando el Bergantín goleta *Enterprise*, y los seis restantes que quedaron prisioneros de la fragata portuguesa. El citado Puerto

de Cabenda se halla siete grados mas al sur que la Isla del principe para donde según la patente debia haber dirigido su derrota mas paso cerca de ella, y por varlovento y no entró ni lo intentó [...] se mantuvo por aquellos mares los dos meses siguientes de setiembre y octubre y hasta el 7 de noviembre, a las cuatro y media de la tarde, a cuya hora los gabieros y timoneles del buque despojaron del mando al capitán Ferran y al contra maestre; y habiendose este ultimo dejado decir Muchachos cuidado con la Santa Bárbara llegaron a temer que el capitán Ferrán seria capaz de volar la fragata, y para evitarlo le pusieron una barra de grillos y entregado el mando al segundo piloto D. Manuel Zalduando, determinaron regresar a la península, y en efecto en 20 de diciembre de 1826 dieron fondo en el puerto de Vigo==Posteriormente se ha sabido por cuatro marineros de los que tripulaban la fragata y pasaron a marinar el bergantín goleta *Enterprise* apresado por ella y cuyos marineros llegaron a sus matriculas a principios del año anterior, que dicho bergantín goleta fue represado por una fragata de guerra inglesa conducido a Sierra Leona y condenado por los ingleses por de buena presa==De todo lo dicho anteriormente resulta que el objeto de la espedición de la "Atlanta" no era el de comerciar en la Isla del Principe y Puerto de San Pablo de Luanda como manifiesta la Real Patente, y mas bien ay indicios muy fuertes para sospechar que su verdadero objeto era el de hacer el corso en aquellas costas, por estarle prohibido a los españoles el hacer el comercio de negros en virtud del convenio celebrado entre [...] en febrero de 1818.

En el juicio se condenó a todos –de capitán a paje– a navegar degradados durante un determinado periodo en buques de la Armada.<sup>128</sup>

Los naufragios en las costas de África, como es fácil de suponer, fueron frecuentes y dieron lugar a episodios trágicos.

El 23 de agosto de 1852, el cónsul general de España en Alejandría informó al primer secretario de Estado que:

El día 22 del ppº junio se presentaron en este Consulado General dos marineros españoles, los cuales [...] constituían parte de la tripulación del bergantín español *La Merced*, capitán D. Rafael Izquierdo [...] que se incendió en el canal de Mozambique el día 3 de noviembre de 1851. Sus nombres eran Antonio Bardura, natural de Tarragona y marinero de aquella matrícula y José Carballa natural de Samiego provincia de Pontevedra, matrícula-

do en Villagarcía. Según relación de los mismos fueron recogidos con otros seis que se salvaron del incendio y naufragio por un buque inglés y conducidos a Adén, donde se desembarcaron habiendo seguido los otros seis marineros a navegar en el mismo buque; socorridos por los PP. Misioneros de aquella ciudad y por otras personas llegaron a Jeddá, donde se dirigieron [...] al Cónsul francés, el cual los socorrió y les proporcionó los medios de pasar a Zebel-el-Ter en donde tomaron dos camellos que los condujeron a Suez y de allí al Cairo, donde, vista la indigencia en que se hallaban, el Vicecónsul de S.M. pagó ciento cincuenta piastras a los dos camelleros, los alimentó y les facilitó su pasaje en el Vapor hasta este puerto= A pesar de todos estos auxilios, el estado de miseria desnudez en que se hallaban estos dos infelices me ha obligado a proveerlos de un poco de ropa a fin de cubrirlos y ponerlos en estado de ser recibidos sin repugnancia a bordo de algún buque europeo de los que más próximamente partiesen para Europa [...] Habiéndose luego presentado la ocasión de la partida del Bergantín mercante Austríaco *Ambrogio* [...] les he procurado el embarque a su bordo como marineros con siete duros y medio de paga al mes, y zarparon de este puerto el 28 último [...].<sup>129</sup>

Apenas un año después, el 31 de julio de 1853, el cónsul de España en Sierra Leona comunicaba al ministro de Estado de los auxilios que prestaba a los naufragos medio moribundos que recurrían a él:

