



Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe

ISSN: 1659-0139

ISSN: 1659-4940

intercambio.cicla@ucr.ac.cr

Universidad de Costa Rica

Costa Rica

## Abolición vs continuidad del tráfico de esclavos. Una aproximación al tema desde las costas de África

**Gómez Calderín, Sissy Indira; Fernández Carcassés, Manuel**

Abolición vs continuidad del tráfico de esclavos. Una aproximación al tema desde las costas de África

Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe, vol. 18, núm. 2, 2021

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

**Disponible en:** <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=476966190012>

**DOI:** <https://doi.org/10.15517/c.a..v18i2.47510>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 3.0 Internacional.

# Abolición vs continuidad del tráfico de esclavos. Una aproximación al tema desde las costas de África

Abolition vs. Continuity of the Slave Trade. An Approach to the topic from the Coasts of Africa

Abolição vs. continuidade do tráfico de escravos. Uma abordagem do assunto a partir das costas da África

Sissy Indira Gómez Calderín \* [sissy@uo.edu.cu](mailto:sissy@uo.edu.cu)

*Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba*

Manuel Fernández Carcassés \*\* [mfernandez@uo.edu.cu](mailto:mfernandez@uo.edu.cu)

*Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba*

Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre  
Centroamérica y el Caribe, vol. 18, núm.  
2, 2021

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Recepción: 12 Febrero 2021  
Aprobación: 14 Junio 2021

DOI: <https://doi.org/10.15517/c.a.v18i2.47510>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=476966190012>

**Resumen:** Este trabajo demuestra que, a pesar de los esfuerzos de Inglaterra para eliminar la trata de esclavos, los intereses de las élites esclavistas de América promovieron las vías para que, de manera clandestina, continuaran entrando determinadas cantidades de esclavos, en especial a Estados Unidos, Brasil y Cuba. En los territorios africanos también funcionaron mecanismos para burlar las prohibiciones, toda vez que la economía de los enclaves coloniales allí existentes, en especial en el Reino del Kongo y Angola, era aún dependiente del comercio de personas, y resultaba difícil reorientarla rápidamente hacia otras actividades. Lo mismo puede decirse de las poblaciones africanas de esas regiones, igualmente especializadas en esta inhumana actividad, de la cual dependían. Estos factores conspiraron contra una rápida extinción de la trata y se estudian en este artículo a través de una colección de documentos publicada en Angola. Se aplicaron métodos de análisis bibliográfico y documental.

**Palabras clave:** Siglo XIX, abolición de la trata, comercio clandestino de esclavos, esclavitud, sociedades africanas.

**Abstract:** This article demonstrates that despite England's efforts to eliminate the African slave trade, the interests of America's slave elites promoted, in a clandestine manner, ways for certain quantities of slaves to continue to enter, especially United States, Brazil and Cuba. In the African territories, mechanisms were also used to circumvent the prohibitions, since the economy of the colonial enclaves, especially in the Kingdom of Kongo and Angola, was still dependent on the trade of slaves, and it was difficult to quickly redirect it to other activities. The same can be said of African societies of these regions, equally specialized in this inhuman activity, on which they depended. These factors conspired against a rapid extinction of slave trade and are discussed in this article through a collection of documents published in Angola. Bibliographic and documentary analysis methods were applied.

**Keywords:** Nineteenth century, abolition of the slave trade, clandestine slave trade, slavery, african societies.

**Resumo:** Este artigo demonstra que apesar dos esforços da Inglaterra para eliminar o comércio de escravos, os interesses das elites escravagistas da América promoveram formas para que certas quantidades de escravos continuassem a entrar clandestinamente, em especial nos Estados Unidos, Brasil e Cuba. Nos territórios africanos, os mecanismos também funcionaram para eludir as proibições, uma vez que a economia dos enclaves coloniais, especialmente no Reino do Kongo e Angola), ainda dependia do comércio de pessoas e era difícil redirecioná-lo rapidamente para outras atividades. O mesmo poderia ser dito das sociedades africanas daquelas regiões, igualmente especializadas

nesta atividade desumana, da qual dependiam. Estes fatores conspiraram contra uma rápida extinção do tráfico de escravos e são estudados neste artigo através de uma coleção de documentos publicada em Angola. Foram aplicados os métodos de análise bibliográfica e documental.

**Palavras-chave:** Século XIX, abolição do tráfico de escravos, comércio clandestino de escravos, escravidão, sociedades africanas.

## Introducción

Desde las últimas décadas del siglo XVIII comienzan a tomar fuerza en Europa las ideas abolicionistas. El comercio de esclavos, que hasta ese momento había sido “la contribución, por llamarla así, de África Occidental a la acumulación global de este período” (Wallerstein, 2011, p. 202) comenzó a ser combatido, después de haber constituido, al decir de José Antonio Piqueras, “la principal actividad mercantil trasatlántica de las llevadas a cabo por los europeos durante los siglos XV al XVIII” (Piqueras, 2016a, p. 75). Más por consideraciones económicas que por verdadera filantropía, el gobierno inglés dejó atrás su protagonismo como promotor del infame comercio, para erigirse en su principal antagonista.

Así, Inglaterra logra imponer –después de no pocos forcejeos– a los países directamente involucrados en el tráfico atlántico, acuerdos para regular el fin de la trata. A partir de las primeras décadas del siglo XIX, España y Portugal se comprometieron a prohibir y combatir, en sus colonias americanas, tanto la entrada clandestina de cautivos africanos, como la salida de estos de las costas africanas. Se entendía que este sería el paso previo para la abolición total de la esclavitud.

Sin embargo, la demanda de fuerza de trabajo esclava era muy alta. Cuba, Brasil y el sur de los Estados Unidos, con economías de plantación en plena expansión, necesitaban el suministro estable de brazos, indispensables para el crecimiento o reemplazo de la mano de obra. Muchos antiguos traficantes abandonaron la actividad, en tanto otros se adaptan a las nuevas condiciones de clandestinidad, y junto a una nueva generación de contrabandistas, garantizaron la continuidad de la entrada de bozales<sup>1</sup>. La Figura 1 muestra que, efectivamente, el mayor volumen del tráfico de esclavos estuvo siempre direccionado hacia Brasil, Cuba y el sur de los Estados Unidos.

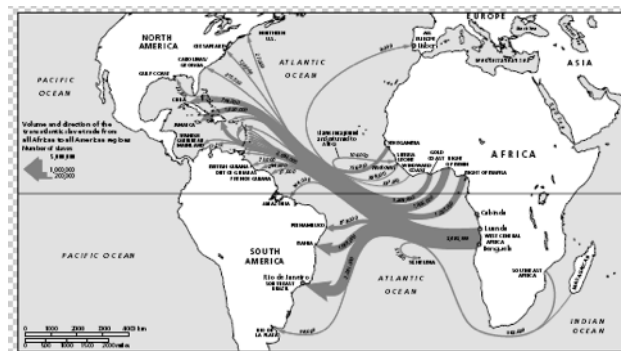


Figura 1. Volumen y dirección del comercio trasatlántico de esclavos

Fuente: Ferreira (2012, p. XII).

Paralelamente, en Cuba y demás zonas del Caribe, se ensayaron otras posibles soluciones para cubrir la demanda de trabajadores en las plantaciones de caña de azúcar y café:

Cuando Inglaterra, en las décadas de 1850-1860, se decidió a iniciar la ocupación efectiva y la explotación intensiva de los recursos naturales de África, necesitó de la permanencia de la población joven en el continente negro y, por tanto, arreció la persecución contra los traficantes ilegales. Entonces, ya era urgente encontrar las alternativas, toda vez que sería más difícil encontrar nuevas “piezas de ébano” para sus plantaciones. Es así como comienzan a funcionar negocios de introducción en Cuba de braceros chinos, yucatecos y españoles (Fernández, 2008, p. 200).

