

El comercio y los buques negreros en el puerto de La Habana, 1800-1820

Trade and slave ships in the port of Havana, 1800-1820

César Alonso Sansón

Gabinete de Arqueología de la Oficina del Historiador de La Habana

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0007-5313-7149>

cesar@patrimonio.ohc.cu

Recibido: 2 de junio de 2023. **Aceptado:** 20 de enero de 2024. **Publicado:** 11 de marzo de 2025.

RESUMEN: En este artículo se pretende ofrecer un estudio parcial sobre el papel que jugó el comercio de neutrales en la trata negrera y su contradictoria relación con los comerciantes y hacendados de La Habana, durante el extenso periodo de conflictos bélicos que enfrentaron a España, Francia e Inglaterra en los primeros años del siglo XIX. En este contexto, desempeñaron un papel esencial las providencias adoptadas por las autoridades de la isla para evitar los efectos sobre el comercio y el desarrollo de la economía exportadora del azúcar de Cuba. Para elaborar el artículo se consultaron fuentes primarias que permitieron abordar el tema, aportando nueva información sobre los personajes, los agentes y los buques que estuvieron involucrados en el tráfico, así como sobre el número de negros bozales que llegaron por el puerto de La Habana.

PALABRAS CLAVE: La Habana; comercio y tráfico negrero; buques neutrales y negreros; conflictos bélicos.

ABSTRACT: This paper offers a partial study of the role which the trade of neutral countries played in the slave trade, and its contradictory relation with traders and landowners settled in Havana. The study focuses on the lengthy period of conflict among Spain, France and Britain in the early nineteenth century. Measures endorsed by the Cuban authorities so as not to affect the development of Cuba's sugar exports played a major role in this context. The paper draws on original information sources on the topic which have provided new records on the men and ships involved and the number of 'Bozal slaves' (black slaves unfamiliar with the Iberian cultures and languages, typically those brought straight from Africa) taken to Havana.

KEYWORDS: Havana; slave trade; neutral ships and slave ships; war conflict.

Cómo citar este artículo / Citation: Alonso Sansón, César. 2024. "El comercio y los buques negreros en el puerto de La Habana, 1800-1820". *Revista de Indias* 84 (291): 1724. doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2024.1724>.

Infíerase que el puerto de La Habana, llave del seno Mejicano y quizá el primero del mundo por su capacidad, anclaje, resguardo y belleza, es para el cargador de negros el último de sus especulaciones¹.

Al gobernador Salvador José de Muro y Salazar, Marqués de Someruelos (1799-1812), debemos la máxima de que “Las leyes se acatan, pero no se cumplen”, que pondría en práctica durante sus doce años y once meses de gestión, al permitir la entrada de naves neutrales en La Habana y Santiago de Cuba. Someruelos era portador de órdenes secretas de mantener la exclusión a todo trance, pero, en vista de la intolerable situación que amenazaba al país, decidió prescindir de algunas. Una de las decisiones más delicadas que adoptó tuvo relación con la Real Orden de 20 de abril de 1799² que prohibía el comercio con neutrales y, como consecuencia, la solicitud de los comerciantes y hacendados de La Habana para que se revocara dicha medida³. De modo que el 10 de octubre, siguiendo la opinión del Ayuntamiento y la Junta Económica de Gobierno del Real Consulado, Someruelos decidió permitir que continuase el comercio con los neutrales durante el conflicto, de manera similar a como se desarrollaba antes de la disposición del 20 de abril, hasta que Carlos IV emitiera su veredicto⁴.

Otro asunto estudiado por el Consulado y la Intendencia era la pertinencia de limitar o impedir que los extranjeros extrajeran caudales para comprar negros bozales. Estos extranjeros, al poseer ventajas en el comercio con La Habana, no ponían objeción a pagar el derecho del 6,5 % exigido por la ley para extraer plata por los dividendos que le reportaba el comercio con África. La intervención casi exclusiva de una elevada proporción de naves neutrales en detrimento de las españolas, perjudicaba y frenaba el desarrollo nacional al permitir que fueran los neutrales quienes sacaran moneda y frutos nacionales. Estas circunstancias afectaron también a quienes hacían el tráfico esclavista, y de ahí que las demandas de los comerciantes al gobernador se vieran reflejadas en el número de buques que llegaban al puerto durante los primeros años⁵. La respuesta a las exigencias de los habaneros obradas en octubre de 1802 ante el Consulado, tardaría prácticamente dos años. Finalmente, en la Junta celebrada el 18 de abril de 1804, presidida por el gobernador, llegó la noticia del apoderado del Consulado en la Corte afirmando que sus demandas habían sido resueltas favorablemente.

En este contexto, Carlos IV firmó en Aranjuez la Real Cédula del 22 de abril de 1804, autorizando a los nacionales a introducir negros bozales durante doce años y a los extranjeros durante seis años⁶. La posible prórroga de esta autorización dependería del contexto y se verificaría conforme a las reglas establecidas por la Real Orden del 24 de noviembre de 1791 y las prórrogas

¹ Archivo Histórico de la Oficina del Historiador, La Habana (AHOH), Cabildo ordinario de 9 de agosto de 1787, fols. 73v-75r.

² *Expediente sobre cumplimiento de la Real Orden derogatoria de la providencia general de 18 de noviembre de 1797, acerca del comercio con neutrales*, Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Junta de Fomento, leg. 72, exp. 2781.

³ AHOH, Cabildo ordinario de 28 de enero de 1798, fols. 213v-214v.

⁴ *Algunas disposiciones relativas al permiso concedido a los neutrales*, La Habana, 1799, ANC, Misceláneas de Expediente, leg. 11, exp. J. En la resolución tomada por el gobernador el día 17 de agosto de 1799, se determinó, entre otros particulares, que se permitiese el desembarco de las harinas y otros productos que existían en el puerto que conducían los buques neutrales durante seis meses en atención a la suma escasez que había de esos artículos.

⁵ Entre 1800 y 1804 entran 466 naves extranjeras con 39.620 negros bozales frente a 32 españolas con 1.957 africanos.

⁶ La firma por Carlos IV de la Real Cédula de 22 de abril de 1804 sería la respuesta a las exigencias de los hacendados y comerciantes habaneros relacionados con el comercio de esclavos, sin embargo, su cumplimiento se vería afectado por el inicio del conflicto entre España e Inglaterra. Entre 1805 y 1808 hemos podido contabilizar solamente la entrada de 257 buques extranjeros con 17.433 negros bozales.

permitidas en posteriores reales cédulas⁷. Sin embargo, el hundimiento de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes frente al cabo Santa María en octubre de 1804, que derivó en una declaración de guerra entre España e Inglaterra, alteró significativamente el panorama. Este incidente dejó a Cuba aislada en medio de una crisis mercantil y agrícola, complicando aún más la situación económica y política de la isla⁸.

Las represalias que franceses e ingleses dirigieron contra el comercio neutral afectaron los intereses norteamericanos al cerrarse todo recurso a la navegación de cabotaje y ultramarina y quedar retenidos en los almacenes grandes volúmenes de bienes por la falta de naves neutrales y españolas. El conflicto afectó los intereses de la élite esclavista habanera por el daño que ocasionó al tráfico mercantil de La Habana con géneros de factura nacional empleados en la trata. No había transcurrido un mes desde la declaración de la guerra cuando las reales cédulas de 8 y 23 de noviembre de 1804 prohibieron la navegación de los mercantes hispanos por los riesgos que implicaba el nuevo escenario. En caso de emprenderse, el viaje debía realizarse por rutas poco transitadas y hacia puertos de segundo orden. El Consulado no tuvo más remedio que acatar la decisión adoptada en Madrid para favorecer el comercio y bien general de la isla, y el 23 marzo de 1805 se ampliaba la autorización concedida a los neutrales para que introdujeran harina, frutas y caldos entre otros géneros que escaseaban y eran muy solicitados por los habaneros⁹. Agravaba la situación la escasez de numerario recibido de Veracruz a causa del conflicto y la captura de las naves españolas que transportaban el situado para la ciudad.

COMPRAVENTA DEL BUQUE NEGRERO

La escasez de buques para el realizar el tráfico negrero determinó que desde finales del siglo XVIII se introdujeran cambios en la normativa vigente y se permitiera adquirir barcos en los Estados Unidos durante quince años, hasta que el Inglaterra irrumpió en el mercado cubano por el conflicto con aquel territorio. En este nuevo escenario desapareció la adquisición de naves danesas y suecas en el mercado habanero. Correspondía a la Comandancia de Marina y a la Aduana de La Habana la primera y más importante actuación, pues los oficiales y la maestranza intervenían en el recibo, apresto y despacho de los buques a los que se les exigía un documento en el que aparecía, entre otros detalles, el nombre de los constructores, el astillero donde se había fabricado, el porte, las dimensiones, el diseño estructural, el estado general del casco, el vendedor y receptor, así como la artillería y carga conducida. Era competencia de la Real Hacienda todo lo relacionado con Fisco y la observancia de los acuerdos asumidos por marinos y comerciantes ante el escribano mayor de registro para realizar este comercio. La documentación de compraventa y naturalización de los buques, la fianza de real patente de navegación mercantil, la real patente de corso y mercancía, la patente para la trata negrera y la contrata de marinería entregada por la Comandancia de Marina y la fianza de registro por la Real Hacienda eran algunos de los documentos necesarios para ejercer la trata. En estos documentos se establecía el capital que el armador o dueño del

⁷ Expediente sobre la prórroga de término concedida por S.M. para traer negros de la costa de África, La Habana, 18 de abril de 1804, ANC, Junta de Fomento, leg. 73, exp. 2810.