Tengo la honra de participar a V.E. que treinta y cuatro españoles han llegado aquí en la mayor miseria=Proceden de barcos apresados por el crucero inglés y de otros que naufragaron en las playas de esa Costa. Recogidos por barcos ingleses, hamburgueses, americanos y franceses, abandonados en las playas de de Calabar, Bonny, Riorojo, Pongo y Nuñez se me presentan sin ropa, hechos esqueletos: Seis han muerto y dos están para morir=La Colonia desde algunos meses está peor que nunca: He podido embarcar a muchos a bordo de buques extranjeros, los que quedan los mandare por el correo de este mes a Santa Cruz de Tenerife: Por el primer correo mandaré a V.E. la cuenta de sus gastos. La calentura los devora y padeciendo yo mismo de disentería desde hace 22 días, y viendo que los médicos de Sierra Leona no curan a nadie, creo cumplir con un imperioso deber mandando a esos infelices cuanto antes a Canarias.<sup>130</sup>

## ■ COMENTARIO FINAL

El conocimiento que poseemos sobre las circunstancias en las que se desarrolló la vida de las tripulaciones de los buques españoles dedicados al tráfico de esclavos en el ochocientos es todavía muy escaso a pesar de constituir uno de los capítulos más notables de la historia social de nuestra marina mercante.

A la investigación necesaria para alcanzar un nivel de comprensión acorde a la importancia del asunto le resta un largo camino por recorrer en el que destacan dos obstáculos: el carácter ilícito de la trata española durante su periodo más álgido y la corrupción que la impregnó durante toda su trayectoria histórica.

El historiador francés Serge Daget señaló, hace ya tiempo, las repercusiones de la ilicitud del tráfico negrero sobre la labor investigadora:

La déontologie de l'illegalité établit que sa force est fondée sur le silence de ses praticiens. Règle banale, bien dommageable pour l'historien. Il est possible que les documents privés sur la traite illégale soient nombreux, mais on ne les connaît pas..., aujourd'hui encore, après six ou sept générations...<sup>131</sup>

La corrupción sistémica de funcionarios y autoridades –con la consiguiente repercusión sobre el legado documental– fue una característica fundamental del tráfico de esclavos en España desde su inicio<sup>132</sup> y se incrementó a partir del fin de la Guerra de Sucesión hasta convertirse en una auténtica lacra.<sup>133</sup> Entre otros muchos, posemos el testimonio de Pío Baroja: [En La Habana, centro neurálgico de la trata ilegal] “la corrupción de la burocracia cubana, el empleado español, inmoral, codicioso y el comerciante criollo, muy canchullero, permitían toda clase de irregularidades [...]. Era costumbre también mandar al capitán general de la isla de Cuba una onza de oro por cada esclavo que llegara salvo [...] hay que reconocer que algunos generales españoles no lo aceptaban; pero sí la mayoría”.<sup>134</sup>

## ■ NOTAS

1. Un buen resumen de la implantación de la esclavitud en las Indias y los periodos que comprende se puede encontrar en: Elena

F.S. de STUDER, *La trata de negros en el Río de la Plata* (Buenos Aires, 1984), 46-61.

2. Josep M. FRADERA y Christopher SCHMIDT-NOVARA (eds.), *Slavery & Antislavery in Spain's Atlantic Empire* (Nueva York - Oxford, 2013), 147.

3. CORWIN, *Spain and...*, 28-29.

4. Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Navegación Mercantil L.7093.

5. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7094.

6. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7095.

7. FRANCO, *Comercio clandestino...*, 317-318.

8. CORWIN, *Spain and...*, 40.

9. Serge DAGET, *La répression de la traite des Noirs au XIX siècle* (París, 1997), 80.

10. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L. 7096.

11. En su versión de 1841, cualquier buque podía ser apresado si se encontraba en él alguno de los artículos siguientes: "1: Hatches with open gratins, instead of the close hatches which are used in merchant vessels. 2: Divisions, or bulkheads, in the hold or on deck, in greater number than are necessary for vessels engaged inlawful trade. 3: Spare planks fitted for being laid down as a second or slave deck. 4: Shackles, bolts, or handcuffs. 5: A larger quantity of water, in casks or in tanks, than is requisite for the consumption of the crew. 6: An extraordinary number of water casks, or of the other receptacles for holding liquid. 7:A greater number of mess tubs or kids than are requisite for the of the crew. 8: A boiler, or other cooking apparatus, of an unusual size. 9: An extarordinary quantity of rice, or farena, or any other article of food beyond the probable wants of the crew. 10: A quantity of mats or matting greater than is necessary for the use of such merchant vessels". Christopher LLOYD, *The Navy and the Slave Trade. The Suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth Century* (Nueva York, 2007), 46-47.

12. CORWIN, *Spain and...*, 84-86.

13. CORWIN, *Spain and...*, 144.

14. FRANCO, *Comercio clandestino...*, 389.

15. [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

16. Josep M. FRADERA, "Catalunya i Cuba en el segle XIX: el comerç d'esclaus", *L'Avenç*, XXXV, nº 75 (octubre, 1984), 43.

17. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 37-44.

18. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 44-51.

19. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 24.

20. Esta ruta contaba con un régimen de vientos y corrientes favorables que se movían en el sentido de las agujas del reloj y eran

favorables la mayor parte del año: la corriente de Canarias fluía en el sentido norte-sur, la corriente norecuatorial iba de África al Caribe y la corriente del Golfo empujaba los buques hacia Europa.

21. Eric WILLIAMS, *Capitalismo y esclavitud* (Madrid, 2011), 92.

22. THOMAS, *La trata...*, 311.

23. James WALVIN, *The Slave Trade* (Londres, 2011), 9-10.

24. NERÍN, *Traficants...* 34.

25. Hugh THOMAS, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870* (Barcelona, 1999), 566-572.

26. Archivo General de la Administración (AGA), Servicios Exteriores C.7728.

27. AGA, Servicios Exteriores C.7824.

28. THOMAS, *La trata...*, 666.

29. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 39.

30. NERÍN, *Traficants d'...*, 39.

31. George Francis DOW, *Slave Ships and Slaving* (Salem, 2002), 270.

32. DAGET, *La repression...*, 168.

33. NERÍN, *Traficants d'...*, 33-35.

34. Micher ZEUSKE y Orlando GARCIA, "La amistad": Ramón Ferrer in Cuba and the Trasatlantic Dimensions of Slaving and Contraband Trade, en FRADERA y SCHMIDT-NOVARA, *Slavery & Antislavery...*, 206.

35. THOMAS, *La trata...*, 316.

36. Emma CHRISTOPHER, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807* (Nueva York, 2006).

Marcus REDIKER, *À bord du Négrier. Une histoire atlantique de la traite* (París, 2013).

37. CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 165.

38. LLOYD, *The Navy and...*, 62.

39. CORWIN, *Spain and the...*, 94.

40. LLOYD, *The Navy and...*, 55.

41. AGA, Servicios Exteriores C. 7891.

42. DAGET, *La repression...*, 84.

43. David TURNBULL, *Travels in the West: Cuba; with Notices of Porto Rico, and the Slave Trade* ((Londres, 1840), 415-416.

44. Emre YILDIZ, *The Struggles of the Royal Navy in Suppressing the Slave Trade. In the period between 1808-1850* (Bremen, 2017)