Pero ninguna otra opción pudo realmente sustituir el empleo de africanos esclavizados, que continuaron entrando a América –a pesar de las legislaciones que lo prohibían– gracias a la estructuración de redes de traficantes que interactuaban entre sí y con los factores que en África agenciaban el negocio. Un nuevo ciclo de la esclavitud en América se hacía posible gracias al tráfico ilegal, muy vinculado al desarrollo del capitalismo industrial, compitiendo con otras modalidades de explotación de la mano de obra, dependiendo de los precios de los alimentos en el mercado internacional y contribuyendo, en cierta medida, “al sustento de los trabajadores asalariados, por lo que la producción con trabajo esclavo en la periferia contribuía a reducir el costo de la mano de obra asalariada en el núcleo del sistema industrial” (Piqueras, 2016b, p. 20). Este nuevo ciclo de la esclavitud que se desarrolla entre 1800 y 1880 ha sido denominado “segunda esclavitud” por Dale Tomich, quien lo definió a finales del pasado siglo (Tomich, 1988).

La historiografía contemporánea ha estudiado con notable amplitud este proceso, así como el comercio ilegal de esclavos sobre el que se sostenía, en especial el accionar de las redes de traficantes en América. No es propósito de este artículo profundizar demasiado en el funcionamiento de estas redes, aunque tampoco es posible dejar, al menos, de mencionarlas inicialmente para facilitar la comprensión de lo que constituye el centro del trabajo: los factores que en África hacían posible la continuidad de la trata, aspecto menos conocido.

Para ilustrar las razones que explicaban la prolongación del tráfico de esclavos al menos hasta la década de 1870, es decir, ¿por qué seguían llegando cautivos africanos a las costas americanas?, es necesario indagar,

también, qué explica que estos siguieran saliendo de las costas africanas. Tales preguntas se estudian en este artículo a través de un caso concreto: la Angola de los primeros sesenta años del siglo XIX. Para ello, se emplean preferentemente documentos históricos publicados en 2014 en ese país, los cuales demuestran que, en efecto, de igual manera allí estaban creadas las condiciones para que se burlaran las prohibiciones y se mantuviera en acción el brutal comercio de hombres y mujeres.

## **Los hacendados en América insisten en mantener el comercio clandestino de esclavos**

Está demostrado que en los territorios americanos –especialmente el sur de los Estados Unidos, Cuba y Brasil–, cuyas economías funcionaban basadas en el trabajo esclavo, las leyes sobre la abolición del tráfico negrero no fueron realmente efectivas, sino hasta muchos lustros después de su promulgación. Los intereses de los hacendados esclavistas lograron, en cierta forma, imponerse a las leyes de marras, de forma tal que la entrada de bozales continuó, no pocas veces, en cantidades superiores anteriores a la prohibición.

En Cuba, por ejemplo, aun cuando no hay unanimidad entre los diferentes estudiosos (Franco, 1980; Knight, 1970; Toplin, 1974) en lo que respecta al número de esclavos que entraron a la Isla clandestinamente, puede pensarse –promediando las estadísticas que ofrecen estos investigadores– que desde 1820 <sup>2</sup> hasta 1867 el arribo de bozales superó los 400 000. Según Rodolfo Sarracino, en la década de 1840 salían de África, anualmente, alrededor de 135 800, de los cuales morían en el viaje cerca de 33 000, y eran introducidos en las colonias españolas 29 000 (Sarracino, 1989, p. 155).

Se organizó en la Isla un potente sistema para introducir esclavos de manera clandestina, en el que intervenían acaudalados propietarios como Julián Zulueta, quien según Hugh Thomas:

[...] era el principal accionista en la compañía Expedición por África, propietaria de una veintena de buques. Uno de ellos, el *Lady Suffolk*, por el nombre de la amante de Jorge II de Inglaterra, desembarcó mil doscientos esclavos en la bahía de Cochin en mayo de 1853. Zulueta los recibió en persona, y vendió algunos a su socio José Baró, marqués de Santa Rita, propietario de los molinos Luisa y Rita, entre los mejores de Cuba, que controlaba la manufactura de los moldes que se empleaban en la producción del azúcar cubano (Thomas, 1998, p. 639).

Otros importantes “dueños” del comercio clandestino de esclavos en Cuba, en diversos momentos del siglo XIX, fueron Pedro Martínez, Joaquín Gómez, Francisco Marty, Pierre Forcade, Antonio Font, Antonio Parejo y Manuel Pastor <sup>3</sup>, entre otros, quienes formaban una poderosa oligarquía negrera que se codeaba con las principales autoridades del poder colonial, lo que le permitía actuar con cierta impunidad, a pesar de las disposiciones en contra de la trata. En ocasiones coordinaban acciones con sus homólogos del Brasil y del sur de los Estados Unidos <sup>4</sup>. La fuerza económica de esta aristocracia negrera

y su connivencia con las autoridades coloniales explican el aserto de Rodolfo Sarracino, quien afirmó que no fue sino hasta 1842 cuando “autoridades españolas, 20 años después de abolida la trata, apresan al primer negrero” (Sarracino, 1989, p. 155).

También, como muestra de la hipocresía inglesa, los ricos tratantes cubanos tenían estrechas relaciones con bancos y otras corporaciones británicas, como lo explica Hugh Thomas:

Muchos de los mercaderes importantes de La Habana, incluyendo los de la trata, mantenían estrechas relaciones con firmas de Londres, varias de las cuales, como ocurría con Brasil, no veían razón alguna para no vender mercancías destinadas a la trata, aunque parecieran vacilar en participar directamente. Una de las dos empresas que tuvieron agentes en La Habana en la quinta década del siglo, la de Thomas Brooks, extendió crédito, entre muchos otros, a tratantes (Thomas, 1998, p. 640).

Thomas ofrece algunos otros ejemplos para demostrar lo anterior, a través de los cuales, además, se infiere las magnitudes de las fortunas amasadas por los negreros <sup>5</sup> mientras el comercio ilegal de esclavos se desarrolló:

Samuel Dickley, de Londres, prestó en 1843 doce millones de reales a Francisco Martí, el mercader catalán, para que este pirata de las finanzas comprara un nuevo barco que sin duda empleó en la trata; y la misma firma proporcionó diez millones seiscientos mil reales a Salvador Samá, suegro de Zulueta. El préstamo mayor de Dickley en Cuba, de dieciséis millones de reales, se hizo a Rafael Torices, un negrero que en aquel momento se interesaba por la trata de chinos de Macao. Hudson Beattie, de Londres, prestó a Manuel Pastor y a Tomás Terry, mercader de origen venezolano, el “Creso cubano”, establecido en Cienfuegos, interesados ambos en la trata en distintos períodos de sus largas y prósperas vidas.

Lizardi, de Liverpool, tenía a Julián Zulueta entre sus deudores, lo mismo que las firmas de Simeón Himely y Aubert Powell. Otras empresas londinenses, como Barings, Kleinwort & Cohen, y Frederich Huth (banquero también del especulador en terrenos marqués de Salamanca, así como de la reina madre de España), estaban interesadas principalmente por el azúcar cubano, especialmente después de 1846, cuando sir Robert Peel suprimió los aranceles sobre el azúcar extranjero. Kleinwort mantenía una relación especial con la familia cubana de origen inglés de los Drake, mientras que Barings la mantenía con los Aldama, que en los años de 1840 trataron, sin éxito, de emplear en sus plantaciones mano de obra libre (Thomas, 1998, p. 640).

