

EL TRAFICO NEGRERO POR EL ATLANTICO

José U. MARTINEZ CARRERAS
Departamento de Historia Contemporánea
Universidad Complutense de Madrid

En estas IV Jornadas se está señalando y destacando por otros conferenciantes el papel y la importancia que en la historia marítima han desempeñado los buques y la marina en diversos aspectos y actividades de la historia contemporánea española y su proyección universal.

En el tema que aquí se trata esa importancia es básica y fundamental, tanto por el papel directo que jugó en su momento como por las consecuencias de todo orden que alcanzó. Se puede afirmar, sin ningún género de dudas, que la marina y los buques han sido el medio básico, el instrumento fundamental que hizo posible el comercio de esclavos y con ello el crecimiento económico occidental representado por el capitalismo industrial.

EL MARCO HISTORICO

En este sentido, y en opinión de autores como E. Williams, W. Rodney y E. Genovese (1), entre otros, al plantearse las consecuencias de la trata para Europa y el mundo americano, se han centrado y han polemizado sobre las relaciones existentes entre trata y esclavitud por un lado, con el capitalismo occidental por otro. Así la trata, todavía practicada por marinos españoles hacia Cuba y Puerto Rico en el siglo XIX, ha permitido asegurar la prosperidad de las economías europea y americana, y en especial, de las ciudades portuarias de la Europa atlántica. Las fuerzas productivas arrancadas a Africa, y transportadas a América por mar, con las riquezas acumuladas gracias a este comercio marítimo, han servido para edificar la civilización capitalista moderna.

En relación con esta cuestión escribe W. Rodney (2) que “el comercio europeo de esclavos y el comercio europeo ultramarino en general, tuvieron lo que se conoce como efectos multiplicadores en el desarrollo de Europa, en una dirección muy favorable”. Esto quiere decir que los beneficios que se derivaron de los contactos con ultramar se fueron extendiendo a muchos sectores de la vida europea no directamente conectados con el comercio

(1) E. WILLIAMS: *Capitalismo y esclavitud*. La Habana, Ed. C. Sociales, 1975; W. RODNEY: *Cómo Europa subdesarrolló a Africa*. La Habana, Ed. C. Sociales, 1981; E. GENOVESE: *Esclavitud y capitalismo*. Barcelona, Ariel, 1971.

(2) W. RODNEY: *Op. cit.*

ultramarino, y que la sociedad entera fue quedando así mejor equipada, más capacitada para llevar a cabo su propio desarrollo interno.

Por su parte, E. Williams (3) ha estudiado, desde una perspectiva histórica, la relación entre el primer capitalismo, tal como era representado por Gran Bretaña, y la trata de esclavos negros y su esclavitud, y el comercio colonial en general entre los siglos XVI al XIX. Hace así un estudio económico del papel representado por la trata de esclavos negros y la esclavitud en la acumulación del capital que financió la Revolución industrial en Inglaterra, y del capitalismo industrial maduro que provocó la destrucción del sistema esclavista. Para este autor, los siglos XVII y XVIII fueron los siglos del comercio, mientras el XIX sería el siglo de la producción.

Y para Gran Bretaña ese comercio fue fundamentalmente el comercio triangular, cuya base era la trata de esclavos. En este comercio triangular, Inglaterra suministraba las exportaciones y los buques; África aportaba la mercancía humana, y las plantaciones americanas proporcionaban las materias primas coloniales. El buque negrero zarpaba de la metrópoli con una carga de productos manufacturados; éstos eran intercambiados en las costas africanas, con una tasa de utilidad, por esclavos negros, y estos negros eran a su vez negociados en las plantaciones americanas, sobre la base de otra ganancia, por una carga de productos coloniales y ultramarinos que era transportada de regreso a la metrópoli.

De este modo, el comercio triangular ofrecía un triple estímulo a la economía de Gran Bretaña. Los negros eran adquiridos con manufacturas británicas; transportados a las plantaciones, producían azúcar, algodón y otros productos ultramarinos, cuyo procesamiento y consumo creaban nueva riqueza en Inglaterra; por otra parte, el mantenimiento de los negros y sus propietarios, en las plantaciones, creaba otro mercado para la industria británica, para la agricultura de Nueva Inglaterra y para las pesquerías de Terranova.

Y añade que “hacia 1750, era difícil encontrar en Inglaterra una ciudad comercial o manufacturera que no estuviese en cierta forma conectada con el comercio triangular colonial o directo. Las ganancias así obtenidas constituyeron una de las principales corrientes de esa acumulación de capital en Inglaterra, que financió la Revolución industrial”.