⁸ Expediente sobre admitir el comercio con neutrales, durante la guerra declarada por la España contra la Gran Bretaña, 12 de enero de 1805, ANC, Junta de Fomento, leg. 73, exp. 2815. La noticia del suceso llegó a La Habana el 6 de enero de 1805. La publicó *La Aurora* (La Habana), del día 16 por orden del Gobierno.

⁹ Expediente sobre admitir el comercio con neutrales, durante la guerra declarada por la España contra la Gran Bretaña, La Habana, 12 de enero de 1805, ANC, Junta de Fomento, leg. 73, exp. 2815.

cargamento deseaba invertir en el negocio. Si por cualquier motivo pedía un préstamo tenía que reintegrarlo al concluir el viaje.

El Reglamento de Libre Comercio de 1778 permitió a los nacionales adquirir buques para realizar el comercio con una gracia de dos años¹⁰. Posteriormente, la Real Orden de 14 de diciembre de 1794 amplió este privilegio, otorgando libertad absoluta para extraer el dinero necesario con el que comprar buques y naturalizarlos para la marina mercante¹¹. Además, este privilegio se extendió a los buques capturados por corsarios y vendidos en subastas públicas, así como a los buques comprados en Nueva Orleans con la autorización del gobernador de la ciudad, Francisco Luis Héctor de Carondelet, en condiciones más ventajosas para un comercio que estaba exclusivamente en manos extranjeras¹². Los principales mercados para comprar estos buques eran La Habana, Estados Unidos y las colonias de Dinamarca, Suecia e Inglaterra en América.

Los buques que se construían en Connecticut, Massachusetts, New Hampshire, Pensilvania, Virginia y otros astilleros ubicados en la costa atlántica empleaban maderas de cedro, pino amarillo o pinotea, pino blanco y roble blanco para el casco; pino para los mástiles, forro y tablazón; y roble para las piezas estructurales¹³. La resina para calafatear provenía mayormente del sur. Estos buques tenían un trabajo ornamental mínimo, con un diseño sobrio en proa y popa y sin elementos estéticos rebuscados. El casco podía tener popa cuadrada, sin alcázar ni jardines, o en algunas embarcaciones, jardines fingidos y alcázar con guarniciones de popa esculpidas. Salvo en casos aislados, la proa mostraba un tolete en lugar del habitual mascarón, el cual solía representar una figura humana (femenina o masculina), un animal (como serpientes o caimanes) o, en otros casos, un violín. La fragata y el bergantín podían tener entrepuente, mientras que las de menor porte contaban con cubierta corrida. El velamen variaba según el tipo de nave: balandras, goletas, bergantines o fragatas. En la segunda mitad del siglo XVIII principió el uso de las planchas de cobre en la obra viva, lo que supuso un paso importante para resguardar al buque del peligroso teredo que perforaba la madera y podía ocasionar el naufragio. Esta serie de rasgos proporcionaba al buque las cualidades marineras que determinaban su precio en el mercado esclavista.

El precio de la nave dependía del origen y año de fabricación, sus condiciones y calidad estructural, materiales empleados, tonelaje, piezas de artillería y pertrechos, así como del uso que fuera a dársele. También variaba si se trataba de una venta total o parcial (mitad, tercera o quinta parte). El valor de los buques con rasgos similares podía diferir considerablemente y era mayor cuando su adquisición y naturalización implicaba a varios compradores. Además, influían las circunstancias particulares que atravesaban España y sus colonias a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. Por un lado, estaban los intereses estatales por agilizar los vínculos entre las regiones del Imperio en medio de una serie de guerras que complicaban los intentos borbónicos por revitalizar la alicaída economía del reino. Por otro lado, los intereses privados, aferrados a las antiguas estructuras monopolistas o adoptando las nuevas corrientes aperturistas, que buscaban obtener beneficios del tráfico de esclavos¹⁴.

La compra podía realizarse mediante un poder que el interesado otorgaba a su representante en el lugar donde se efectuaba la venta, un proceso del que obtenían beneficios todos los impli-

¹⁰ *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias*, Pardo, 12 de octubre de 1778, ANC, Reales Cédulas y Ordenes, leg. 14, exp. 123.

¹¹ Uno de los impulsores de la Real Orden de 14 de diciembre fue Luis de las Casas. Fue él quien se tomó la libertad de autorizar la compra de buques en Nueva York. Antes de la Ordenanza de 8 de agosto de 1802, la adquisición y naturalización de barcos extranjeros era competencia de la Intendencia en su papel de juez de arribada. Con posterioridad, pasó a ser una atribución de la Comandancia de Marina.

¹² ANC, Protocolo Notarial de Pontón, 15 de julio de 1794, fols. 552v-553r.

¹³ Marvin 1902, 6-8, 60-75.

¹⁴ Asdrúbal Silva 1990, 65-68.

cados. Antes de la adquisición, el propietario del buque tenía que dirigirse a la ciudad donde residía el cónsul de España para obtener el certificado que avalaba la propiedad y naturaleza del buque, que incluía varios requisitos, mientras que el comprador solicitaba la expedición de un pasaporte a la Capitanía General de La Habana y el permiso del intendente general, quien actuaba como juez de arribadas. Acto seguido, el buque era naturalizado, nombrado en castellano y la Administración General de Rentas Reales de Mar registraba los frutos y caudales, un procedimiento ineludible para las naves que se dirigían con carga hacia La Habana.

Es así como desde 1808 apreciamos un incremento de las compraventas de naves norteamericanas tanto en La Habana como en las ciudades de aquel territorio para emplearlas en el comercio negrero. Hasta 1820 hemos identificado 220 escrituras de compraventa y 420 reales patentes para navegar con pabellón español, concedidas por la Comandancia de Marina y la Aduana. Los españoles adquirían los buques y los matriculaban amparados en el artículo 6, título 9 de la Real Ordenanza de Matriculas, bajo la condición de extraer géneros y emplearse en el comercio costero y la pesca, cumpliendo con el calado y atributos necesarios.

Tipología y origen	Precio unitario (pesos)	Tipología y origen	Precio unitario (pesos)
Balandra española	50 - 100, 150 - 800	Bergantín español	500 - 1.000, 3.000
Ídem inglesa	1.450	Ídem danés	4.000 - 5.000
Ídem norteamericana	250 - 750, 1.000 - 2.200	Ídem inglés	16.000
		Ídem norteamericano	3.000 - 11.000, 12.000
		Ídem portugués	3.000 - 4.000
Goleta danesa	500 - 650, 1.200 - 6.400	Fragata danesa	17.000
Ídem española	50, 200 - 1.000, 1.100 - 3.000	Ídem española	1.000 - 8.000
Ídem francesa	500, 1.200	Ídem norteamericana	3.500 - 10.500, 11.215 - 23.000
Ídem inglesa	3.600 - 6.000	Ídem portuguesa	12.000
		Ídem sueca	3.500

Tabla 1: Relación precio-origen de los buques vendidos para el comercio negrero en La Habana entre 1801 y 1820. Fuente: Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Protocolos Notariales de Marina, 1801-1820.

Para adquirir la real patente de navegación, una vez ejecutada la compraventa del buque y establecidas a priori las condiciones del viaje, el dueño y los oficiales del buque tenían que dirigirse a la Comandancia de Marina para solicitar que los oficiales y maestros del Real Arsenal realizasen la inspección obligatoria del buque que exigía la ley. En dicha inspección participaban el director y el comandante de ingenieros de marina, los maestros mayores de carpintería, calafatería, arboladura y velamen que verificaban *in situ* la aptitud del buque; reconocían las partes pertinentes como el casco, los mástiles y los pertrechos, quedando clasificado el valor del mismo según su estado. Este proceso tuvo que pasarlo la fragata danesa *Adventure*, de 113 toneladas, comandada por el capitán Nicolás Hinsun, después de arribar el 21 de marzo de 1802 con 97 negros bozales para Simón Poey, quien la vendió a Esteban Arumi en pública subasta porque no le interesaba continuar con ella posiblemente por los daños que había sufrido en el viaje y el dinero que habría que invertir para repararla¹⁵.

¹⁵ Don Simón Poey como socio de la Compañía de su nombre, pidiendo remate en pública almoneda de una fragata dinamarquesa de su consignación titulada "*Adventure*", su capitán Nicolás Hinsun, La Habana, 1802, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 356, exp. 8.

Tonelaje	Goleta	Bergantín	Fragata
Hasta 100	3.000, 5.000, 6.500	1.300, 2.000, 4.000	
101 – 150	1.500, 2.300, 6.100, 8.500, 9.500	3.500, 7.000, 10.000 - 12.000	
151 – 200	10.000, 16.000, 17.000 - 19.000	1.400, 2.000 - 5.000, 7.000 - 10.000	
201 – 250	1.600, 8.000, 14.000 - 16.000	3.100 - 5.000, 7.000 - 12.000, 20.000	3.000 - 8.000, 11.000 - 17.000
251 – 300		13.000, 15.000, 19.000	12.000, 15.000, 20.000
301 – 350			15.000, 19.000, 27.000
351 – 400			14.000
Más de 400			15.000, 25.000 ¹⁶

Tabla 2. Relación tonelaje-precio (pesos) de los buques vendidos para el comercio negrero en La Habana entre 1801 y 1820. Fuente: ANC, Protocolos Notariales de Marina, 1801-1820.