Otro tanto ocurrió en el Brasil independiente, donde las cifras de llegada de africanos aumentaron al ser ilegalizada la trata <sup>6</sup>, lo cual es expresión de que no hubo el menor interés gubernamental por perseguirla, a pesar de que desde 1826 se había firmado un tratado con Inglaterra en virtud del cual se consideraba “acto de piratería” toda actividad de contrabando de esclavos. Lo acordado en este tratado se plasmó en ley en 1831, pero nada cambió. Ante la inacción de las autoridades brasileñas, Inglaterra decidió en 1845 –una vez aprobado en el parlamento la *Ley Aberdeen* <sup>7</sup> – actuar unilateralmente en la persecución, incluso dentro de los puertos brasileños-, de los barcos negreros y juzgar a los infractores. No fue hasta 1850 que en Brasil se aprobó la Ley Eusebio de Queiroz mediante la cual se condenaba el tráfico y se establecían duras penas a los traficantes.



El historiador Caio Prado Junior (Prado, 2006) considera que el gasto que significó el traslado de la Corona y la nobleza portugueses para Brasil – por concepto, sobre todo, de importación de objetos suntuarios– causante de un abultado déficit presupuestario del que era preciso sobreponerse, así como el incentivo de la colaboración con los ingleses en el comercio, condenaron a muerte a la esclavitud y al tráfico de esclavos, por ser incompatibles con el mercado interior que se intentaba estimular. Pero las cifras son demostrativas de que, a despecho del afán de desarrollo de un capitalismo interno, los intereses de las zonas azucareras y cafetaleras continuaron pesando durante un buen tiempo más, y ello explica la continuidad del tráfico hacia ese país (Prado, 2006). Rebecca Scott, contrario a la opinión de Prado Junior, ofrece argumentos para demostrar que la esclavitud no era, en realidad, un freno al establecimiento de tecnologías modernas<sup>8</sup> (Scott, 1985).

Al igual que en Cuba, los tratantes brasileños se movían con impunidad. Incluso, como asegura Caldeira, “las compañías de seguros aceptaban cubrir una parte de los riesgos y los dueños o socios de los navíos negreros, muchos de ellos figuras conocidas de la sociedad brasileña, incluyendo portugueses, eran respetados y envidiados”<sup>9</sup> (Caldeira, 2013, p. 246. Traducción nuestra).

Aquí, en la joven nación suramericana, también funcionaba el compadreo inglés con el tráfico ilegal. Al respecto, Caldeira afirma que

[...] provenía de casas comerciales británicas la gran mayoría de los productos manufacturados con que eran comprados los esclavos en las costas de África y eran de origen americano los mejores navíos utilizados en el tráfico. Pero también empresas y ciudadanos ingleses y norteamericanos hacían empréstitos o aparecían directamente vinculados a los principales traficantes del Brasil<sup>10</sup> (Caldeira, 2013, p. 247. Traducción nuestra).

Entre los grandes traficantes clandestinos de esclavos vinculados, en Brasil y en África, al tráfico de contrabando, se encontraban Ângelo Carneiro, Augusto Guedes Coutinho Garrido, José Francisco de Azebedo Lisboa –apodado *Azevedinho*–, José Bernardino de Sá –el Visconde negreiro–, Joao Maria de Sousa Almeida y Francisco António Flores<sup>11</sup>. Destaque especial para tres mujeres: Ana Joaquina, legendaria mujer angolana, en su momento la más rica propietaria de la región, respetada por todos los agentes que en el interior del sertón angolano cazaban a los esclavos; María Correia, que desde Sao Tomé y Príncipe sostenía un permanente envío de bozales; y Ana Francisca Ubertali, esta última una ex-esclava angolana devenida con el paso del tiempo en poderosa abastecedora de “piezas” a Brasil, especialmente desde la factoría que mandó construir en Mozâmedes (en la región sur de Angola, donde se podía operar lejos de los focos de atención de la flota británica en Luanda y Benguela) (Caldeira, 2013, pp. 264-317).

Como es de suponer, el estatus de clandestinaje en que se desarrollaba el tráfico de esclavos decimonónico empeoraba las condiciones en que eran transportados las y los africanos hacia América. Varios autores se han referido a este particular. Caldeira describe el cuadro apocalíptico

de las embarcaciones y de los barracones donde aguardaban los esclavos hasta ser llevados a bordo o en los lugares de alijo, así como la insuficiente alimentación, el hacinamiento para garantizar una mayor cantidad de africanos a transportar, hasta llegar a la eliminación física de los cautivos embarcados –lanzándolos atados a pesados lastres al océano– ante el peligro de ser apresados por la flota inglesa (Caldeira, 2013, pp. 255-257). Por su parte, José Roberto Pinto expone que el buque negrero *Veloz* en 1829 trasladaba esclavos a Bahía, y en el mismo: “Los compartimientos destinados a los prisioneros, de un metro de altura, obligaban a los adultos mantenerse agachados. [...] como eran muchos, venían todos sentados entre las piernas unos de los otros, de modo que la disposición de la carga era la de filas compactas de individuos. Luz casi no había, ni ventilación [...]”<sup>12</sup> (Pinto, 2011, p. 32. Traducción nuestra).

El historiador francés Charles de la Roncière afirmaba que “solo por el olfato era posible encontrar el rastro de un navío negrero” (Caldeira, 2013, p. 304), en alusión a la horrible fetidez derivada de la falta total de higiene en las bodegas de esas embarcaciones.

## La participación de factores africanos en la trata ilícita

Del otro lado del Atlántico, allí donde se iniciaba la ruta del esclavo, se conjugaron igualmente un conjunto de disímiles factores que permitieron la continuidad del comercio trasatlántico de esclavos en condiciones de ilegalidad. José Luciano Franco afirmó, con mucho tino, que la prohibición no fue bien recibida del otro lado del Atlántico: “Cuando la noticia de la prohibición llegó a los Cayos de Guinea, (los europeos familiarizados con la trata llamaban así a la costa africana dedicada al comercio de esclavos) fue acogida sin entusiasmo y considerada por los mismos negros como la ruina de un comercio lucrativo y normal” (Franco, 1980, p. 201).

Para entender por qué no cesaba el tráfico de esclavos, no basta con explicar la gran demanda que las economías de plantación –principalmente brasileñas, cubanas y del sur de los Estados Unidos<sup>13</sup>– generaban de la fuerza de trabajo esclava proveniente de África y, consecuentemente, las acciones que las élites plantacionistas impulsaron para garantizar el abastecimiento oportuno de brazos. Es imprescindible, también, conocer los factores que, en África, posibilitaron la continuidad de las salidas de esclavos hacia América. Dicho de otra manera: el comercio clandestino de esclavos a lo largo de buena parte del siglo XIX fue un proceso que implicó a actores en ambas costas del Atlántico.

Es cierto que en algunas regiones africanas, con relativa rapidez, la economía se transformó, de manera que a medida que avanzaba el siglo XIX, el comercio “lícito” iba aumentando su peso dentro de la economía africana. Esto ocurría, según Anna María Gentili, debido a que:

La capacidad de las sociedades africanas para llevar a cabo una rápida reorganización productiva y comercial queda demostrada por el aumento del volumen de las exportaciones de marfil, aceite de palma, madera, maní (cacahuetes) y, aproximadamente a partir de los años Setenta, de goma, caña de



azúcar, algodón, café y cacao, producidos por campesinos libres y esclavos (Gentili, 2012, p. 74).