Gran Bretaña acumulaba así grandes riquezas gracias al comercio triangular y a la trata de negros, precisa E. Williams. El aumento de bienes de consumo que requería ese comercio, puso inevitablemente en movimiento el desarrollo de la fuerza productiva del país. Esta expansión industrial necesitaba financiamiento. Se produce entonces la inversión, en la industria británica, de los beneficios procedentes del comercio triangular, que proporcionaron parte del inmenso desembolso realizado en la construcción de las vastas fábricas requeridas para satisfacer las necesidades del nuevo proceso productivo y de los nuevos mercados.

(3) E. WILLIAMS: *Op. cit.*

En síntesis, se puede establecer que las consecuencias de la trata para Europa han sido decisivas, ya que se encuentra relacionada directamente con el desarrollo mercantil, la acumulación de capitales, la prosperidad económica industrial y, en general, con la evolución capitalista occidental y su crecimiento.

La época que aquí se trata de este comercio negrero está incluida en la tercera y última fase de un largo proceso que se extiende durante varios siglos y que F. Renault y S. Daget (4) han clasificado así:

— La primera fase, entre 1440 y 1640, es la de los comienzos de la trata negrera, por el Atlántico.

— La segunda, de 1640 a 1807, es la definida por Gaston-Martin como de la “era negrera”, en la que alcanzó una mayor intensificación esta trata y comercio, tanto en actividades e intensidad como en número de esclavos transportados.

— Y la tercera, desde 1807 hasta 1886, se caracteriza por ser tanto la era abolicionista, como en la que se produce el comercio clandestino de esclavos, principalmente hacia Brasil y Cuba, además de Puerto Rico.

Es esta tercera fase la que aquí interesa. Como se ha indicado, se registran en ella dos series de hechos contrapuestos y enfrentados. Por un lado, el movimiento abolicionista se ha ido extendiendo en las sociedades occidentales y alcanza su reconocimiento oficial cuando Gran Bretaña prohíbe la trata de negros en 1807, y tiene trascendencia internacional al ser aprobada la “Declaración de las potencias sobre el tráfico de negros” en febrero de 1815 en el Congreso de Viena, en favor de la abolición definitiva y universal de este tráfico.

Y por otro, que a pesar de estas decididas acciones abolicionistas, la importancia que había adquirido la trata hace que ésta no desaparezca con la aplicación de la nueva legislación, sino que por el contrario se transforme en un comercio clandestino o contrabando de esclavos, contra el que va a luchar principalmente Gran Bretaña, que se mantiene activo hasta el último tercio del siglo XIX.

D. P. Mannix y M. Cowley (5) han enumerado los factores que explican ese mantenimiento e incluso incremento del comercio negrero de contrabando en el siglo XIX:

1. A pesar de haber sido legalmente prohibida su importación en el hemisferio occidental, la demanda de esclavos aumentó considerablemente.

2. Si bien es cierto que las medidas legales contra el tráfico de negros no redujeron la demanda de mano de obra esclava, hay que decir que tampoco suprimieron el suministro de esclavos.

(4) F. RENAULT y S. DAGET: *Les traites négrières en Afrique*. París, Karthala, 1985.

(5) D. P. MANNIX y M. COWLEY: *Historia de la trata de negros*. Madrid, Alianza, 1968.

3. Los tratantes de esclavos continuaron comprando porque el tráfico ilegal dejaba enormes beneficios por poco afortunado que fuese el viaje.

4. La tecnología naval favoreció a los traficantes de esclavos hasta los últimos años del comercio ilegal. Sobre este punto se volverá más adelante.

5. Acaso el mayor obstáculo para la supresión del tráfico negrero consistía en que la trata era efectuada por proscritos de todas las naciones, en barcos procedentes de multitud de puertos, y las complicaciones internacionales parecían insolubles.

LAS RUTAS Y EL DESTINO DEL TRAFICO

En el siglo XIX el tráfico clandestino de esclavos se incrementó, como se ha indicado, sobre todo al crecer rápidamente su demanda en los campos de algodón de Estados Unidos y en las plantaciones de café de Brasil, así como de azúcar en Cuba, atravesando varias fases de alza y baja hasta el último tercio del siglo, en que finalizó.

Capturados los esclavos en el continente africano, se organizaba la caravana que marchaba hacia la costa, donde permanecían encerrados en barracones, hasta que tras su venta eran trasladados a los buques.

Estos podían actuar de dos maneras: por un lado, estaban los buques que se encontraban anclados cerca de la costa que hacían de almacén, al que se acercaban las piraguas con su cargamento; por otro lado, están los buques que tocaban en los fuertes y factorías fortificadas en la costa: entre Senegal y Angola llegó a haber 43 de estas instalaciones repartidas entre franceses, holandeses, portugueses e ingleses, estos dos últimos dominantes.