Esta fragata estando atracada junto al muelle del capitán del puerto recibió los días 12 y 13 de abril al subinspector del arsenal, al maestro mayor de velas y al contraamaestre de recorridas de aparejos para inspeccionarla. Tras su visita determinaron que el casco y su arboladura tenían media vida y que su valor era de 4.090 y 884 pesos, respectivamente. Valoraron el velamen en 667,7 pesos y la jarcia y motonería en 1.312,4. Tres días después volvieron a examinarla para otorgarle la fianza de real patente de navegación mercantil dispuesta por Real Orden de 1 de enero de 1802. Una segunda inspección días después para verificar el estado del casco arrojó que tenía dos tercios de vida siendo su valor de 3.728 pesos y el de su aparejo 600 pesos, poniéndose en evidencia el deterioro del buque y la necesidad de repararlo para evitar su pérdida¹⁷.

APRESTO DE LOS BUQUES NEGREROS

Una vez adquirido un navío, se procedía a adecuar sus espacios a las necesidades de la trata y a los efectos que se comercializaban en África para adquirir los negros bozales y otros enseres para el tornaviaje. Se ajustaban los camarotes de la tripulación y también el espacio para albergar a los esclavos. La cantidad de bozales que podía cargar dependía del porte del buque. Estaba estipulado que fueran dos o tres esclavos por tonelada¹⁸. El sitio previsto para los esclavos en la remodelación, ya fueran sentados o tendidos, era insignificante comparado con el que se destinaba a la tripulación. Estas adaptaciones o trabajos de reorganización se realizaban en los careneros

¹⁶ Este fue el precio que en 1810 pagó Francisco Hernández por la fragata Moctezuma (antes denominada Dromo) de 492 t. que en algunos escritos aparece con 500 t. Construida en Massachusetts en 1804, fue vendida en Boston por los norteamericanos Jorge D. Wolf y Jorge Baylies, comerciantes de Bristol y Boston. Tenía 112 pies de eslora, 30 de manga y 15 de puntal, entrepuente y tres palos aparejados en fragata, popa cuadrada, jardines fingidos, alcázar y un mascarón en proa. La fragata aparece descrita como muy velera y forrada en cobre. Los maestros del arsenal la evaluaron el 29 de noviembre y el 6 de diciembre partió cargada de efectos hacia África, bajo el mando del capitán Cayetano Bris. El barco armaba doce cañones de a nueve libras y llegó La Habana el 13 de octubre de 1811, después de 58 días de viaje, con 820 negros bozales para Gaspar Hernández. *Instancias presentadas últimamente al Excelentísimo señor Gobernador por el señor Conde de Loreto, Don Francisco Hernández, sobre libertad de derechos a los géneros introducidos para la trata de negros en la Fragata "Dromo"*. ANC, Correspondencia de los Capitanes Generales, leg. 88, exp. 1. ANC, Protocolo Notarial de Marina, 11 de noviembre de 1810, fol. 1109r, 1124r.

¹⁷ ANC, Protocolo Notarial de Marina, 22 de noviembre de 1808, fol. 1025r.

¹⁸ *Instrucción para los Capitanes que emprendan viaje en solicitud de negros para introducirlo en este puerto y demás de la jurisdicción de este Real Consulado*, La Habana, 1811-1815, ANC, Junta de Fomento, leg. 150, exp. 1409. En las instrucciones dadas a los capitanes que salían hacia África desde La Habana, se preveían tres esclavos por cada dos toneladas.

particulares de Casa Blanca y Regla, utilizándose madera que procedía de algún casco desguazado, de los cortes realizados en La Habana y Matanzas y de las piezas desechadas del arsenal o importadas desde Norteamérica¹⁹.

En la venta del bergantín Alejandro de La Habana, efectuada en 1817 por Francisco María de la Cuesta, podemos ver cómo se procedía con una nave esclavista. Una vez inspeccionada y otorgada la autorización para viajar, el capitán y la tripulación seguían las instrucciones de las autoridades y los armadores. El buque recibía los productos de la bodega, los pertrechos, los ajuares personales y la aguada; la cocina y los camarotes tenían sus víveres y enseres afines. Para hacer frente a posibles ataques y persecuciones disponía de granadas, cañones, fusiles, pistolas, proyectiles de hierro y plomo, metralla, palanquetas y piedras de chispa para servicio y uso del condestable. El carpintero y el calafate contaban con martillo, barrena, cortafierros, gubia, punzón, remachador para grilletes, repuzos, sierra, tenazas, etc., empleadas también para encadenar o liberar a los esclavizados. Como sucedía con los mandos militares, en el buque negrero quedaba bien definida la posición de cada cual. La cocina de los esclavos tenía uno o dos fogones en el sollado del entrepuente en caso de tratarse de un buque de dos cubiertas, mientras que los tripulantes viajaban en popa. También cargaban anclas y anclotes de distinto tipo y dimensiones con cepo de hierro o madera²⁰.

En los Estados y Balanzas Comerciales que la Capitanía General de la isla publicaba cada año sobre los géneros y monto de las exportaciones e importaciones se puede estudiar la relación existente entre el comercio y la trata negrera²¹. En las balanzas aparecen variedades de utensilios para las familias adineradas o pobres de La Habana y otras ciudades, productos que después de permanecer en los almacenes de sus dueños se embarcaban hacia otros puertos. El *Estado Demostrativo del Comercio de Importación y Exportación que se ha hecho por el puerto de La Habana en todo el año de 1816*, muestra la gran variedad de los productos exportados por los buques negreros, que incluía desde textiles, licores y menajes hasta piezas de artillería y aditamentos²².

¹⁹ En el siglo XIX tenían careneros en Casa Blanca, Esteban Arumi, José Berre (Triscornia o Tiscornia), Francisco Marty y Torrens, Salvador Samá, Lucas J. Padrón, Juan Duján, Vicente Méndez, Feliciano Sánchez y José Travieso. Los obradores que intervenían en las carenas y composición estaban integrados por carpinteros de ribera y de lo blanco, calafates, herreros, veleros, peones y aprendices subordinados a la Real Hacienda, que en ocasiones recibían el apoyo de los oficiales y almacenes del arsenal.

²⁰ *Don Francisco María de la Cuesta de este comercio, solicitando el remate del bergantín español titulado el "Alexandro de la Habana", de que es consignatario*, La Habana, 1817, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 104, exp. 11. Véase también: *Cuaderno de cuentas producidas a consecuencia del pleito seguido en el Real Consulado entre don Jacobo Faber y don Martín de Zavala*, La Habana, 1823, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 186, exp. 23. Aquí puede apreciarse la variedad de productos que llevaban las goletas Iris y Circaciana, en los viajes que realizaron en 1817 y 1818. También el inventario de la goleta Politeña, que zarpó de La Habana el 28 de enero de 1817.

²¹ *Estado general de yntroducciones y estraciones de caudales, frutos, efectos, negros bozales, y otros artículos en que se demuestra el Comercio de este Puerto, con los demás que se indican, y por un resumen general se manifiesta su giro en todo el año próximo pasado de 1805*, La Habana, 28 de mayo de 1806 y *Balance general del comercio por el puerto de La Habana, 1807-1808*, La Habana, 21 de mayo de 1807 y 30 de abril de 1808, Biblioteca Nacional de España, mss: 13968, 13971 y 13972.

²² *Estado Demostrativo del Comercio de Importación y Exportación que se ha hecho por el Puerto de La Habana en todo el año de 1816 con distinción de buques nacionales y extranjeros, efectos introducidos y extrahidos, sus valores por aforo y derechos reales y municipales que han adeudado*, La Habana, Oficina del Gobierno y Capitanía General, Jagiellonska Biblioteka Cyfrowa (Biblioteca Digital de la Universidad Jaguelónica), Cracovia, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/publication/367126>.

CONTRATAS DE TRIPULANTES

Cuando el dueño y el capitán requerían tripulación izaban en el palo trinquete una bandera roja en señal de que estaban alistando una expedición negrera²³. Generalmente, pocos días antes de zarpar el buque (no más de quince) pasaban los interesados a rubricar la contrata de marinería ante el escribano de guerra de marina asintiendo a las condiciones que lo comprometían con la vida y el desempeño en la nave donde ejercerían sus funciones desde el primer día hasta su retorno a La Habana. El capitán y el maestre ocupaban el primer puesto en la escala de rangos de un buque, llegando en ocasiones a ejercer como primer piloto, aunque fuesen a bordo el segundo o tercer piloto. También se enrolaba el pilotín y agregado al pilotaje, calafate, carpintero de ribera, cirujano, cocinero, contra maestre, dispensero, guardián, grumete, tonelero, mayordomo, marinero, mozo, paje y “muchacho”, pudiendo ir también un intérprete. Si el buque excedía de 200 toneladas llevaba un sobrecargo. Marineros y paje constituían la mayor parte de la plantilla por la labor que ejercían, y su nacionalidad podía ser cosmopolita²⁴. Sobre las contratas de marinería debe advertirse que al limitarse el comercio negrero de naves foráneas varios de sus tripulantes se enrolaron en los buques españoles, llegando a ser algunos de ellos representantes de los esclavistas habaneros en África.

La dotación variaba según el porte del barco, aunque, incluso cuando se trataba de un barco pequeño, la dotación era numerosa. La goleta era el buque más utilizado, seguida del bergantín, la fragata y la balandra. Sería erróneo atribuir a cada una de estas tipologías un tonelaje específico, ya que este podía ser similar con independencia de su clasificación²⁵. Algunas de las diferencias principales se referían al velamen, la arboladura y las cubiertas. En 1820, por ejemplo, la goleta Nuestra Señora de la Caridad, cuyo capitán era Juan Campanaria, de 208 toneladas y 40 tripulantes, tenía tres palos cuando lo habitual era dos²⁶. El 15 de enero llegaba a La Habana con 165 negros bozales para Cristóbal Durán.