Shillington considera igualmente el aumento de las exportaciones de las costas africanas del oeste, en especial del aceite de palma, pero también la persistencia del comercio de esclavos:

Algunos estados, como Dahomey, a falta de alternativas viables, continuó dedicándose al comercio de personas durante buena parte del siglo XIX. Y la caída del viejo imperio Oyo, desmembrado por la guerra civil de 1830-1840, fue una importante fuente de cautivos de guerra para exportar a Lagos y Badagry. Por la misma época, un grupo de estados de delta del Níger, como Bonny y Brass, continuaron exportando esclavos Igbo, no obstante el vigoroso empeño de los buques de guerra británicos por eliminarlo y la oposición de los exportadores locales de aceite de palma. [...] A mediados de la decimonona centuria, el aceite de palma se había convertido en el más importante producto de exportación del África Occidental. Este era, a la sazón, el principal lubricante para las maquinarias de las industrias europeas, antes del desarrollo del aceite de petróleo durante la segunda mitad del siglo. A pesar del crecimiento a lo largo de toda la zona selvática, la más importante región productora y exportadora fue el delta del río Níger y el valle del río Cross. El Efik del Viejo Calabar había estado entre los primeros en desarrollar las plantaciones de palmas aceiteras, utilizando fuerza de trabajo esclava, incluso desde antes de la abolición británica de 1807<sup>14</sup> (Shillington, 1989, p. 237. Traducción nuestra).

En las costas africanas, como ya quedó dicho, actuaban ricos comerciantes encargados de viabilizar las compras de los cautivos y su embarque rumbo a América<sup>15</sup>. Pero existían otros agentes que, de igual suerte, obtenían abultadas ganancias en el ilegal comercio. Eran los llamados *mongos*<sup>16</sup> por la aristocracia azucarera cubana. Entre ellos, los más conocidos fueron el español Pedro Blanco, el brasileño Félix de Sousa (apodado Cha-cha) y el francés Theodore Canot. El primero de ellos actuaba alrededor de la Isla de las Gallinas, en tanto Sousa se movía por buena parte de la costa atlántica, pero prefería como centro de sus negocios a Dahomey, con cuyo rey estaba asociado –lo había ayudado a conquistar el poder– y le suministraba los esclavos que necesitaba (Franco, 1980, p. 197). Allí, en Dahomey, tenía creadas, además, facilidades para atender a los marineros que arribaban en busca de esclavos, dígase garitos y lupanares. También se conoce a John Ormond, “hijo de un hombre europeo y una mujer africana” (Zeuske, 2016, p. 135) que dirigía una factoría en el río Pongo, actual Guinea, siempre dispuesto a disputarle hasta el último centavo a los tratantes y a timarles siempre que fuera posible.

Lo cierto es que se calcula que, en el siglo XIX –a pesar de los esfuerzos ingleses por evitarlo, y de la transformación de muchas economías regionales africanas hacia la producción de materias primas–, el número de esclavos enviados a América fue mayor que en los tres siglos anteriores. Pues como señala Albert Adu Boahen:

Por muy radicales que hayan sido sus efectos, ese cambio fue bastante lento. De hecho se vio que en el África Occidental y Central, este tráfico inhumano se extendió e intensificó durante las seis primeras décadas del siglo XIX. Fue necesario esperar hasta los últimos años de la centuria para que las exportaciones

agrícolas sustituyeran totalmente al tráfico de esclavos<sup>17</sup> (Boahen, 2010, p. 73. Traducción nuestra).

Para satisfacer la demanda de brazos esclavos en el Nuevo Mundo, se intensificó, incluso, el envío de bozales desde territorios de la costa oriental de África, fundamentalmente desde Zanzíbar y Mozambique. El nombre de Tippu Tip, jefe suajili, se asocia al intenso comercio de esclavos, desarrollado desde Zanzíbar con el visto bueno del rey Leopoldo II de Bélgica.

En paralelo al tráfico ilegal de esclavos, que continuaba y en ocasiones crecía, se iba intensificando también el interés de Europa por penetrar en el continente africano y proceder a la ocupación colonial efectiva, acción que fue precedida por los viajes de exploradores (algunos científicos, otros aventureros) y de los misioneros religiosos. El historiador angolano Fernando Bambi afirma que:

[...] los datos de los exploradores, los mapas que trazaron, los apuntes geográficos que hicieron, la determinación del curso de los ríos que señalaron, pasaron inexorablemente a los estados mayores de las fuerzas colonialistas y fueron determinantes para la exploración metódica, la ocupación territorial de todo el continente y la implantación del sistema colonial (2019, p. 15).

Y agrega Bambi que:

A partir de mediados del siglo XIX el África Negra dejó de ser mirada como reservorio de esclavos para pasar a convertirse en local apetecible de ocupación. Contribuyó para esto la procura creciente [sic] de productos tropicales, la necesidad de materias primas y la obtención de nuevos mercados, que la Revolución Industrial no sólo potenciaba, sino exigía (2019, p. 16).

## El asunto visto desde Angola a través de una colección de documentos

Varios autores señalan que Angola, después de la prohibición de la trata, continuó siendo el mayor proveedor de esclavos para América. Así lo asegura, por ejemplo, Herbert S. Klein, quien plantea que:

El Congo y las regiones angoleñas continuaron siendo los productores más grandes de esclavos en el siglo XIX, tal como lo habían sido durante toda la historia de la trata negrera. Habiendo dado cuenta de alrededor de un 37% de los esclavos despachados desde el principio del tráfico hasta 1809, ahora abarcaban una cifra más alta, de 48% de todos los esclavos que dejaron el África en el siglo XIX. Loango, Cabinda y Ambriz (conocido como Congo Norte, o la zona costera de Loango) (Klein, 2011, p. 282).

En realidad, en estos territorios el cambio hacia economías basadas en producciones agrícolas fue mucho más lento, pues no estaban creadas las condiciones, como en otras partes de África, para desplazar el predominio del comercio de seres humanos por encima del de materias primas, y esto en parte explica esa persistencia prolongada de la trata clandestina en la región. Klein ha explicado que “aquí, la exportación de materias primas agrícolas, producidas en granjas y plantaciones, no fue un factor importante, aun cuando el comercio de dichos productos surgió antes del

final de la esclavitud” (Klein, 2011, p. 282). Otro factor por considerar para entender la escandalosa continuidad del tráfico en Angola fue la “vigorosa presencia de residentes portugueses en la costa, y estrechos contactos tanto con Brasil como con la India” (Klein, 2011, p. 283).

La publicación de un compendio de documentos históricos del siglo XIX (Mascarenhas, 2014) <sup>18</sup> facilita la aproximación al tema de la continuidad de la trata de esclavos. Se trata, mayoritariamente, de papeles que hablan del fin del tráfico en aquel territorio, tal como se pensó, se legisló y se intentó aplicar por estas tierras <sup>19</sup>. El autor de la compilación, más comúnmente nombrado Filipe Mascarenhas, es un prolífico historiador angolano, y el prologuista es el profesor cubano Luis A. Salomón Beckford.