La trata negrera se llegó a extender desde San Luis de Senegal hasta el sur de Angola, por toda la costa occidental africana y su hinterland. Las regiones más pobladas y activas fueron las de Senegal a Sierra Leona, Costa de Marfil y Costa de Oro, Benin y Níger, y de Congo a Angola.

Tras la travesía atlántica, los principales puntos de recepción de esclavos en América eran: el este y norte de América del Sur, desde Brasil por Guayana hasta Panamá; las islas del Caribe: Cuba y Puerto Rico —antes Santo Domingo y Jamaica—, y el sureste de Estados Unidos.

LOS BARCOS Y EL COMERCIO

Igualmente E. Bouet-Willaumez (6) señala este hecho de que Brasil y Cuba, en especial Brasil, son generalmente los puntos hacia los que se dirige

(6) E. BOUET-WILLAUMEZ: *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique*. Ginebra, Slatkine, 1978.

el comercio negrero, en sus puertos de Bahía, Río de Janeiro y Santos, entre otros.

Los navíos de Estados Unidos se vendían frecuentemente en Bahía, y también en La Habana, a los armadores negreros; entonces, tras la compra del navío, se producía su transformación en buque negrero. Los navíos de Estados Unidos no eran los únicos en participar en el tráfico de esclavos; también había buques de otros países, como los franceses o sardos, que se destinaban al mismo fin. El capitán del navío y sus oficiales estaban alojados sobre el puente en las cabinas; la cámara de atrás, que habitaban ordinariamente, se transformaba para tener los víveres.

En cuanto el negrero llegaba sobre las costas de Brasil o de Cuba, desembarcaba la carga de negros, y más rápidamente que las autoridades del punto de la costa donde tocaban tierra pusieran sus ojos sobre esta operación. El capitán negrero encontraba en tierra barracones de depósito instalados, donde los negros eran alojados y alimentados hasta que los plantadores vecinos venían a examinarlos y comprarlos.

A veces, estas operaciones se organizaban de otra manera: dos o tres capitanes negreros se reunían, compraban un navío e intentaban un golpe de trata en la costa de África, sin tener relaciones de correspondencia y de intereses recíprocos establecidos con los tratantes de los barracones; compraban los esclavos a estos últimos, a un precio más elevado, y los vendían en Brasil y Cuba. Estas operaciones les reportaban menos beneficios, pero les ocasionaban también menos peligros.

EL TRANSPORTE DE LOS ESCLAVOS

Según M. Frossard (7), tan pronto como los esclavos comprados o capturados son llevados al borde del mar, se les conduce a los buques a los que corresponden. A su llegada a bordo, se les distribuye en las cámaras que les son destinadas. Los hombres ocupan la parte de proa del navío; las mujeres, que no forman ordinariamente más que el tercio de la carga, van en la parte de popa; los niños al centro, y estas cámaras están formadas por dos tabiques.

Estos buques negreros tienen diferentes dimensiones. Los hay desde 11 hasta 800 toneladas, que cargan desde 20 hasta 1.500 esclavos. Un buque de 100 toneladas solía llevar 250 esclavos. La media general era de dos esclavos por una tonelada.

La altura de las cámaras donde son situados los esclavos varían según las dimensiones del navío. Pero es en general de tres a cinco pies, de manera que les es imposible ponerse en pie en la mayor parte de los navíos, y en algunos de permanecer sentados.

(7) M. FROSSARD: *La cause des esclaves nègres et des habitants de la Guinée*. Ginebra, Slatkine, 1978.

En un navío de 50 toneladas, la extensión de las cámaras donde los esclavos debían ser situados era de 38 pies, la anchura más grande era de nueve pies, y la altura, de apenas cuatro pies. Este navío estaba destinado a transportar 140 esclavos. Está claro que los negros no podían estar más que sentados o tumbados, y que estaban herrados durante toda la travesía.

Otro buque era de 12 toneladas. La extensión de la parte destinada a los esclavos era de 24 pies, la anchura más grande de ocho, y la más pequeña, de cuatro. La altura era de dos pies, nueve pulgadas. Este buque debía transportar 36 esclavos.

La codicia impulsaba a los negreros a no dejar en su barco a los negros más que un espacio parecido al que ocupa un muerto en un ataúd. Muchos negros estaban obligados a viajar siempre sobre un lado, replegados sobre sí mismos, sin poder extender los pies. Acostados, sin vestidos, sobre un suelo muy duro, traídos y llevados por el movimiento del barco, su cuerpo se cubría de úlceras y sus miembros no tardaban en ser desgarrados por los hierros y las cadenas que los tenían atados unos a otros.