El salario devengado devela la importancia de su cargo²⁷. No solo dependía del buque donde se alistaran, sino también de la solvencia del dueño que incluía una mesada en calidad de préstamo por tripulante para necesidades básicas y, al final del recorrido las gratificaciones que estaban

²³ Moreno Rico 2017, 66-89.

²⁴ *Testamentaria de don Carlos Blanco*, La Habana, 1817, ANC, Escribanía de Marina, leg. 8, exp. 79. El rol de la goleta española Emilia (a) Suficiente despachada para África el 17 de julio de 1816, tenía nativos de Santander, La Habana, Madrid, Suecia, Nantes, Génova, Oporto, Betanzos, Holanda, Prusia, Cádiz, Vigo, Vizcaya y Barcelona.

²⁵ Su porte podía ser de 55 o 250 toneladas, el del bergantín de 70 o 280 y el de las fragatas de 206 o 492.

²⁶ Entre las 357 contratas de marinería identificadas, aparecen goletas con 13 o 29 tripulantes, bergantines con 9 o 59, fragatas con 23 y 80. Por el porte: un bergantín de 93 toneladas (t.), 18 y uno de 230 t., 47. Una goleta de 160 t., 16; una de 174, 19 y una de 80, 14 tripulantes. En el caso de fragatas de 312 y 450 toneladas su número era de 60 tripulantes.

²⁷ *Don Isidro Inglada contra don Miguel Morán sobre expediciones negreras. Dos piezas*, 1821, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 260, exp. 1. El capitán y el maestre podían ganar más de cien pesos y los pilotos hasta ochenta. El resto: pilotín, contra maestre, cirujano, cocinero, carpintero, calafate, tonelero, dispensero, guardián, mayordomo, marineros, mozos, intérpretes y pajes, entre veinte y sesenta pesos. Aunque las obligaciones y las cláusulas del contrato eran claras, los propietarios no siempre cumplieron las obligaciones relativas al pago de las soldadas debidas a los tripulantes. En 1815 Isidro Inglada abonaba a los tripulantes de la fragata Amistad los siguientes estipendios: 100 pesos al capitán; 80 al segundo piloto; 60 al tercer piloto y al carpintero; 50 al mayordomo; 45 al tonelero; 40 al contra maestre, al primer y segundo cocinero, al cirujano y el sangrador. El condestable y cada uno de los once marineros percibían 35 pesos, 30 los once mozos y 17 el guardián y el primer y segundo agregado. Además del salario se percibían gratificaciones si se cumplían las cláusulas del contrato.

respaldadas por el éxito de la misión y el acatamiento de las cláusulas del contrato²⁸. Estas cláusulas disponían que harían guardia día y noche, servirían hasta su retorno al puerto de salida, cuidarían los útiles de trabajo, el armamento y la carga, guardarían respeto al capitán y a los oficiales de mar como establecía la ordenanza, y vigilarían que los esclavos estuvieran separados según su sexo. La dotación del buque se alojaba en el rancho de proa hasta llegar a África y después donde el capitán decidiera, en cubierta u otro sitio donde apenas podía resguardarse de las inclemencias del tiempo. Si ocurría alguna deserción una vez firmado el contrato, cualquier compromiso asumido con él quedaba sin efecto.

Las provisiones para el viaje se estibaban después de firmarse un contrato con el asentista de víveres. La oferta, que en la mayoría de los casos era similar, se entregaba en una fecha definida por las partes y la fecha en que zarpase el buque²⁹. Esta oferta podía incluir aceite, arroz, bizcocho, carbón, carne vacuna y porcina, frijoles, pan fresco, pescado, bacalao, vinagre, sal, leña, aves de corral, terneros y velas de sebo. El aguardiente y el vino venían en barriles, damajuanas, frascos o botellas, cuyo monto se cuantificaba partiendo de variables como el número de tripulantes, esclavos y tiempo de travesía. En esta relación se aludía a los géneros que convenían, pero también llevaban otras delicias como chocolate, queso, frutas, viandas, pastas, especias, harina, dulce, azúcar blanca y parda y licores³⁰. Diariamente se repartía una o dos botellas de aguardiente de caña entre seis y ocho personas, placían del café mañanero y vespertino, pero no al retorno, pues bebían solo aguardiente hasta donde alcanzara. Consumían todos esos manjares cada semana incluido el pescado que capturaban.

EL VIAJE DE IDA Y REGRESO A LA HABANA

Después de expresar ante las autoridades el interés de hacer la trata negrera y una vez vencidos los requisitos para zarpar, los armadores y capitanes tenían entre cuatro y doce meses para dar un viaje redondo (ida y vuelta), quizás más según el escenario y previendo cualquier imprevisto, como avería, persecución, captura o naufragio. Para cumplir con ese tiempo se aseguraban de que el buque tuviera las cualidades marinerías para singlar lo más rápido posible, porque de ello dependían en buena medida las ganancias y retribuciones prometidas cuando llegaban con los esclavos.

La salida estaba prevista siempre para un día en el que todo estuviese dispuesto y la dotación conociera los procedimientos y obligaciones. Cada marinero cumplía las órdenes de los oficiales en las maniobras de cubierta y en los mástiles, vigilando siempre las buenas condiciones meteorológicas. Desde el Morro el vigía confirmaba la partida del buque y tiempo después, generalmente al atardecer, avisaba si quedaba o no una vela en el horizonte. Acaecía a menudo que, tras levar

²⁸ Sobre la entrega de un esclavo como parte de la gratificación que el dueño de la expedición asumía si se cumplían las cláusulas del contrato, es posible que fuera dirigido exclusivamente a los oficiales. Sobre este proceder no hemos encontrado datos que nos permitan confirmar que fuera aplicable a todos los tripulantes del buque. Otra gratificación consistía en pagar una determinada cantidad por cada negro bozal que llegara, como sucede en 1815 con José Soler, dueño de la goleta Nuestra Señora del Carmen, quien daba veinte reales si se cumplía el contrato.

²⁹ *Legajo de comprobantes por parte de don Martín de Zavala en el pleito con don José Ricardo O'Farrill y otros*, La Habana, 1817, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 442, exp. 16. En 1817 Antonio de Escoto cargaba para el rancho de la goleta negrera Dulcinea: vinagre, ginebra, mantequilla, manteca, aceite, pimienta de Castilla, ajíes de Veracruz, fideos, quesos de Flandes, cebolla, salchichas, aves (gallinas y patos), "puerca parida", frijoles blancos, chicharos, calabaza, plátanos, azafrán, canela y clavos, limones, tallarines, vino anisado y cacerolas de hojalata.

³⁰ *Don Isidro Inglada contra don Miguel Morán sobre expediciones negreras. Dos piezas*, 1821, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 260, exp. 1.

ancla, había que posponer el viaje hasta que estuviera resuelto el problema del retraso. Una vez iniciado, la derrota podía ser triangular o directa, hacerse escala en un puerto intermedio o yendo directamente al destino final con la posibilidad de recalada o fondeo en un puerto o ensenada no contemplado en el itinerario³¹.

Hasta 1810, algunas islas del Caribe y los Estados Unidos eran los principales territorios emisores de esclavos hacia Cuba desde Charleston, Santo Tomás, Providencia, Santa Cruz de Dinamarca y Jamaica en ese orden, aunque hubo otros puertos que participaron en menor grado. En América del Sur, Brasil era el principal centro de recepción-expedición, con Río de Janeiro, Pernambuco y San Salvador de Todos los Santos. Desde Montevideo llegaban, en menor grado, algunas naves que recalaban en Río de Janeiro y Bahía de Todos los Santos antes de avistar La Habana, estableciéndose así un comercio triangular como el que existió entre Charleston, La Habana y Nueva Orleans, que también incluyó ocasionalmente a Boston y Georgia. En Liverpool y Londres corrían los intereses de los comerciantes y hacendados habaneros y Santa Cruz de Tenerife, en las islas Canarias, desempeñaba un papel activo en la provisión de naves y tripulantes. África jugará el papel que tuvo siempre hasta 1820³².

También se enviaba la nave con mercancías hasta un puerto intermedio en el cual, cumpliendo las órdenes del propietario, se proveía de lo necesario para continuar viaje. El buque no tenía que salir de La Habana, pues mediante misivas con sus representantes en varias ciudades de América y Europa, se acordaba qué estrategias seguir hasta cerrar el negocio, casi siempre por cuenta y riesgo de aquellos. Las diferencias que pudieran surgir se litigaban en los tribunales de la ciudad a la que debía llegar el buque o en la que residía el dueño de los negros bozales transportados. No hemos podido contabilizar el número total de naves despachadas en La Habana entre 1800 y 1808 porque faltan registros, pero desde 1809, cuando la presencia foránea decreció a favor de la española, el puerto fue adquiriendo el status de centro principal y rector de un tráfico cada vez de mayor número de buques, cuyos dueños se beneficiaron de las favorables disposiciones reales y del resultado de los debates desarrollados en Madrid relacionados con el comercio de esclavos y las condiciones para ejercerlo. Saldrían con los frutos y efectos lícitos para feriar esclavos, entre otros, el dinero invertido en el viaje, que debía superar los diez mil pesos³³, y cuya cuantía dependía de la capacidad del armador para sufragar la expedición, como pasó con dos de las mayores inversiones realizadas con tal propósito: una de Simón Poey de 40.000 pesos y otra de Francisco Hernández con 44.000³⁴.