Lo primero que salta a la vista en la documentación –nada novedoso, por cierto– es la presión que ejerció Inglaterra sobre el débil reino de Portugal para que este iniciara esfuerzos en pos de eliminar la salida de esclavos con destino a las Américas, en especial hacia la excolonia portuguesa de Brasil, principal destino de los “congos” de Angola. Hay que recordar que no pocos gobernadores generales de la provincia de Angola, sobre todo en el período en que Portugal fue anexado al reino de España y en los años que siguieron a la ocupación holandesa de Luanda, eran nacidos en Brasil, con grandes intereses en la producción azucarera de aquella colonia, lo que explica los estímulos y facilidades que tuvo el embarque de esclavos hacia esa región de Suramérica <sup>20</sup>, y que ya a la altura de los años intermedios del siglo XIX –a pesar de la oposición de las oligarquías plantacionistas del Brasil y de la oligarquía de comerciantes que desde Angola mantenían el tráfico– Portugal se aprestaba a eliminar, al no poder evadir el acoso político y diplomático inglés en relación con el tema.

Un primer documento regula lo concerniente al traslado por mar de esclavos de un punto a otro de la costa angolana. Teniendo en cuenta que la esclavitud continuaba siendo legal, no así la trata, y que muchos amos se trasladaban a menudo con sus esclavos dentro de la propia colonia, se entendió por las autoridades portuguesas que:

[...] de conformidad con lo estipulado en el Tratado de 3 de julio de 1842, celebrado con la Gran Bretaña, para la supresión del tráfico de esclavos, que Su Majestad desea que tenga ejecución en los dominios portugueses [...] manda su Majestad el Rey que el Gobernador General de la Provincia de Angola no otorgue pasaporte a esclavos para ir de un punto a otro de la misma provincia <sup>21</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 77. Traducción nuestra).

Pero, en su implementación, el Gobernador General de Angola, al parecer, entendió que era exagerada la prohibición absoluta del movimiento de los esclavos por mar, y en circular a los Gobernadores de los Distritos de Benguela, Mosámedes y Ambriz y al Jefe del Presidio de Novo Redondo, dispone:

1º Que solamente se permitirá el transporte, por mar, de dos esclavos, siempre en compañía de su respectivo dueño.

2º Que si el dicho dueño fuese colono de la Provincia, y se muda definitivamente de un punto para otro de la propia provincia, podrá ser acompañado por diez esclavos que le pertenezcan.

3º Que en cualquiera de los casos precedentes, nunca el número de esclavos transportados podrá exceder de diez <sup>22</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 81. Traducción nuestra).

Ya anteriormente se había legislado acerca de los procedimientos a seguir con las factorías costeras que, hasta ese momento, se dedicaban al comercio de esclavos, de lo cual se citan los siguientes artículos:

Artículo 1º De ahora en lo adelante, nadie podrá establecer factorías en puntos de la costa de la Provincia de Angola donde no hayan autoridades públicas administrativas, sin previo consentimiento del Gobernador General de la Provincia [...].

Artículo 2º Los dueños de las factorías ya existentes quedan obligados a pedir autorización al Gobernador General para conservarlas, dentro del plazo de sesenta días contados a partir de la publicación del presente Decreto [...].

Artículo 3º [...] No podrán existir en dichas factorías esclavos o libertos que no hayan sido registrados <sup>23</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 70. Traducción propia).

En la lógica de las autoridades portuguesas, existía la esperanza de que estas factorías se empleasen en el comercio lícito, pero era preciso vigilarlas de cerca, para evitar que continuasen con su tradicional comercio de esclavos.

A sabiendas del duro golpe que representaba para los intereses de poderosos sectores económicos de comerciantes angolanos, portugueses y brasileños y de las autoridades tradicionales del interior de Angola, también envueltos en el comercio de brazos, el Gobernador General de la Provincia solicitó opiniones a varias personalidades de la colonia (entre ellos Gobernadores de los Distritos, jueces, jefes militares y navales, entre otros) sobre las medidas que deben tomarse para hacer cumplir cabalmente este nuevo Decreto Real que, una vez más, intenta acabar con la trata negrera.

Los documentos que, al respecto, se recogen en este libro, son harto elocuentes de la preocupación y a la vez del escepticismo de los consultados, en torno a una efectiva implementación de la regulación. Conscientes del elevado número de pequeñas y bien resguardadas bahías que existen a lo largo de toda la costa angolana, solicitan sea reforzada la Estación Naval con nuevas y modernas unidades, capaces de custodiar eficazmente y evitar así las salidas de embarcaciones cargadas de esclavos con destino a América.

Piensan, igualmente, que la corrupción latente en la ejecutoria de muchos funcionarios públicos, e incluso de militares, pudiera ser un obstáculo serio en el afán de apagar de manera definitiva la trata. Por tanto, sugieren que para los diferentes puertos y factorías sean nombrados “oficiales de confianza, y tanto los comandantes como los destacamentos, deben ser trasladados o sustituidos de un punto para otro varias veces, aún sin ser el momento que corresponda el traslado, a fin de que no adquieran relaciones íntimas con los moradores de las factorías” <sup>24</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 152. Traducción propia). Esta medida debía ir,

pensaban, acompañada de un aumento salarial a estos funcionarios “para evitar privaciones, que los tornasen dependientes de los dueños de las factorías” (Mascarenhas, 2014, p. 17).

De la misma manera, sugieren el establecimiento de una policía secreta, con el único objetivo de descubrir los movimientos furtivos de esclavos hacia las factorías, su posible embarque, así como a las personas involucradas en el delito. Aún más, proponen el tendido de un cable submarino de telégrafo que uniese a los principales puntos costeros, con lo cual, de manera rápida, se podrían transmitir alertas sobre embarcaciones sospechosas u otros indicios acusadores, y coordinar mejor las acciones punitivas. Por último, claman por medidas severas tanto para los traficantes como para las autoridades que, encargadas de reprimirlos, entraran en connivencia con los infractores.

Lógicamente, lo que se solicitaba es de lo que se carecía, en este caso de un cuerpo de funcionarios probos y de un sinnúmero de recursos materiales para hacer frente al flagelo. Y justo ahí estaban los principales obstáculos para la implementación de tales medidas, pues, no se disponía del personal íntegro e incorruptible, pero sobre todo no se disponía de los recursos de los cuales dependían las otras propuestas, que presuponían elevadas erogaciones presupuestarias, algo muy difícil dadas las precarias condiciones del erario del Reino. Además, la propia prohibición del comercio de esclavos privaba al gobierno portugués de los abundantes dineros que recibía del mismo por concepto de impuestos y otros pagos<sup>25</sup>. Privaba, sobre todo, a muchos altos funcionarios de las ventajas (en dinero y otras regalías) que obtenían de la complicidad con los y las grandes traficantes. En verdad, la economía de la colonia estaba montada casi enteramente sobre el tráfico de esclavos, y era difícil reacomodar en breve tiempo las estructuras creadas a nuevas fuentes de ganancias.

Por ello hubo tenaz resistencia de los ricos traficantes, y disimuladamente de legiones de funcionarios, lo cual unido a la elevada demanda de brazos para las plantaciones de América, aún latente a todas luces, hizo que se prolongara por muchos años más el fin de la trata negrera. A pesar de las intensas presiones inglesas, y a despecho de la fuerte corriente abolicionista que, desde mediados del siglo XVIII, se empeñaba –aunque con plurales posturas ideológicas– en fustigar la esclavitud y el tráfico de esclavos.