Cuando llegaba el mal tiempo y se cerraban las escotillas del barco, los sufrimientos eran horribles; echados los unos sobre los otros, sofocados por el calor insuportable de la zona tórrida y por la exhalación nauseabunda que salía de sus cuerpos, la sentida del barco parecía un horno ardiente y pestífero.

LA BANDERA

En muchas ocasiones el pabellón —especialmente si era norteamericano— constituía la principal protección de los barcos negreros. Si éste era perseguido por un barco de guerra, el negrero podía utilizar una serie de banderas, confiando en que una u otra daría lugar al cese de la persecución. Incluso cuando esa astucia no daba resultado, el capitán podía, a veces, evitar la condena vendiendo simbólicamente el buque por un dólar a cualquier marino norteamericano que se hallase a bordo. Las complicaciones legales a que daba lugar este recurso luego en el tribunal de presa eran tales, que generalmente los casos eran sobreseídos. Los negreros adoptaron entonces la práctica de llevar siempre en su buque a un pasajero de nacionalidad norteamericana, cuya única misión era tomar el mando del barco si era abordado por un crucero inglés. Ese hombre era llamado el “capitán de bandera”.

Desde un determinado momento, cada vez fueron más los barcos negros que navegaban bajo la bandera norteamericana. Podían ir seguros hasta la costa de Africa, estaban seguros mientras cargaban a los esclavos y también el viaje de vuelta podían hacerlo con seguridad, pues incluso si tuvieran la desgracia de encontrarse con un buque de guerra de Estados Unidos, les bastaba con izar la bandera española.

Después del Tratado de 1842, si un navío negrero enarbolaba la bandera

norteamericana, podía ser perseguido por los barcos de Estados Unidos, y si llevaba otro pabellón, por los británicos. Pero tanto la letra como el espíritu del Tratado fueron infringidos desde el principio.

EL BARCO Y LA TRIPULACION

En su novela *Los pilotos de altura*, Pío Baroja (8) ha descrito de forma detallada y minuciosa cómo se organizaba el comercio negrero desde La Habana a mediados del siglo XIX pormenorizando los cuidados con que eran atendidos tanto el buque como la tripulación (9). Escribe, en este sentido, que se comenzaba por constituir una sociedad de ocho o diez personas en La Habana, comerciantes, bodegueros y almacenistas. Se reunía un capital de cien mil duros, por lo menos. Uno de los armadores solía ser el administrador. Se calculaba que un buque de 300 toneladas podía llevar a bordo, entre el sollado y la cubierta, de 500 a 600 negros. Claro que iban estibados como si fueran vacas o caballos.

La sociedad elegía un capitán, y el capitán nombrado giraba una visita a la bahía, para ver si hallaba un buque de buena marcha y de preferencia construido en Estados Unidos. En el caso de no encontrar en la bahía uno a gusto, el capitán emprendía un viaje preferentemente a Baltimore, en cuyo puerto se construían los buques más veloces. Después de comprarlo, el capitán se hacía cargo de él, y lo llevaba a La Habana, a uno de sus muelles. Se examinaba el barco desde la quilla hasta el tope, tanto el casco como la arboladura, y se reparaban todas las deficiencias que pudieran encontrarse.

Seguidamente se ajustaban, con un maestro tonelero, 200 pipas de agua estibadas en la bodega. Un carpintero tomaba la contrata para construir un sollado de tablas de quita y pon sobre las barricas de la aguada y bajo cubierta. El velero cosía un juego nuevo de velas, pues las que solía llevar el buque se deshacían en el camino antes de llegar a la costa de Africa. Aquellas lonas servían también para abrigar a los negros cuando dormían sobre cubierta.

Las faenas preparatorias se terminaban en dos o tres semanas a fuerza de gente y de oro. En tanto, los armadores se agenciaban un factor para las compras de negros en Africa. Casi todos aquellos factores eran portugueses o agentes de los portugueses. En el intervalo, el capitán encontraba sus ofi-

(8) P. BAROJA: *Los pilotos de altura*. Madrid, Espasa-Calpe, 1980.

(9) Pío BAROJA en su novela citada escribe: "Después de la abolición oficial de la trata, ésta en vez de desaparecer se intensificó. En el primer tercio del siglo XIX salían de La Habana, en poco tiempo, treinta negreros con pabellón francés. Por entonces, en un año, los franceses exportaron más de cien mil africanos. Aquellos barcos eran bergantines, goletas y lugres. Muy pocos pasaban de doscientas toneladas, y algunos llevaban más de trescientos negros que, naturalmente, iban amontonados en grupos de hombres, mujeres y niños."

ciales: tres pilotos, primero, segundo y tercero; dos guardianes, un condestable y el cirujano. Como los puestos eran peligrosos, se buscaba gente fiel y de confianza, y también con experiencia.