³¹ *La Casa de Carricaburu Arrieta y Comp. contra la de Seguros de esta Plaza, sobre el que practicaron en el bergantín goleta Segunda Josefa*, La Habana, 1820, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 97, exp. 11. Eso hizo el capitán del bergantín goleta Segunda Josefa, José Gandullo, tras siete días de duro batallar por mantenerse a flote y salvar vidas y cargamento, antes de arribar a Charleston para reparar allí las averías provocadas por el temporal. Desde La Habana era habitual hacer el viaje triangular: La Habana-Estados Unidos-África; La Habana-Europa-África; La Habana-Tenerife-África; La Habana-Suramérica-África. También se unían el Caribe insular con La Habana y se hacía un viaje redondo entre La Habana y Estados Unidos. Al retorno desde África podía incluir como puerto intermedio a Puerto Rico, Cabo Verde, el Caribe insular, Providencia, etc., y en Cuba, a Santiago de Cuba, Baracoa, Batabanó y Matanzas.

³² En África los principales territorios eran Angola, Benín, Cabo López, Camerún, Congo, Gambia, Guinea Bissau-Costa del Oro, Nigeria, Senegal, Sierra Leona y Zanzíbar. En particular, se penetraba por los ríos Camarones, Gallinas, Pongo, Nones, Ambriz, Bonny, Cabinda, Goree, Loango, Luanda, Calabar (Nueva y Vieja) y Popó para acceder al interior del continente.

³³ *Nota de los artículos de gracia a saber del comercio de negros por Españoles consultados por la Intendencia de Ejército a S.M. con fecha de 17 de octubre de 1809*, ANC, Correspondencia de los Capitanes Generales, leg. 88, exp. 1.

³⁴ *Cartas del Marqués de Someruelos*, 1802, ANC, Correspondencia de los Capitanes Generales, leg. 60, exp. 5. La fragata Industria, de 125 toneladas, salió el 10 de abril hacia África, llegando el 6 de julio desde Santo Tomás

Si bien la economía de plantación esclavista se benefició del incremento de los viajes, al mismo tiempo se vio perjudicada por la actuación de la Royal Navy. Cuando Inglaterra y los Estados Unidos determinaron abolir la trata, los españoles sufrieron lo que otros europeos no tuvieron que soportar mientras la habían ejercido. De ser capturados, se veían obligados a testificar ante el Tribunal de presas del Vicealmirantazgo que existía en Sierra Leona, Antigua, Barbados o Tórtola. Cada oficial y enrolado podía “protestar” ante un tribunal que pedía detalles del viaje, del buque, la tripulación y la carga. En muchos casos, se confiscaba todo cuanto poseían si eran detenidos cuando singlaban hacia su objetivo o con esclavos a bordo³⁵. Así leemos en la protesta relacionada con el apresamiento del bergantín Nuestra Señora de la Concepción (a) Rayo, capitaneado por Vicente María Fernández y propiedad de la Sociedad Cuesta Manzanal y Hermano en 1816, cuando el 25 de noviembre de 1815 partía hacia Loango con aguardiente, pólvora, ropa y tabaco³⁶.

El retorno podía ser asimismo dramático, no solo porque los africanos iban atados a las maderas del casco, sino porque los tripulantes, aun cuando muchos de ellos se enrolaban por una paga, sufrían el encierro de un ataúd andante. Las muertes por abusos, accidentes, enfermedades, trifulcas, protestas e inconformidades eran usuales y se involucraban todos sin excepción, desde el muchacho o paje hasta el propio capitán cuando quería imponer su voluntad. En este contexto la vejación era habitual³⁷.

En las escribanías habaneras también afloran historias veraces sobre la supervivencia a bordo³⁸. La tripulación no escapaba a las enfermedades ni los accidentes. A modo de ejemplo, podía fallecer uno de sus miembros al perder la estabilidad y precipitarse sobre la cubierta desde lo alto de un mástil o al caer al mar y ahogarse en una noche tormentosa, sin que ningún compañero reparara en ello. Estos accidentes diezaban a la tripulación y podían poner en riesgo la misión. Cualquiera podía ser víctima de un inesperado y doloroso desenlace, como ocurrió con la pérdida de ocho hombres por diversos motivos en la goleta española Araucana, al mando del capitán

con 103 negros bozales (95 varones y 8 hembras). La fragata Africana, de 183 toneladas, zarpó el 30 de abril de 1802 hacia África. Regresó a La Habana el 22 de enero de 1803 procedente de Mozambique con 103 negros bozales a bordo (73 varones y 30 hembras).

³⁵ *Expediente sobre el cumplimiento de la Real Orden que previene se formalice y remita una justificación de los buques y número de negros apresados por los ingleses para establecer la reclamación competente al Gobierno de S.M.B.*, La Habana, 1816, ANC, Junta de Fomento, leg. 86, exp. 3506. Entre 1810 y 1816, los ingleses capturaron cincuenta buques españoles, algunos cuando se dirigían hacia África, otros durante el viaje de regreso. Cerca de treinta comerciantes se vieron afectados y perdieron entre una y cuatro naves.

³⁶ *La Casa de Cuesta Manzanal y Hermano, presentando unas acciones para que se le dé de ellas testimonios. Protesta del capitán en Sierra Leona*, La Habana, 1824, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 94, exp. 15 y 16. En la “protesta” realizada por el capitán del bergantín español Concepción (a) Rayo el 2 de marzo de 1816 en Sierra Leona y posteriormente en La Habana en representación de la sociedad propietaria del buque, tuvo que justificar la pérdida de la expedición para poder así cobrar el seguro. Gracias a esto, entre otros detalles, conocemos sus dimensiones: 74 pies de eslora, 23 pies de manga, con un castillo sin galería en la popa y sin mascarón de proa. Su porte era de 160 toneladas.

³⁷ Aunque no está incluida dentro del período que analizamos, creemos que para conocer otros detalles sobre la vida a bordo de los buques negreros relacionados con la trata en Cuba y la relación que existió entre consignatarios, tripulantes y esclavos, merece la pena consultar la obra de Rodrigo y Alharilla 2017, 112-132.

³⁸ Cuando una nave llegaba a puerto, lo primero que hacía el capitán, cualquier otro oficial o, en ocasiones, un tripulante de menos rango, era acudir a las escribanías para dejar constancia de los sucesos de gran connotación ocurridos durante la navegación. Este era el caso cuando se había producido el fallecimiento de uno de los marinos o de algún pasajero a bordo. La ley preveía hasta 24 horas para efectuarla, plazo que casi nunca se cumplía por la escasez del tiempo del que disponían. Por eso, antes de zarpar, dejaban redactada su última voluntad testamentaria, nombrados albaceas y herederos ante una muerte imprevista.

Miguel Arrigunaga, después de zarpar el 28 de septiembre de 1817 hacia Río Pongo³⁹. Un caso más triste ocurrió en la goleta Emilia (a) Suficiente, donde la mayor parte de su rol fallece, incluido su capitán y piloto Carlos Blanco, antes de zarpar de África. El buque llegó a La Habana el 4 de enero de 1817 capitaneado por el segundo piloto Manuel González Martínez y 95 esclavos para Domingo Sánchez, Miguel Cabellos y Francisco de la Torre⁴⁰.

El naufragio era otra escena en donde todo podía perderse sin saberse jamás lo acaecido. Acontecía cuando se producían averías o vías de agua en el casco, corrientes, tormentas y oleajes, por negligencia e incapacidad del mando o bien durante una noche en la que no podía verse la derrota descrita ni los astros. En ocasiones, el buque se iba a pique sin supervivientes. Otras veces, el pasaje quedaba a merced del oleaje en cualquier costa o rompientes de un arrecife, donde para salvarse tenían que auxiliarse de embarcaciones menores, de un pescador u otro barco que pudiera avistarlos al amanecer. El siniestro sucedía en cualquier instante y lugar, yendo hacia África o durante el viaje de retorno, como ocurrió en 1799 con la balandra inglesa Henry antes de embarcar el Canal Viejo de Bahamas navegando entre Guinea y La Habana. Su pérdida, ocurrida a sotavento de Baracoa, provocó la muerte de 105 africanos, de un cirujano inglés y de tres hombres del corsario español Santa Rosalía que fue a socorrerlo y contra el cual Pedro de la Cuesta Manzanal⁴¹, propietario de los esclavos, puso una demanda por irregularidades en su actuación. De los 134 esclavos que iban a bordo, únicamente sobrevivieron 29 de uno y otro sexo⁴². Un naufragio menos dramático sucedió en 1818, cuando el bergantín español Nueva María, al mando del capitán Simón Costaramón, embicó a barlovento de La Habana mientras escapaba de una persecución. Los 323 africanos que conducía desde Río Pombo se salvaron para bien de ellos y la expedición⁴³.

Por los alegatos de José Pié y José Garay, consignatario y capitán de la fragata española Herculina respectivamente, podemos apreciar cómo se truncaba la vida de los esclavos sin necesidad de que ocurriera un naufragio. El fuerte temporal que sufrió la fragata en el trayecto de África a Puerto Rico comprometió su existencia y la de todos a bordo. En San Juan repararon las averías del velamen, la arboladura y la jarcia, pero hubo que dar cuenta de la muerte por ahogamiento de 40 varones y 25 féminas que se encontraban en el entrepuente entre la proa y el palo mayor. El buque había iniciado su viaje en la Coruña el 21 de marzo de 1817 para cargar 558 esclavos en Zanzíbar. Tras setenta días de navegación, el 21 de febrero del año siguiente llegó a La Habana con 290⁴⁴. Pero si la muerte de muchos de los esclavos a bordo pudo evitarse en esa ocasión tal

³⁹ *Testamentaria de los marineros Miguel Boldoni, Antonio Seriola, Ramón Arana, José Aróstegui, Jaime Sánchez, Domingo Francisco Paula, Manuel Rodríguez y Antonio Salvado, pertenecientes a la goleta española "Araucana"*, 1818 ANC, Escribanía de Marina, leg. 8, exp. 82. Excepto Miguel Boldoni, que se ahogó al caer al agua desde un mástil, unos murieron en Río Pongo y otros durante el viaje de regreso de la goleta y fueron lanzados al agua días después de fallecer. Uno de los ocho fallecidos era cocinero y el resto marineros.