No se debe obviar el factor africano en la explicación de la continuidad del tráfico. Después de al menos cuatro siglos<sup>26</sup> actuando como el primer escalón del tráfico, es decir, como los que abastecían de brazos a los traficantes, muchas economías tradicionales, abandonando sus labranzas y sus artes de pesca y de caza, igualmente se habían superespecializado en el suministro de esclavos y dependían por entero del mismo<sup>27</sup>. Hacia el interior angolano había surgido una clase social, los *pombeiros*, integrada por mulatos y negros (incluyendo ex-esclavos) que tenían sobre sus hombros las actividades relacionadas con el primer tramo del comercio: eran los que compraban los esclavos directamente de las tribus africanas o en ferias del interior, y los trasladaban, a pie y en brutales condiciones, hacia los barracones de las factorías. A su vez, llevaban las

mercancías europeas o brasileñas hacia las poblaciones del interior. Eran ellos, repetimos, los que iniciaban la ruta de los esclavos.

Pues bien, este mecanismo continuó funcionando en casi todas las regiones de Angola<sup>28</sup>. No podía ser de otra manera, pues se había convertido en la base de subsistencia de muchas tribus del interior y, como ya quedó dicho, aquí fue mucho más lento que en otras partes de África la transformación de la economía, para hacerla transitar de una posición de exportadora de seres humanos a otra de exportadora de materias primas<sup>29</sup>. En el compendio de documentos a que nos venimos remitiendo, hay uno elocuentemente ilustrativo de cuán enraizado estaba el tráfico entre los nativos. Se trata de un oficio de 1857 del Gobernador General de Angola dirigido al Jefe del Consejo de Massangano, Manoel Botelho de Vasconcellos, en el que da cuenta de que los habitantes de las márgenes del Río Kuanza intercambian hombres por alimentos, acosados por “el flagelo del hambre [que] hace ponerlos a la venta” (Mascarenhas, 2014, p. 99). Se corrobora, además, en este documento que muchas sociedades angolanas no habían podido reorientar su economía, alejándola del comercio de esclavos, y tuvieron que volver al mismo acosadas por el hambre, al haber desmontado las estructuras productivas tradicionales. Otro documento, en este caso un comunicado fechado en Luanda el 26 de marzo del tardío 1858, refleja igualmente la continuidad de las ventas de esclavos por las propias comunidades africanas del territorio de Quissama, ya que azotadas por una intensa sequía “se vendieron recíprocamente, según sus bárbaros usos”<sup>30</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 105).

Ahora bien, después de la prohibición del tráfico de esclavos, paradójicamente, aumentó el número de esclavos en Angola<sup>31</sup>, pues algunos antiguos comerciantes, ante las dificultades que suponía seguir traficando esclavos, reorientan sus capitales –ya muy abultados en este momento– hacia el fomento de plantaciones de café, caña, entre otras, y hacia la minería, actividades que requerían de brazos<sup>32</sup>. De ahí que, en lo adelante, los *pombeiros*, además de mantenerse como suministradores de los ahora ilegales traficantes atlánticos de esclavos, pasaron también a satisfacer las demandas de las haciendas que surgían al calor de la abolición de la trata<sup>33</sup>. Aunque un documento relativo al tema de la esclavitud muestra la intención de abolir gradualmente la esclavitud al considerar como libre a toda mujer esclava u hombre esclavo que pise territorio continental portugués, así como en Madeira y las Azores. Se trata de una Carta de Ley del rey Don Pedro de Portugal, del 18 de agosto de 1856, en la que se lee, entre otros artículos, lo siguiente:

Artículo 1º Todos los individuos esclavos, embarcados a bordo de embarcaciones portuguesas, que entrasen en algún puerto, u otro cualquier ancorador del Reino de Portugal o de los Archipiélagos de Madeira y de las Azores, serán considerados como si fuesen hombres libres.

Artículo 2º Serán también considerados como si fuesen de la condición libre, los individuos esclavos que, perteneciendo a extranjeros, desembarquen en los mencionados territorios portugueses<sup>34</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 65. Traducción propia).



Paralelamente, se intensifican en Angola las rebeliones de esclavos y el cimarronaje, como ha demostrado el historiador angolano Roquinaldo Ferreira (2014). Lo cierto es que todas las estadísticas hablan de la sostenida y permanente entrada de esclavos en América, y todo dependía de la imposibilidad real de poner fin, de una vez, al negocio, en su lugar de inicio, es decir, en África, en este caso en Angola.

Desde luego, es innegable que alguna que otra embarcación fue sorprendida en manejos relacionados con el tráfico. Así se informa en la comunicación de 1857 del ministro Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo, Marqués de Sá da Bandeira, dirigida al Gobernador General de Angola, haciéndole saber que el Rey ha conocido de la captura del barco Rozario, y ordena que se cumpla lo establecido en estos casos, o sea, “que los navíos condenados por estar empleados en el tráfico de esclavos tienen que ser destruidos y vendidos en pedazos” (Mascarenhas, 2014, pp. 92-93).

En esa misma dirección, aparece otro documento, en este caso un informe del año 1857 que el Comandante de la goleta “Villa Flor” dirige al Jefe de la Estación Naval de Angola, a través del cual se conoce de los registros realizados por las tropas de esa goleta a la factoría de Guilherme José da Silva Correia, como resultado de los cuales fueron descubiertos 47 esclavos. La descripción de los hechos da fe de los bárbaros procedimientos de los traficantes para burlar la vigilancia:

[Los hombres de la goleta] vieron junto a la cocina un barracón que parecía destinado para recoger esclavos, el cual el comandante mandó abrir, pero como no aparecía la llave, los hizo derrumbar la puerta. En el interior, extremadamente inmundado, y donde cuatro barriles llenos de excremento exhalaban insoportable fetidez, encontraron escondidos debajo de gran cantidad de esteras, cuarenta y siete prietos, siendo nueve mujeres y una menor, veinticinco hombres y once menores, y un moribundo, además de un muerto casi en putrefacción; estando cuatro con collares de hierro en el cuello, que el comandante mandó que se les quitasen, y hallándolos a casi todos herrados. Encontró también una caldera grande de hierro, cuatro collares más y una cadena de hierro <sup>35</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 96. Traducción propia).

Estas aprehensiones no fueron, ni mucho menos, expresión del éxito de las autoridades portuguesas en la represión del tráfico de esclavos. Solo fueron, realmente, excepciones. Se carecía de medios eficaces para lograr un real control, al menos hasta los últimos años de la década iniciada en 1860, del comercio clandestino. Pero, sobre todo, faltaba interés, pues muchas grandes fortunas en Angola de personas muy influyentes, como Ana Joaquina y Ana Francisca Ubertali, descansaban sobre ese comercio <sup>36</sup>, y las propias autoridades en algo se beneficiaban de la complicidad con ellas. Por tanto, la humanidad tuvo que contemplar, por un tiempo más, esta infernal empresa.

En la Angola del siglo XIX observamos, al igual que en toda África, la labor de exploradores y misioneros desbrozando el camino hacia la penetración y ocupación colonial efectiva por parte de Portugal. En la colección de documentos compilada por Filipe Mascarenhas aparece un interesante documento que da cuenta del interés de científicos

norteamericanos por realizar estudios sobre los negros y, en general, sobre la población de la región. Un decreto real portugués del 26 de noviembre de 1856 ordena al Gobernador General de Angola enviar, para ser entregadas a la Legación de los Estados Unidos en Lisboa, muestras de cabellos de negros “de sangre pura, y no ligado con el de otra raza”, de nativos “que tengan sangre ligada, siendo esta liga de diferentes tribus naturales”, de blancos descendientes de familias asentadas en Angola durante varias generaciones sin mezclarse con los negros, de blancos, de blancos que se hayan mezclado con negros, de blancos o negros “locos o idiotas o que padezcan de molestias en el cabello o molestias en la piel que afecte el cabello”, y finalmente cabellos de “diferentes clases de animales, tanto feroces como domésticos, machos o hembras” (Mascarenhas, 2014, p. 63).