Ningún capitán se embarcaba en la carrera africana sin llevar varios viajes de piloto. El elegido debía ser hombre valiente, experimentado y sereno; había que sostener en el barco una disciplina rígida; si venían las cosas mal, entregarse al crucero inglés que intimaba la rendición, y si existían posibilidades de resistir con éxito, contestarle a cañonazos. Al mismo tiempo el capitán debía conocer las costumbres y las enfermedades de los negros. Era preciso así que el capitán fuera a la vez negociante y diplomático, en todo caso teniendo un conocimiento perfecto de las astucias y las costumbres de los negros habitantes de África.

Al momento de instalarse el factor en el barco hacía una lista de los géneros que tenía que llevar; se la entregaba a los armadores, y el administrador y él mismo comenzaban a recorrer los almacenes. Los géneros comprados se depositaban en un cobertizo. Los guardianes y el condestable vigilaban la aguada y se agenciaban leña, calderos para el rancho, alambiques y filtros, por si escaseaba el agua; sirenas de mano, maletas de cinz, jarras para llevar la pólvora de la santabárbara, bombas, palanquetas, sacos de metralla, lámparas con que enjugar la cubierta, carracas, que usaban a veces los capataces africanos, y baldes de madera. El bodeguero almacenaba toda clase de géneros de comer y beber, como dulces, conservas, cecinas, mermeladas, vinos y licores.

El factor se ocupaba sólo de lo relativo a los negros, y compraba, primero, aguardiente. Por lo general, los barcos negreros llevaban treinta o cuarenta pipas de alcohol, ocho o diez fardos de guineas azules o cuatro de guineas blancas. A estas telas de algodón las llamaban guineas porque eran las que servían para la compra de negros en la costa de Guinea. Cargaban también los factores dos fardos de telas de romales, dos de sarasa, cuatro o seis cajas de abalorios, ocho o diez de fusiles, cien barriles de pólvora, de arroba y de arroba y media, y un sinnúmero de quincallerías y chucherías. Se llevaban 300 pares de grillos dobles para poner a cada negro en el pie, una o dos barras de justicia y cien pares de esposas. Al mismo tiempo se embarcaban útiles de carpintería, de herrería y de artillería.

Cuando el barco se encontraba ya listo, se largaba en el tope del palo trinquete una bandera roja, cuadrada, indicación para pedir gente. Al llamamiento acudían marineros de todas las naciones, muchos reincidentes en el viaje a la costa de Guinea, y el contraмаestre los escogía uno a uno. Generalmente, se pagaba a cada marinero de 40 a 50 duros al mes, por adelantado, y en caso de lucha, el armador se comprometía a darles una gratificación de 50 a 100 duros. Al tercer día después del ajuste, por la madrugada, debían estar todos a bordo.

Entre la oficialidad del barco negrero el factor era de los más importantes; además de su sueldo, cobraba el diez por ciento de los negros llegados a salvo. Los factores, generalmente, iban contratados para comprar tres o cua-

tro cargamentos de ébano. A veces pasaban largas temporadas en Africa, y escribían a los armadores cuando reunían el cargamento completo.

Los capitanes de los barcos negreros cobraban la comisión del diez por ciento y cien o ciento veinte duros al mes. El primer piloto ganaba ochenta duros mensuales y seis duros por cabeza; su obligación era la derrota, ocuparse del consumo del agua y de los víveres, llevar una lista de los muertos en alta mar, subir a los palos con el anteojito cuando el vigía cantaba vela y curar a los negros enfermos.

El segundo piloto ganaba cuatro duros por cabeza y setenta al mes. Su obligación consistía en montar la guardia del capitán y llevar el diario de a bordo. El tercer piloto tenía dos duros por cabeza y sesenta mensuales. Hacía guardia, copiaba los apuntes del factor y se hallaba encargado del botiquín. El tercer piloto, al llegar a la costa de Africa, dirigía la construcción de dos barracas: una como depósito del cargamento llevado y la otra para habitación de los negros comprados, y ponía los grillos a cada pareja, tanto en tierra como a bordo, sobre todo si existía temor de sublevación. Generalmente, el reyezuelo o el cacique prestaban sus carpinteros para construir las barracas. El tercer piloto debía hacer, además, la cura a los negros, en compañía del contra maestre; cuidar de la bodega y probar la comida.