⁴⁰ *Testamentaria de don Carlos Blanco*, 1817, ANC, Escribanía de Marina, leg. 8, exp. 79.

⁴¹ *Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Pedro de la Cuesta Manzanal, mercader, factor, natural de Val de San Lorenzo, hijo de Antonio de la Cuesta y de Juana Manzanal, a La Habana*, 1790, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Contratación, leg. 5534, n.º 2, ramo 4. Natural de Astorga, nació en 1768. Llegó a ser uno de los principales tratantes de esclavos en La Habana y fue miembro de la Sociedad que llevó su nombre.

⁴² *Pedro de la Cuesta Manzanal. Incidente a los autos del apresamiento que se hizo a la goleta Santa Rosalía, sobre la intempestiva evasión de derechos en la aduana de Baracoa*, 1799, ANC, Escribanía de Cabello Ozeguera, leg. 205, exp. 2. Este buque, además de llevar a bordo 134 negros bozales, conducía a La Habana marfil, cera, palo tinte y textiles.

⁴³ ANC, Protocolo Notarial de Real Consulado y Comercio, 9 de julio de 1818, fol. 463r.

⁴⁴ *Don José Pié y don José de Garay, consignatario y capitán de la fragata mercante española nombrada Herculina, procedente de África con cargamento de negros, sobre justificar las averías sufridas en el discurso de su navegación*, 1821, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 443, exp. 30.

vez por la participación de todos sus tripulantes, este no fue el caso de la fragata Mariquita, cuyo capitán, Juan José Pequeño, para evitar la pérdida de la expedición, resolvió arrojar al mar a 120 bozales, dejándolos a merced del oleaje y los depredadores⁴⁵.

BUQUE A LA VISTA

La llegada de un buque negrero a La Habana se anunciaba enarbolando en el Morro una bandera corneta de color rojo rectangular de dos farpas o puntas puesta en un mástil. En el fondeadero, el capitán o maestro aguardaba las órdenes de los funcionarios navales y terrestres para acceder al puerto, recibir y declarar los detalles de rutina sobre el viaje, la carga y el nombre de sus dueños. No solían transcurrir más de tres días para que el gobernador autorizase el desembarco y la visita del protomédico avalara el estado de salud de tripulantes y esclavos⁴⁶. Si alguno de ellos estaba enfermo, permanecía a bordo hasta que sanara su estado y recibiera la anuencia del facultativo⁴⁷. Se recaudaban los impuestos aduanales y la Junta de Sanidad, la Intendencia de Ejército, la Real Aduana, la Administración de Rentas Reales y la Escribanía de Registro de negros fiscalizaban el proceso⁴⁸. También intervenía, aunque de manera limitada, el capitán de puerto y, en su defecto, un teniente o un ayudante que podía ser elegido por el propietario de la embarcación⁴⁹. Asistían a la visita los intérpretes de inglés o francés, mientras estuvo prohibida la entrada de negros ladinos, dado que en caso de llegar alguno era enviado en el mismo buque al puerto de origen.

Al entrar el buque y fondear en las cercanías de la Puerta de la Punta para descargar los esclavos, se iniciaba todo un andamiaje de intercambios, consultas, pago de deudas, impuestos y compromisos. De ser necesario, el propietario y el capitán de la nave recurrían a las regalías o al soborno para que todo fluyera según sus intereses, previo al intercambio que marinos y personal de tierra establecían con la falúa y el guadaño para maniobrar, trasladar alimentos y esclavos hasta el barracón⁵⁰. Era frecuente gratificar con vino, aguardiente y numerario a quienes de

⁴⁵ Don Juan José Pequeño, capitán de la corbeta española titulada Mariquita, contra su sobrecargo M. Etorcet, sobre intereses de la expedición, 1818, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 397, exp. 14.

⁴⁶ Libros de entrada de negros bozales al puerto de La Habana, 1806-1807, ANC, Miscelánea de libros 1009 y 1010. Entre la llegada del bergantín americano Eliza, cuyo capitán era José Taylor, y la autorización de Someruelos para que desembarcasen treinta negros bozales no transcurrieron más de 24 horas; para la goleta Hope, capitaneada por James Adams, 48 horas, y para que la goleta Enterprise desembarcara 84 negros bozales, 72 horas.

⁴⁷ Concesión a Nicolás Rodríguez, cirujano del Regimiento de Infantería de Cuba de los honores de cirujano consultor del Ejército, encargándole la revista sanitaria a los barcos de negros que entran en el puerto de La Habana, 1796, Archivo General de Simancas, Simancas, Valladolid (AGS), SGU, leg. 7152, exp. 57, fols. 276-277. En 1796, por Real Orden de 18 de diciembre, al cirujano del Regimiento de Infantería, Nicolás Rodríguez, se le concedieron los honores de cirujano consultor de los Reales Ejércitos y la posibilidad de que se emplease en la comisión de sanidad de los buques negreros en La Habana para evitar cualquier epidemia entre los pobladores de la ciudad.

⁴⁸ Legajo de comprobantes por parte de don Martín de Zavala en el pleito con don José Ricardo O'Farrill y otros, La Habana, 1817, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 442, exp. 16. En 1817 a las goletas españolas Napolitana y Circaciana, procedentes de África, se les cobraron por derecho de entrada tres pesos y por derecho de tonelada y anclaje 116,5 reales de plata. Sanidad percibió por 231 y 132 negros bozales que la Circaciana introdujo en marzo y noviembre, respectivamente, 20 pesos 3 reales y 12 pesos 4 reales.

⁴⁹ Aunque la ordenanza general de la armada de 1793 contemplaba la participación del capitán de puerto en las Juntas de Sanidad y en las visitas de los buques mercantes en puerto, en La Habana existieron criterios encontrados entre el gobernador de la isla, el comandante de marina y el propio capitán de puerto porque no se le permitía a este participar en las visitas a los buques negreros, a pesar de la citada ordenanza, ratificada por la Real Orden de 28 de septiembre de 1800.

⁵⁰ Don Isidro Inglada contra don Miguel Morán sobre expediciones negreras. Dos piezas, 1821, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 260, exp. 1. Este expediente proporciona información sobre el procedimiento seguido durante la entrada, estadía y salida de un barco negrero.

una u otra forma participaban: patrones, capitán de puerto, vigías, cabos de la Punta, marineros y carretilleros. Se alquilaban las volantas que los esclavistas usaban para dirigirse a diferentes lugares de la ciudad y los carretones que trasladaban a los africanos hasta los barracones situados extramuros, en el área donde hoy está el Paseo del Prado y la calle Consulado⁵¹. Terminada la descarga, la nave seguía hacia Casa Blanca u otro lugar de la bahía para que los oficiales y maestros del arsenal efectuaran las reparaciones necesarias, pudiera venderse, desguazarse o emprender un nuevo viaje.

COLOFÓN DE UNA ÉPOCA LEGAL DE ESPLENDOR

Desde 1810 el número de buques españoles que zarpó hacia África fue aumentando⁵², mientras que las habituales naves foráneas desviaban sus proas hacia otros mercados. Desde ese año arranca lo que podríamos considerar como el boom esclavista por los ingresos que reportó a las casas comerciales y sus representantes, tendencia que creció gradualmente hasta 1817, precisamente cuando Madrid y Londres firmaron el tratado de 23 de septiembre para poner fin a la trata legal a partir del 30 de mayo de 1820⁵³. Parece que con antelación corrían rumores sobre este inminente acuerdo, lo que explicaría que en el año 1817 llegaran 28.311 negros bozales a bordo de 111 buques. Ese año fue el de mayor arribo de africanos y el último de esa magnitud dentro de la etapa del comercio legal⁵⁴. El tratado generó una contestación muy intensa y el tráfico seguiría tocando las costas de Cuba mediante buques clandestinos con esclavos clandestinos, durante las décadas siguientes, hasta su total desaparición.

⁵¹ Expediente promovido por don Francisco Cairó contra don Manuel Mercero, sobre el nuevo arrendamiento de los barracones No. 12 y 13, 1816, ANC, Tribunal de Comercio, leg. 115, exp. 6. Según la Real Hacienda y algunos planos de La Habana extramuros, fueron catorce los que existían en dicho espacio. Sus propietarios eran Antonio Frías, Diego Álvarez, Felipe Allwood, Tomás Comas, Manuel y Juan de Santa María, Pedro Oliver y Comp., Simón Puig, María Aloy, Manuel Mercero, Francisco Cairo, José Florencio Quiñones, Santiago de la Cuesta, David Nagle, Joaquín Pérez de Urría, Gabriel Lombillo, Luis de Alles y Pablo Samá.

⁵² Bulmer-Thomas 2018, 62-65. Ello se debió mayormente a varias decisiones adoptadas por los países implicados en el comercio negrero. Dinamarca suprimió la trata en 1802 después de aprobar una legislación al respecto presentada en 1792. Gran Bretaña y los Estados Unidos prohibieron el tráfico en 1807 y 1808 respectivamente. Suecia lo hizo en 1813 y Francia esperó hasta 1814 concediendo un período de gracia de un lustro.