Un último documento, en este caso la intervención (29 de abril de 1938) de Manuel Alves da Cunha, Vicario General de la Arquidiócesis de Luanda ante la Cámara Municipal de esa ciudad, demuestra el falso humanitarismo en el abordaje del tema de la esclavitud y el tráfico: “fue siempre característica de la gente portuguesa tratar al indígena con blandura. No permitían nuestras antiguas leyes que ellos fuesen embarcados para Brasil sin ser primero regenerados con las aguas del bautismo”<sup>37</sup> (Mascarenhas, 2014, p. 155). Para este sacerdote, en pleno siglo XX, la bondad portuguesa estaba en bautizar a los cautivos, no en luchar contra el tráfico y la esclavitud. Aunque, a juzgar por un testimonio de un viajero, no había mucha bondad en esas ceremonias<sup>38</sup>.

## Conclusión

Las fuentes consultadas permiten afirmar que el comercio clandestino de esclavos fue posible, en primer lugar, porque en las costas de Angola también concurrían factores que lo facilitaban. A saber:

- Existencia de una fuerte aristocracia local interesada en la continuidad del tráfico, pues de ello dependía, en no poca medida, su fortuna y su posición social.
- Nexos permanentes con los negreros brasileños.
- Imposibilidad de las autoridades portuguesas para reprimirlo eficazmente, debido, entre otros factores, a la corrupción de funcionarios, carencia de suficiente logística (dígase armas, barcos, suficientes tropas, etcétera) y el extenso territorio a custodiar.
- Interés de muchas tribus nativas en continuar el comercio de seres humanos, pues después de varios siglos ejecutándolo sus economías de habían especializado en esa actividad y de ella dependían casi en términos absolutos.
- Existencia de una infraestructura, heredada de los tiempos de la trata legal, para desarrollar el comercio ilícito de esclavos (factorías costeras, personal especializado –los *pombeiros*– en el traslado de los cautivos desde el sertón).

Paulatinamente, a lo largo del siglo XIX se fue extendiendo la esclavitud en Angola, debido a la reorientación de la economía, pues en la misma medida en que el tráfico se hacía más difícil se ampliaban las producciones de materias primas (marfil, minería, aceite de palma, cacahuete, café, entre otras) que requerían de mano de obra esclava. Una “segunda esclavitud” también se abre paso en Angola y en el resto de África, mucho más vinculada a la economía-mundo, y diferente a la que existió hasta ese momento, proceso que reclama nuevos estudios.

## Referencias

- Anónimo. (1862). *Quarenta e cinco dias em Angola. Apontamentos de viagem*. Porto: Tipographia de Sebastião José Pereira.
- Bambi, Fernando Jones. (2019). *La estrategia de resistencia de Jindembu a la penetración portuguesa 1872-1919*. Santiago de Cuba: Universidad de Oriente (manuscrito no publicado).
- Boahen, Albert Adu. (2010). Tendências e processos novos na África. *História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880* (pp. 47-75). Brasília: UNESCO.
- Caldeira, Arlindo Manuel. (2013). *Escravos e traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- Calheiros e Menezes, Sebastião Lopes de. (1867). *Relatório do Governador Geral da Província de Angola Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes, referido ao ano 1861*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Cortez Wissenbach, Maria Cristina. (2008). *Entre caravanas de marfim, o comércio da urzela e o tráfico de escravos: Georg Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África centro-ocidental na década de 1840*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional – MinC. Recuperado de <https://www.bn.gov.br/sites/default/files/documentos/producao/pesquisa/entre-caravanas-marfim-comercio-urzela-trafico-escravos//mariacristinacortez.pdf>
- Fernández Carcassés, Manuel. (2008). Inmigración gallega y minas de hierro en el suroriente cubano (1902-1930). En José Manuel Azcona Pastor, Israel Escalona y Mónica García (Eds.), *Relaciones bilaterales España-Cuba (Siglo XX)* (pp. 199-217). Madrid: Sílex Universidad.
- Ferreira, Roquinaldo. (2012). *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. New York: Cambridge University Press.
- Ferreira, Roquinaldo. (2014). Slave flights and runaway communities in Angola (17th-19th centuries). *Anos 90*, 21(40), 65-90. Recuperado de <https://ser.ufrgs.br/anos90/article/view/45927/32266>
- Franco, José Luciano. (1980). *Comercio clandestino de esclavos*. La Habana: Ciencias Sociales.
- Gentili, Anna María. (2012). *El león y el cazador. Historia del África Subsahariana*. (1 ed.). Buenos Aires: CLACSO.
- Heywood, Linda M. (2009). Slavery and Its Transformation in the Kingdom of Kongo: 1491-1800. *The Journal of African History*, 50(1), 1-22.
- Klein, Herbert S. (2011). *El tráfico atlántico de esclavos*. Lima: IEP Instituto de Estudios Peruanos.

- Knight, Franklin W. (1970). *Slave society in Cuba during the Nineteenth Century*. Madison: University of Wisconsin Press.
- Mascarenhas, Filipe Martins Barbosa de. (2014). *O outro lado da escravatura. Repressão e abolição do serviço forçado de carregadores e do tráfico de escravos*. Luanda: s/c.
- Moreno Fragnals, Manuel. (1978). *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Pinto Góes, José Roberto. (2011). Cordeiro de Deus: tráfico, demografia e política no destino dos escravos. En Marco A. Pamplona (Org.), *Escravidão, exclusão e cidadania* (pp. 19-47). Rio de Janeiro: Ed. Access.
- Piqueras, José Antonio. (2016a). *La esclavitud española en América Latina y el Caribe*. La Habana: Editora Historia.
- Piqueras, José Antonio. (2016b). Presentación a la edición en español. En José Antonio Piqueras (Coord.), *Esclavitud y capitalismo histórico en el siglo XIX. Brasil, Cuba y Estados Unidos* (pp. 7-23). Santiago de Cuba: Editorial del Caribe.
- Prado Junior, Caio. (2006). *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense.
- Reis, João José. (2016). De escravo a rico liberto: a história do africano Manoel Joaquim Ricardo na Baía oitocentista. *Revista de História*, (174), 15-68. Recuperado de [https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-83092016000100014&script=sci\\_abstract&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-83092016000100014&script=sci_abstract&tlng=pt)
- Sarracino, Rodolfo. (1989). *Inglaterra: sus dos caras en la lucha cubana por la abolición*. La Habana: Letras Cubanas.
- Scott, Rebecca. (1985). *Slave Emancipation in Cuba. The transition to free labor, 1860-1899*. Princeton: Princeton University Press.
- Shillington, Kevin. (1989). *History of Africa*. New York: St. Martin's Press.
- Thomas, Hugh. (1998). *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Editorial Planeta.
- Tomich, Dale. (1988). The "second slavery": Bonded Labor and the Transformations of the Nineteenth-Century World Economy. En Francisco Ramírez (Ed.), *Rethinking the Nineteenth Century Movements and Contradictions* (pp. 103-117). Westport: Greenwood Press.
- Tomich, Dale. (2016). La esclavitud en el capitalismo histórico. Hacia una historia teórica de la segunda esclavitud. En José Antonio Piqueras (Coord.), *Esclavitud y capitalismo histórico en el siglo XIX. Brasil, Cuba y Estados Unidos* (pp. 65-104). Santiago de Cuba: Editorial del Caribe.
- Thornton, John. (2000). Mbanza Kongo/Sao Salvador: Kongo's Holy City. En David Anderson y Richard Rathbone (Eds.), *Africa's Urban Past* (pp. 67-84). Oxford: James Currey Ltd.
- Toplin, Robert B. (1974). *Slavery and race relations in Latin America*. Westport: Greenwood Press.
- Wallerstein, Immanuel. (2011). *El moderno sistema mundial III. La segunda era de gran expansión de la economía mundo capitalista, 1730-1850*. México: Siglo XXI Editores.
- Zeuske, Michael. (2016). Cosmopolitas del Atlántico esclavista: los "africanos" Daniel Boteffeur y su esclavo de confianza Robin Boteffeur en Cuba. *Almanack*, (12), 129-155. Recuperado de [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2236-46332016000100129](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332016000100129)