El contra maestre tenía el mismo sueldo que el tercer piloto. Se ocupaba en cumplir las órdenes del capitán, mandar a la marinería, disponer el aseo del buque y vigilar para que la comida fuese buena. Los primeros y segundos guardianes espían a los negros, observaban si comían o no, su actitud, y tenían siempre media caldera de agua hirviendo con sus grandes cucharones de hierro, pues en caso de sublevación, lo que más terror producía a los negros era el agua hirviendo, y con ese procedimiento se acababan las batallas. Los guardianes ganaban cincuenta y sesenta duros mensuales y un duro por cabeza de negro.

Había además otro empleado, llamado pañolero o bodeguero. El bodeguero vigilaba la bodega, los víveres y la aguada; solía tener a sus órdenes ocho o diez negros jóvenes, llamados muleques, encargados de poner orden. El cirujano cobraba diez reales por cabeza de negro y cincuenta duros mensuales.

A veces aparecía en la dotación un capitán, llamado de bandera, capitán ficticio, puramente de aparato, y que servía de testafarro. Cuando existía capitán de bandera a bordo, éste ganaba un duro por cabeza y cincuenta al mes. Entonces el capitán efectivo solía presentarse oficialmente como si fuera pasajero.

Cuando el buque negrero se encontraba ya listo, se disparaba un cañonazo, se levaba el ancla y si no había viento lo remolcaban algunos botes. Al aproximarse al muelle de caballería, de La Habana, se acercaban al costado casi siempre quince o veinte guadanos o botes de alquiler llenos de gente, comerciantes de la ciudad, interesados en la expedición. Venían a almorzar a bordo, fuera del Morro. El capitán solía disponer un buen almuerzo. Regía

la costumbre de que cada invitado escogiera los cubiertos, platos y copas, y después de servirse de ellos los tirara al agua. Esto se practicaba para dar una impresión de riqueza y de rumbo. Tras la ceremonia, los comerciantes habaneros se despedían de los oficiales del buque y se embarcaban en las guadanas, haciendo grandes saludos con sombreros y pañuelos.

Desde el momento en que se emprendía el viaje, y se salía a alta mar, se ponía un grumete en el tope de proa para avisar al oficial de guardia sobre cualquier vela que se presentara a la vista. Todo barco mercante o de guerra era un enemigo para el negrero. Si se veía algún buque de guerra, se variaba el rumbo, y luego se iba enderezándolo hasta llegar a Africa.

Al aproximarse al punto de destino, generalmente la costa desde Sierra Leona a la orilla del río Congo, llegaban unas cuantas canoas con dos o tres negros a bordo. El capitán mandaba darles aguardiente y les compraba huevos, gallinas y pescado. Aquellos negros proporcionaban al capitán y al factor cuantas noticias pudieran desear: qué buque salió el último, cuántos esclavos llevó, si iba a La Habana o a Brasil, si quedaban muchos negros en la plaza, a qué precio se cotizaban, cómo se llamaba el reyezuelo, y otras noticias análogas.

Al llegar al poblado el capitán se embarcaba en su bote y saltaba a tierra, se presentaba en la casa del reyezuelo, le explicaba su objeto y discutía con él; el reyezuelo exigía primero sus derechos: cuatro o seis garrafones de aguardiente, un barril de pólvora, un fusil y seis piezas de guinea. A este lote daban el nombre de cábala. El capitán preguntaba al reyezuelo por los esclavos.

El buque se conducía a un fondeadero y se daba principio a la construcción de las barracas, cerca de la costa. El capitán y el factor se internaban río arriba llevando género para comprar cincuenta o sesenta hombres. En el primer poblado alquilaban una choza que les servía de tienda. Concluidas las barracas se desembarcaba todo el cargamento, y el tercer piloto solía remitir en lanchones hacia el interior la mayoría de los artículos clasificados.

A los pocos días el reyezuelo se presentaba en el buque con su estado mayor, todos armados. Se realizaba la ceremonia de bienvenida y se procedía a la compra-venta de los esclavos. Cuando el factor efectuaba sus compras de los negros, los enviaba a la barraca costera, siendo después llevados a bordo.

Realizado el viaje de vuelta, cuando el capitán llegaba a salvo a las costas de América solía tener la orden de recalar en una habia desconocida; generalmente le señalaban un lugar donde no hubiera pueblo ni autoridades, cerca de algún ingenio; en algunas ocasiones, para evitar a las autoridades, se simulaba un naufragio en un lugar solitario. Muchas veces no había necesidad de precaución y se desembarcaba en cualquier puerto, y el alcalde, el comisario de barrio o el gobernador lo arreglaban todo con unas onzas de oro. Llegaba al buque salvo y sin pérdida de tiempo se efectuaba el desembarque. Cuando todos estaban en tierra, el capitán del buque y algún

encargado de los armadores tomaban el camino del ingenio procediéndose a la venta de los esclavos.