45. WALVIN, *The Slave Trade*, 49.

46. LLOYD, *The Navy and...*, 34.

47. REDIKER, *À bord du...*, 99.

48. "DICKY SAM", *Liverpool and...*, 137.
49. DAGET, *La repression...*, 114.
50. REDIKER, *À bord du...*, 111.
51. DOW, *Slave Ships...*, 274-275.
52. Miguel IZARD, *Esclavos y negreros. Historia de una vergüenza* (Barcelona, 1975), 55.
53. LLOYD, *The Navy and...*, 172-173.
54. THOMAS, *La trata...*, 667.
55. NERÍN, *Traficants d'...*, 128.
56. ZEUSKE y GARCIA, "'La amistad' ...", 205.
57. NERÍN, *Traficants d'...*, 307.
58. THOMAS, *La trata...*, 732-733.
59. THOMAS, *La trata...*, 764.
60. THOMAS, *La trata...*, 639.
61. THOMAS, *La trata...*, 766.
62. LLOYD, *The Navy and...*, 180.
63. THOMAS, *La trata...*, 771.
64. THOMAS, *La trata...*, 774.
65. Notas, *Revista Hispano-Americana* (12-4-1866), 447.
66. THOMAS, *La trata...*, 301-302.
67. Esta unidad de arqueo es un genérico. Es sabido que la medida de la capacidad de los buques sufrió grandes cambios con el tiempo y variaba de un lugar a otro. A mediados del siglo XIX, comenzó a extenderse el empleo un sistema internacional común (Sistema Moorson, 1854).
68. Josep M. SANET I JOVÉ, "Vaixells negrers despatxats des de Tarragona, 1815-1820", *TAG*, VIII, nº 28 (diciembre, 2002), 14-15.
69. B.V., *El marinero africano* (Sabadell, 1990), 97-98.
70. B.V., *El marinero africano*, 88.
71. Josep M. SANET I JOVE, "Un bergantí corsari negrer matriculat a Tarragona l'any 1819", *TAG*, VII, nº 25 (marzo, 2002): 20.
72. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7091.
73. REDIKER, *À bord du...*, 273.
74. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 75.
75. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 62.
76. FRANCO, *Comercio clandestino...*, 146.
77. BAROJA, *El Mar: Pilotos de altura*, 570.
78. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7093.
79. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7092.
80. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7091.
81. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7094.
82. CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 59.
83. AGA, Servicios Exteriores C.7795.
84. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7091.
85. CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 144-145; REDIKER, *À bord du...*, 393-394.
86. Martín RODRIGO, *Los Goytisolo. Una próspera familia de indios* (Madrid, 2016), 77.
87. AGMAB, Navegación Mercantil, Alfabético de Marinos L. 7144/4.
88. AGMAB, Navegación Mercantil, Alfabético de Marinos L. 7144/20.
89. Javier MORENO, *Los hombres sencillos. Historia social de la marina mercante (1817-1915)* (Amazon, 2016).
90. THOMAS, *La trata...*, 670.
91. Pío BAROJA, *El Mar (Tetralogía de obras marítimas)* (Barcelona, 1970), 571-572. Quizás llame la atención que se utilice el contenido de una novela como argumento pero lo considero absolutamente justificado. En mi opinión, las cuatro novelas que Baroja dedico a la gente de mar –*Las inquietudes de Shanti Andía* (1911), *El laberinto de las sirenas* (1923), *Los pilotos de altura* (1929) y *La estrella del capitán Chimista* (1930)– constituyen un documento de alto valor etnológico sobre la vida de la gente de mar en el siglo XIX. El historiador Gustau NERÍN, *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a Àfrica* (Barcelona, 2015), 270, también opina que las opiniones de Baroja sobre la trata son muy fiables y que debió estar en contacto con marinos que se dedicaron a ella.
92. BAROJA, *El Mar: Pilotos de altura*, 585.
93. CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 168.
94. CANOT, *Memorias...*, 64-68; B.V., *El marinero africano*, 98-111; DOW, *Slave Ships...*, 155-163; REDIKER, *À bord du...*, 206-229, 337-348; CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 163-194; THOMAS, *La trata...*, 408-423; BAROJA, *El Mar: Pilotos de altura*, 600-608.
95. CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 185.
96. CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 169-170.
97. B.V. *El marinero...*, 112.
98. DOW, *Slave Ships...*, 155-156.
99. THOMAS, *La trata...*, 402-404.
100. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7091.
101. REDIKER, *À bord du...*, 213.
102. DOW, *Slave Ships...*, 156-157.
103. BAROJA, *El Mar: Pilotos de altura*, 600.
104. THOMAS, *La trata...*, 419.

105. REDIKER, *À bord du...*, 288-289.
106. DAGET, *La répression...*, 169.
107. NEWTON, *Slaver Captain*. 32.
108. REDIKER, *À bord du...*, 338-348; CHRISTOPHER, *Slave ship...*, 163-194.
109. THOMAS, *La trata...*, 309-310. Las primas se situaban por encima del 10%.
110. CANOT, *Memorias...*, 68.
111. THOMAS, *La trata...*, 631-635.
112. THOMAS, *La trata...*, 419.
113. MORGAN, *Cuatro siglos...*, 131.
114. TURNBULL, *Travels in the West...*, 471.
115. THOMAS, *La trata...*, 711.
116. AGMAB, Navegación Mercantil, Asuntos particulares L. 7106. Este mismo caso es narrado por Nerín pero en una versión algo distinta fechada en 1866 que obtiene de la tesis doctoral de Arturo Arnalte, "El tribunal Mixto anglo-español de Sierra Leona" (1992) (NERÍN, *Traficants d'...*, 99-100).
117. FRANCO, *Comercio clandestino...*, 137-140.
118. THOMAS, *La trata...*, 593.
119. THOMAS, *La trata...*, 573.
120. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L.7097.
121. LLOYD, *The Navy and...*, 71-72.
122. THOMAS, *La trata...*, 647.
123. AGMAB, Navegación Mercantil, Alfabético de Marinos L.7144.
124. AGA, Servicios Exteriores C. 7797.
125. AGA, Servicios Exteriores C. 7900.
126. AGA, Servicios Exteriores C. 7901.
127. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L. 7093.
128. AGMAB, Navegación Mercantil, Alfabético de Buques L. 7147.
129. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L. 7101.
130. AGMAB, Navegación Mercantil, Generalidades L. 7101.
131. DAGET, *La répression...*, 94.
132. Véase el interesantísimo libro de José Luciano FRANCO, *Comercio clandestino de esclavos* (La Habana, 1980), 203-389.
133. José Antonio SACO, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países Américo-hispanos* (Barcelona, 1879), 306-308, 319.
134. BAROJA, *El Mar: Pilotos de altura*, 578.