⁵³ Copia impresa de la Real Cédula dada por Fernando VII por la cual manda guardar y cumplir el tratado, que va inserto, con el Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, para la abolición de tráfico de negros, Madrid, 2 de septiembre de 1818, AHN, Sección Nobleza, Baena, C.299, D.17.

⁵⁴ Después de entrar en vigor el tratado de 30 de mayo de 1820, hemos podido identificar quizás las últimas escrituras relacionadas con buques del comercio negrero en los Protocolo Notariales de Marina. La primera está fechada el 22 de julio, trata de la evaluación realizada por los maestros del arsenal al bergantín Amable Joaquina, de 201 toneladas, cuyo capitán y piloto fue Juan José Laguna para viajar a África (ANC, Protocolo Notarial de Marina, 22 de julio de 1820, fol. 766r). La segunda escritura trata de la venta por Diego Benites de la goleta Primera, de 58 toneladas a favor de Gabriel Galán en 2.000 pesos, después de que Benites la adquiriera de Juan Peoli y Tanco, el 10 de abril del propio año (ANC, Protocolo Notarial de Marina, 11 de noviembre de 1820, fol. 1021v). Los últimos contratos de marinería identificados en el mismo fondo documental pertenecen a las tripulaciones de las goletas Catalina, capitaneada por Julián Verrier, y la Bella Dolores, al mando del capitán Agustín Lanza, quienes los habían firmado el 20 de mayo de 1820 y que zarparon siete días después (ANC, Protocolo Notarial de Marina, 20 de mayo de 1820, tomo 2, fols. 616r y 618r).

BUQUES Y NEGROS BOZALES CONTEMPLADOS DESDE UN NUEVO ANÁLISIS ESTADÍSTICO

Para este estudio y relación se revisaron, primeramente, las estadísticas que en su momento fueron divulgadas por los medios oficiales⁵⁵. Entiéndase, las que cada semana entre 1800 y 1820 consultaba el asiduo y comprometido lector (autoridades, comerciantes, hacendados y público diverso) en la prensa habanera en la sección de “Entradas y salidas de buques” y en las subastas públicas de negros bozales. También se analizó el movimiento que se generó en aquellos años, que, a nuestro juicio, se aleja mucho de las que ofrecen las estadísticas oficiales, que son las que han sido usadas para generalizar un estudio cuantitativo limitado. Al analizar los datos de la prensa citadina y los informes oficiales, surgió un punto de inflexión que se contradecía con el contenido de las fuentes primarias que divulgaban el trazo real de este flujo. Los Estados y Balances Generales del comercio anual publicados por la Capitanía General y los principales fondos coloniales del Archivo Nacional de Cuba, nos han permitido ofrecer un estudio comparativo fundamentado entre las estadísticas oficiales y algunos artículos publicados⁵⁶.

Dos fondos que recaban especial atención son Misceláneas de Libros y Misceláneas de Expedientes por su intrínseca relación. El primero por albergar los registros de entradas y salidas de la Real Aduana y el segundo porque conserva los expedientes que incluyen registros similares a los que existen en los libros, pero individualizados por naves esclavistas y del comercio general recibidas en La Habana, dando una panorámica detallada del sobordo, propietarios, impuestos pagados, entre otra información. Una consulta detallada de este fondo aportaría datos no divulgados hasta la fecha.

Los protocolos notariales de La Habana, soportes de toda la vida social y comercial de la ciudad, proporcionan detalles sobre procedimientos, precios, dueños, buques, nacionalidad, origen, fechas de salida y entrada y marinos que intervenían en el tráfico negrero; las papeletas o boletas utilizadas para vender los esclavos cuando llegaban a La Habana son un vivo ejemplo de ello. Pero a diferencia de aquellos, la papelería oficial de la Comandancia de Marina, la Intendencia General de Hacienda, el Real Consulado y Tribunal de Comercio ayuda a entender las particularidades de cada buque implicado en la trata negrera entre otros asuntos importantes como el verdadero alcance que tuvo para La Habana el tráfico negrero. También aparecen las contratas de la marinería enrolada, el trato y salario percibido por su labor. De consulta obligada son las protestas de los testigos del viaje y de los dueños del buque, que en muchos casos prosperaban en otros puertos por causas imprevistas que develan los valores humanos ante las calamidades naturales o inducidas.

⁵⁵ Expediente sobre la prórroga de término concedida por S.M en Real Orden de 22 de abril de 1804, para traer negros de la costa de África, 1809, ANC, Junta de Fomento, leg. 74, exp. 2836. Expediente promovido por el Real Consulado sobre la continuación del comercio de negros, hasta que consultado S.M. con competente instrucción se digna resolver lo que sea de su Real agrado, 1802, ANC, Junta de Fomento, leg. 919, exp. 8. Y en el diario *Papel Periódico*, La Habana, 8 de febrero de 1801: 45, aparece impresa una tabla intitulada *Sucinta noticia de la situación presente en esta colonia, La Habana, 1 de Agosto de 1800*. Nos referimos a los datos extraídos en el AGI del fondo Audiencia de Santo Domingo, leg. 2207, *Estado de los negros introducidos en La Habana, 1789-1820* y al estudio contemporáneo de Humboldt 1827, 143.

⁵⁶ Klein 1978, 67-88. González 2020, 223-248. Joda Esteve 2014, 107-130. Los dos primeros apelan a los mismos datos ofrecidos por Humboldt y Saco, al Real Consulado, a la Junta de Fomento y al leg. 2207 del fondo Audiencia de Santo Domingo, AGI. Joda Esteve remite al fondo Miscelánea de Libros del ANC, libros: 3048, 3038, 2486, 2367 y 2030.

El testamento también es un documento relevante, pues antes de zarpar los marineros dejaban a familiares y albaceas evidencia de sus bienes, sabiendo que el futuro y el retorno podían ser inciertos, pero también proporcionan información sobre las expediciones y los buques involucrados. En la Escribanía de Marina son numerosas estas escrituras, como lo son también en el Tribunal de Comercio, donde existen más de 236 expedientes sobre la trata negrera desde 1795. Finalmente, un fondo que por su valor debería consultarse es la Correspondencia de los Capitanes Generales. Sus legajos ofrecen detalles no solo sobre las interpretaciones y órdenes dictadas por las autoridades de Cuba y España sobre el comercio de neutrales y los comerciantes habaneros y de otras ciudades de la isla en épocas de conflictos, sino también por los diversos temas afines a la trata negrera, las naves y sus propietarios, el armamento y la compraventa. Relevantes son las misivas que divulgaban la entrada de esclavos por Santiago de Cuba y Matanzas, así como el intercambio epistolar entre el comandante de marina y el intendente de ejército cuando un capitán o un armador alistaba una expedición para África.

Imprescindibles en este universo documental, son los manuscritos online de la Biblioteca Virtual de Defensa, adscrita al Servicio Histórico Militar de España, donde pueden leerse las misivas cruzadas entre las autoridades de la marina y las de hacienda con el gobernador sobre el tráfico de buques en los años 1800-1809, 1813 y 1815. Por último, la consulta de la base de datos online www.slavevoyages.org ha permitido acceder a información que complementa este estudio y permite establecer un nuevo estado comparativo del número de negros bozales conducidos por cada buque entre otros temas afines.

CONCLUSIONES

Nunca sabremos con exactitud cuántos africanos llegaron por el puerto de La Habana durante los años en los que la trata negrera fue una actividad legal. Sus habitantes, tratantes o no, vieron pasar por sus calles un número mayor de esclavos al que en su momento ofrecían las estadísticas que hemos dado a conocer aquí. Así hemos podido verificarlo, pues mientras más nos adentramos en sus orígenes y desarrollo, más datos sobre su verdadera dimensión salen a la luz. Queda una deuda no saldada con los protagonistas que fueron víctimas, ejecutores y testigos de la trata negrera en Cuba y, especialmente, en su capital. En La Habana, la trata negrera estuvo muy arraigada, debido a los intereses mercantiles de los hacendados y comerciantes vinculados a la industria azucarera y a otras esferas de la vida social y económica que prosperaba en esta ciudad gracias a los beneficios que la trata ofrecía a quienes la practicaban o se involucraban en ella. Se han identificado, entre 1800 y 1820, cerca de 170 esclavistas que tenían al puerto de La Habana como el principal acceso de los esclavos que emplearon en sus haciendas y comercios. Un claro ejemplo de ello fue la Sociedad Cuesta Manzanal y Hermano, que en solo once años recibió más de catorce mil esclavos.