LA TECNOLOGIA NAVAL

Sobre este aspecto señalan Mannix y Cowley (10) que en la primera parte del siglo XIX las embarcaciones dedicadas a las expediciones africanas eran en su mayor parte veteranas de las guerras napoleónicas, sólidamente construidas y fuertemente armadas para su porte, pero en cambio bastante lentas. Mas, en proporción cada vez mayor, aquéllas fueron sustituidas en torno a mediados del siglo por buques más modernos construidos en astilleros de Estados Unidos, capaces de dejar atrás a cualquier barco de guerra. Se les denominó *clippers* en aquel tiempo, a causa de su velocidad, su afilada proa y buido casco, pero en su mayor parte se trataba de goletas de alto velamen o bergantines. Eran los galgos o perros lebreles del mar, pero no eran navíos de lujo.

Hasta tanto que no hubo logrado capturar algunos de los barcos negros recién construidos, la escuadra británica antiesclavista no dispuso de navíos lo bastante rápidos para demostrar su eficacia. Uno de los primeros *clippers* capturados fue el “Balack Joke” en 1828; otro, el “Fair Rosamond” en 1830. La escuadra de Africa occidental hizo once presas entre 1830 y 1832. Entre tanto, los traficantes compraban buques aún más veloces en los astilleros de Baltimore y Nueva Inglaterra. Uno de ellos, el “Socorro”, era “un magnífico navío de gráciles y finos mástiles y un enorme despliegue de velas, que podían aumentarse...”

El “Diligente”, en 1839, aparece descrito en la obra *The Baltimore Clipper* como líneas largas, estrechas y elegantes, la armadura muy ligera, los panales bajos de una longitud mayor que media cubierta, “las vergas de proa, tremendas para el tamaño del buque, y todo el diseño dominado por unas enormes dimensiones”. En esta época, varios de los *clippers* se dedicaban al transporte de té de China, especialmente el “Nightingale” en 1859, y el “Sunny South” en 1860. Tales buques sólo podían ser capturados cuando estaban anclados. Una vez en el mar, con una ligera brisa podían aventajar incluso a las nuevas fragatas de vapor.

EL FINAL DEL TRAFICO NEGRERO

Desde los comienzos de la década de 1850, los oficiales de la escuadra antiesclavistas británica empezaron a darse cuenta de que su larga lucha

(10) D. P. MANNIX y M. COWLEY: *Op. cit.*

para suprimir la trata estaba obteniendo resultados (11). Había por entonces 24 buques de guerra británicos en la costa africana, incluyendo algunas de las nuevas fragatas de vapor, y llevaban en total 154 piezas de artillería. Habían obtenido el derecho de abordar y registrar cualquier barco mercante en aguas africanas, a menos que navegase bajo pabellón francés o norteamericano. Francia mantenía una escuadra africana propia, que actuaba con eficacia, y había puesto fin a la trata de negros franceses, excepto en la forma solapada de los trabajadores contratados.

El principal y creciente problema de los oficiales británicos era el pabellón norteamericano, que entonces protegía a la mayor parte de los traficantes de esclavos de la costa. En 1850, sin embargo, éste no tenía aún la agudeza que adquiriría más tarde. Estados Unidos tenía en Africa una escuadra de cinco buques de guerra. Dos de ellos —la chalupa de guerra “Yorktown” y el bergantín “Perry”— patrullaban la costa de Angola, a la que hasta entonces ni un solo barco de guerra norteamericano se había asomado a pesar de ser un conocido refugio de los buques negreros de aquel país.

La escuadra antiesclavista británica parecía tener hacia 1850 razones suficientes para estar optimista, según señalan Mannix y Cowley (12). Con la ayuda del Foreign Office mediante la firma de tratados diplomáticos con las diversas potencias y varias sociedades de colonización inglesas y norteamericanas, había sustraído al tráfico casi la mitad de la costa de Africa occidental. Las zonas cerradas efectivamente al comercio de esclavos comprendían Senegambia, Sierra Leona, Liberia, Costa de Oro, y más recientemente los establecimientos portugueses en Angola.