Año	1	2	3	4	5	6
1800	4.145	2.018	4.145		2.650	4.596
1801	1.659	1.650	1.659		1.685	2.216
1802	13.832	13.785	13.832		10.914	14.982
1803	9.671	9.665	9.671		9.412	10.549
1804	8.923	8.641	8.923		7.502	9.336
1805	4.999	4.991	4.999		3.678	5.682
1806	4.395	3.932	4.395		3.435	5.388
1807	2.565	2.569	2.565		795	4.700
1808	1.607	1.013	1.607		650	1.670
1809	1.162	988	1.162		1.165	1.774
1810	6.672	6.672	6.672		7.268	6.416
1811	6.349	5.749	6.349	6.349	8.554	6.605
1812	6.081	3.134	6.081	6.081	6.867	6.446
1813	4.770	2.827	4.770	4.770	4.619	8.291
1814	4.321	1.780	4.321	4.321	4.908	3.859
1815	9.111	6.783	9.111	9.111	8.873	9.723
1816	17.733	17.533	17.737	17.533	20.967	18.871
1817	25.841	23.929	25.841	25.841	31.972	28.311
1818	19.902	14.498	19.902	19.902	20.394	21.149
1819	15.147	1.356	17.194	15.147	18.080	16.369
1820	17.194	536	4.122	17.147	20.100	17.716
Total:	186.079	134.049	175.058	126.202	194.488	204.649

Tabla 3. Número de negros bozales entrados en La Habana entre 1800 y 1820. Fuentes: 1. *Expediente sobre la prórroga de término concedida por S.M en Real Orden de 22 de abril de 1804, para traer negros de la costa de África*, 1809, ANC, Junta de Fomento, leg. 74, exp. 2836 y “Noticias de Brasil en 1828 y 1829... 1832. 2. Klein 1978, 67-88. 3. Humboldt 1827, 143. Ortiz 1975, 97-101. Franco 1985. 4. *Expediente formado para recoger y remitir al Señor Capitán General las noticias que S.E. pide de los esclavos que han entrado en toda la isla de 1811 hasta la extinción del tráfico de negros, y desde el año de 1764 hasta el de 1810, inclusivo*, 1832, ANC, Intendencia de Hacienda, leg. 1052, exp. 23. 5. Datos obtenidos en www.slavevoyages.org. 6. Nuevas estadísticas obtenidas de las fuentes primarias del Archivo Nacional de Cuba y las publicaciones periódicas, 1800-1820.

Año	Fragata	Corbeta	Bergantín (1)	Polacra	Goleta	Pailebot	Balandra	Vapor	(?)	(2)	(3)
1800	441		1.299	2	1.672		1.160			2	
1801	86		415		1.131		269		315	2	
1802	9.764		1.986		2.663		569			2	
1803	6.704		2.240	46	1.151		408			3	
1804	6.747		1.226		1.096		267			15	
1805	2.056		1.389	61	1.728		448				
1806	1.680		2.005		1.487		216			2	
1807	1.551		1.940		1.104		105			2	
1808	487		177		547		459				
1809	940		397		437					1	
1810	2.027		2.799		1.455		145			5	
1811	1.796		2.724		1.979		106			2	1
1812	1.240		3.017	201	1.872		116			5	
1813	1.231	225	3.437		3.398					3	
1814	188		1.313		2.358					9	
1815	1.070		3.414	52	5.187					2	
1816	2.633	535	5.259	240	10.739					2	1
1817	4.830	584	11.038	295	10.359					2	3
1818	3.501	796	8.772		7.689					5	2
1819	3.702	69	7.778		4.658		73	89		3	2
1820	5.314	260	7.940		3.588	270		344		9	5
Total	57.547	2.469	70.565	897	62.359	270	4.306	433	315		

Tabla 4: Negros bozales conducidos al puerto de La Habana por tipología de buques, 1800-1820. 1. No se ha hecho distinción entre las tipologías de bergantín y bergantín goleta. La diferencia entre uno y otro radica principalmente en el velamen. 2. Buques de los que no se conoce el número de negros bozales que introdujeron. 3. Buques que entraron en lastre después de descargar a los negros bozales en otro lugar (Batabanó, Trinidad, Matanzas, Santiago de Cuba, Jagua).

Origen	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	Total
África	21	12	74	47	35	29	24	6	6	8	34	296
Antigua			1		2							3
Charleston, E.U.	2		5	3	6	37	35	64	12	1		165
Exhuma, Bahamas							1					1
Georgetown, Guyana										1		1
Granada				1								1
Jamaica		1	7	7	2	1			1			12
Kingston, Jamaica			3									3
Martinica				1								1
Nassau, Bahamas				1								1
Norfolk, E.U.					1							1
Nueva Barcelona				1								1
Nueva York, E.U.					1	1						2
Providencia	2	1	8	14			1	1	1			28
Puerto Rico										2	1	3
San Bartolomé	1				1				3	1	1	7
San Eustaquio									2			2
San Salvador, Brasil										1	1	2
Saint Louis, Guadalupe					2	2						4
Saint Marys, Martinica					1	1						2
Saint Thomas	23	12	64	21	26	11	5	2				164
Santa Cruz	6	6	4	4	1	1						22
Savannah, E.U.					1	5	2	1				9
Sisal, México										1		1
Surinam				3								3
Tórtola				1								1
Trinidad, Jamaica					1							1
Wilmington, E.U.					1							1

Origen	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820	Total
África	32	39	39	26	41	80	111	75	67	55	565
Baracoa	1	1			1		2	7	2	1	15
Charleston, E.U.					1						1
Batabanó								1	2	5	8
Campeche										1	1
Jagua, Cuba								1			1
Matanza, Cuba						1	2	2	3	3	11
Martinica									2	1	3
Maracaibo	1										1
Montevideo			1								1
Mariel								1			1
Nuevitas								1		1	2
Nueva Orleans, E.U.	1										1
Providencia	1				1				1		3
Puerto Rico	1					1	12		10	10	34
Río de Janeiro, Brasil					1						1
Saint Thomas								1			1
San Salvador, Brasil	1	1	3	3	2	1					11
Santiago de Cuba						1	1	2		3	7
Trinidad, Cuba									1	3	4

Tabla 5: Procedencias y escalas predominantes para los buques del comercio negrero con La Habana, 1800-1820.

Año	Fragata	Corbeta	Bergantín	Polacra	Goleta	Pailebot	Balandra	Falucho	Vapor	?	Total
1800	7		20	1	30		19				77
1801	2		8		15		5			1	31
1802	61		35		58		20				174
1803	35		29	1	36		11				112
1804	35		27		32		8				102
1805	15		38	1	28		8				90
1806	13		28		24		7				72
1807	14		29		25		5				73
1808	4		5		7		7				23
1809	5		5		6						16
1810	9		15		13		1				38
1811	5		14		15		2				36
1812	5		16	1	18		1				41
1813	5	1	14		23						43
1814	1		8		21						30
1815	3		12	1	29						45
1816	8	1	22	1	49						81
1817	13	1	45	1	50			1			111
1818	9	2	31		33						75
1819	13	1	31		22		1		1		69
1820	15	1	33		23	1			1		74
Total	277	7	465	7	557	1	95	1	2	1	

Tabla 6: Tipología de los buques que participaron en el comercio negrero con el puerto de La Habana, 1800-1820.

Año	Bremen	Dina-marca	España	Estados Unidos	Francia	Ham-burgo	Holanda	Ingla-terra	Portugal	Prusia	Suecia	?	Total*
1800		33	2	40							1	1	77
1801		19		11							1		31
1802		30	15	75	3			44			2	5	174
1803		16	13	49	3	2		29					112
1804	1	12	2	58				24		2	3		102
1805		5		83						1	1		90
1806		5		66					1				72
1807		2	1	70									73
1808				18			2				3		23
1809		1	10	3					1		1		16
1810			28	2					6		2		38
1811			28	1					5		2		36
1812			37	2					2				41
1813			41						2				43
1814			29						1				30
1815			43		1				1				45
1816			81										81
1817			105						3				108
1818			74						1				75
1819			62	1	3				2		1		70
1820			64		5				3		1	1	74
Total	1	123	635	479	15	2	2	97	28	3	20	7	

Tabla 7: Pabellón de los viajes que participaron en el comercio negrero con el puerto de La Habana, 1800-1820. Total de entradas o viajes anuales.

Declaración de conflicto de interés: el autor declara que no existe interés monetario alguno ni influencias personales que hayan determinado la investigación y realización de este artículo.

Declaración de contribución de autoría: conceptualización, curación de datos, análisis formal, investigación, metodología, visualización, redacción y borrador original, revisión y edición.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Asdrúbal Silva, Hernán. 1990. “La españolización de navíos norteamericanos en el Río de la Plata. Entre la legalidad y el fraude”. *Estudios de historia social y económica de América* 6: 65-68.
- Bernal, Antonio Miguel. 1987. *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior de España.
- Bulmer-Thomas, Víctor. 2018. *Historia económica del Caribe desde las guerras napoleónicas*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Franco Ferrán, José Luciano. 1985. *Comercio clandestino de esclavos*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- González, Jorge Felipe. 2020. “Reassessing the Slave Trade to Cuba, 1790-1820”. En *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in the Spanish Americas*, editado por Alex Borucki, David Eltis y David Wheat, 223-248. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Humboldt, Alexander von. 1827. *Ensayo Político de la Isla de Cuba*. Paris: Imprenta de Jules Renouard.
- Joda Esteve, Beatriz. 2014. “El Comercio de esclavos a Cuba (1790-1840): Una proporción femenina”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 41 (2): 107-130.
- Klein, Herbert S. 1975. “The Cuban Slave Trade in a Period of Transition, 1790-1840”. *Revue française d’histoire d’Outre-mer* LXVII (226-227): 67-88.
- Marvin, Winthrop Lippitt. 1902. *The American Merchant Marine. Its History and Romance from 1620-1902*. New York: Charles Scribner’s Sons.
- Moreno Rico, Javier. 2017. “Hombres y barcos del comercio negrero en España (1789-1870)”. *Revista del Museu Marítim* 25: 66-89.
- “Noticias de Brasil en 1828 y 1829 por el presbítero R. Walsh, autor de un viaje a Constantinopla”. 1832. *Revista Bimestre Cubana* 3 (7): 173-231.
- Ortiz Fernández, Fernando. 1975. *Los negros esclavos*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. “Víctimas y verdugos a la vez: los marineros españoles y la trata ilegal (1845-1866)”. Dossier: “El tràfic atlàntic d’esclaus”. *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona* 25: 112-132.