La mayoría de los esclavos exportados durante los años siguientes a 1850 vendrían de regiones gobernadas aún por príncipes indígenas. Principalmente procedían de la zona comprendida entre Gambia y Sierra Leona —Guinea—, de la costa de los esclavos: Togo, Dahomey y Nigeria occidental, y de la región situada al norte y al sur del río Congo. Los más activos esfuerzos en la quinta década del siglo XIX iban dirigidos a la costa de los esclavos, con sus famosos puertos de Lagos, Porto Novo, Whydah y Badagry. La escuadra británica se dirigió primero contra Lagos, desde 1851.

Al otro lado del Atlántico, el mercado de esclavos se iba reduciendo a Brasil y principalmente Cuba, pero se desarrolló por los norteamericanos, cuyos barcos empezaron a desembarcar sus cargamentos no sólo en Cuba, sino incluso directamente en Georgia y en los estados del golfo.

(11) Lino NOVAS CALVO, en su novela *Pedro Blanco, el negrero*, Madrid, Espasa-Calpe, 1973, escribe: “En 1834 llegó a Gallinas una mala noticia: los ingleses habían abolido la esclavitud. Por otro lado, Liberia progresaba. Los cruceros ingleses combatían cada vez más duramente a los negreros, al sur y al norte, fueran de la nación que fuesen (excepto yanquis, contra los cuales no tenían derecho de visitación; pero a su vez había ya cruceros yanquis para perseguir a los suyos). A veces los cruceros se pasaban meses en Gallinas, mientras las bandadas de negreros revoloteaban por la vuelta de afuera. Dentro, en los barracones, bramaban miles de cautivos, que los ingleses oían desde las cofas.”

(12) D. P. MANNIX y M. COWLEY: *Op. cit.*

Este nuevo incremento fue muy difícil de combatir por la escuadra antiesclavista. Los nuevos barcos norteamericanos de esclavos no eran ya bergantines o goletas de velamen elevado, sino los mayores y más rápidos navíos de su tiempo; muchos de ellos eran los *clippers* construidos para el comercio del té y otros productos con China. En vez de llevar 200 ó 300 esclavos, tomaban cargamentos tan grandes como un barco transatlántico: por ejemplo, el "Martha" se había propuesto comprar 1.800 negros. Se especializaron en adquirir niños y niñas, que molestaban menos y ocupaban un menor espacio que los adultos. Los barcos de guerra británicos no podían registrarlos, y los norteamericanos eran poco activos en la costa africana.

En la década de 1860 se sitúan los llamados "últimos navíos negreros". Uno de ellos fue el "Rebecca", un *clipper* de Baltimore con un récord de velocidad: "de catorce nudos, navegando contra el viento, sin desviarse más de cuatro grados respecto a la dirección del mismo. Podía hacer fácilmente de 320 a 340 millas al día". La velocidad fue su salvación en su viaje hacia Cuba. Otro fue el *clipper* "Thomas Watson", construido también en Baltimore, de 348 toneladas. Asimismo el *clipper* "Nightingale", de 1.000 toneladas, que cargó en su viaje 2.000 negros. Y el "Erie", de 466 toneladas, construido en Rhode Island, que cargó en su viaje 890 esclavos en el Congo.

En 1867 los británicos retiraron su escuadra antiesclavista atlántica, pues ya no se sentía su necesidad. Los tribunales mixtos para la represión de la trata de esclavos se suprimieron entre 1868 y 1869, ya que no se había presentado ningún caso ante ellos en varios años.

Como escribe J. Luciano Franco (13) la trata clandestina y el régimen esclavista en general durante la década de los 60 del siglo XIX entran en plena decadencia en Cuba. En 1866 el vapor de guerra español "Neptuno" capturó una expedición que conducía 278 africanos en Punta del Holandés, Pinar del Río. Después de esta captura, la oligarquía negrera cubana se vio seriamente amenazada y prácticamente se cerró el ciclo de su comercio ilegal. También se tiene noticia de que en enero de 1870 se desembarcó en Jibacoa, Jaruco, un cargamento de 600 africanos, y que, a juicio de Fernando Ortiz, había sido el último llegado a Cuba en plena decadencia de la trata esclavista africana.

Pero no se puede descartar totalmente la posibilidad de que algún otro cargamento de esclavos fuese desembarcado en Cuba o en Brasil hasta la década de 1880, cuando fue abolida definitivamente la esclavitud, en último lugar, por estos dos países: en Cuba en 1886 por España (14), y en Brasil en 1888. Aunque prácticamente la trata de esclavos por el Atlántico había llegado incuestionablemente a su final en estos años.

(13) J. LUCIANO FRANCO: *Comercio clandestino de esclavos*. La Habana, Ed. C. Sociales, 1980.

(14) G. RODRIGUEZ: *La idea y el movimiento antiesclavista en España durante el siglo XIX*. Madrid, Ateneo, 1887.