## Notas

- 1 Término utilizado para definir al esclavo recién llegado de África y que, por tanto, aún no hablaba español.
- 2 Año en que debía hacerse efectivo el fin del comercio legal de esclavos, según el Tratado entre España e Inglaterra de 1817.
- 3 Manuel Pastor se desempeñó con éxito como negrero, llegando a ser propietario de un ingenio azucarero, en el que a inicios de 1850 se hicieron fracasados ensayos sobre la utilidad del bisulfito en la producción de azúcar. Fue fundador de un banco que llevó su nombre (Moreno, 1978, p. 225). De Francisco *Pancho* Marty, negrero catalán, se conocen sus vínculos con el Capitán General Miguel Tacón y Rosique, quien le confió la tarea de vender a los hacendados los llamados “emancipados”, que no eran sino los esclavos llegados a Cuba en alguna expedición negrera sorprendida *infraganti* o capturados en tierra luego del alijo. También se destacó en el envío a Cuba de indios yucatecos, para lo cual “realizó incursiones a las costas mexicanas con tanto éxito como el que ya había obtenido en el tráfico de esclavos negros y emancipados”. Los ingleses varias veces exigieron que Marty fuera juzgado, pero los tribunales hicieron oídos sordos a esa petición (Moreno, 1978, p. 307). Pedro Martínez en los años cuarenta del XIX se dedicó al transporte de azúcar, pero conservó intereses negreros hasta veinte años después, con agencias en Lagos y el río Brass, y era propietario de 30 buques negreros (Thomas, 1998, p. 639). Originarios de Burdeos, Pierre Forcade y Antonio Font, el primero era propietario del ingenio El Porvenir, cerca de la ciudad de Colón, y el segundo del ingenio La Caridad, cerca de Cienfuegos. Forcade había sido, además, propietario del barco negrero *Orthézienne* (Thomas, 1998, p. 640). Antonio Parejo llegó a Cuba hacia 1840 procedente de España, “con un capital ‘muy inmenso’, al parecer de María Cristina, la reina madre de España, por cuenta de quien Parejo invirtió en la plantación San Martín” (Thomas, 1998, p. 640). Joaquín Gómez también obtuvo mucho dinero como negrero, lo cual le permitió adquirir plantaciones cañeras, hacia las cuales, directamente, llegaban las dotaciones por él encargadas. Sin duda alguna, el negocio del comercio clandestino de esclavos los convirtió en hombres muy ricos y respetados en la sociedad colonial, a pesar de que casi todos ellos fueron ejemplo de lo dicho por Zeuske: “entran en la sociedad como personas de bajo estatus y durante su actuación suben más y más hacia los grupos más altos de la élite” (Zeuske, 2016, p. 130).
- 4 “Normalmente se hace alusión a los pioneros del *hidden Atlantic*, es decir, el lado atlántico (y el rol de comerciantes estadounidenses que actuaron bajo la umbrella del comercio de café: los Frazier, los Wolf, los Booth y los Mitchell)” (Zeuske, 2016, p. 132). Muchas veces los barcos de negreros cubanos navegaban con bandera de los Estados Unidos, intentando de esta manera burlar las persecuciones.
- 5 Sobre el término “negrero” ha escrito muy atinadamente Michael Zeuske: “Hubo, por los menos, cuatro categorías fundamentales de actores que abarca el concepto de “negrero” (en su tiempo nadie se atrevía de decirles esta palabra en la cara; sólo se la usaba por detrás): capitanes (y oficiales, médicos de los barcos negreros), dadores de capital (armadores, grandes comerciantes) factores/cargos (en África, en los barcos) y traficantes/contratadores, que repartían los cuerpos humanos esclavizados con nombres esclavos en los puertos americanos” (Zeuske, 2016, p. 130).
- 6 Según datos que maneja Arlindo Manuel Caldeira (que toma de *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*), en el período 1801-1850 aumentó la cifra de esclavos embarcados hacia los principales puertos del Brasil hasta 2 367 300, para una media anual de 47 300, cantidades nunca antes registradas (Caldeira, 2013, p. 252).



- 7 La Ley Aberdeen, aprobada el 8 de agosto de 1845, garantizaba a Inglaterra el derecho a violar la soberanía brasileña sobre sus aguas y puertos, pues la armada real podría penetrar en ellos siempre que lo sugiriera una sospecha sobre traslado de cautivos africanos, en calidad de esclavos, para ser introducidos en Brasil. Mediante esta ley los británicos se arrogaban el derecho, además, de juzgar a los infractores, con independencia de la procedencia de los mismos. Actuaban los ingleses como árbitros internacionales en esta materia.
- 8 Es cierto que sus argumentos los basa en la experiencia cubana, pero pueden ser aplicados también a Brasil.
- 9 “As companhias de seguros aceitavam cobrir uma parte dos riscos e os donos ou sócios dos navios negreiros, muitos deles figuras conhecidas da sociedade brasileira, incluindo portugueses, eram respeitados e invejados”.
- 10 “[...] provinha de casas comerciais britânicas a grande maioria dos produtos manufaturados com que eram comprados os escravos na costa de África e eram de origem americana os melhores navios utilizados no tráfico. Mas também empresas e cidadãos ingleses e norte-americanos faziam empréstimos ou apareciam diretamente ligados aos principais traficantes do Brasil”.
- 11 El historiador João José Reis ha estudiado la interesante vida de un rico traficante ilegal de esclavos hacia Brasil: Manoel Joaquim Ricardo, “que desembarcó en Bahía a inicios del siglo XIX como cautivo y murió en 1865 como horro y rico”. No fue el único caso –aunque sí uno de los que alcanzó mayor riqueza– de africanos que a la vuelta de algunos años, después de reunir considerable fortuna, incursionaban con éxito en el negocio de la trata ilegal. Este autor propone el concepto de ladinización para definir al “africano que aprende a entender y manipular muchos de los símbolos culturales, protocolos sociales y circuitos mercantiles del Brasil esclavista, que se convirtió en perito de las costumbres y valores del hombre blanco, sin abandonar muchas de las costumbres y valores africanos, aunque sobre estos los archivos sólo nos ofrecen pistas casi apagadas” (Reis, 2016, p. 62).
- 12 “Os compartimentos destinados aos prisioneiros, de um metro de altura, obrigavam os adultos a se conservarem agachados. [...] como eram muitos, vinham todos sentados entre as pernas um dos outros, de modo que a disposição da carga era a de compactas fileiras de indivíduos. Luz quase não havia, nem ventilação [...]”.
- 13 El profesor norteamericano Dale Tomich entiende que el cinturón algodonero de Estados Unidos, la zona azucarera de Cuba y la zona cafetalera de Brasil formaban parte de lo que Jason Moore denominó “fronteras de extracción de recursos”, consideradas como “un modo de expansión de la economía-mundo”. De ahí que “el comercio de esclavos no es simplemente una relación de mercado que responde a fluctuaciones más o menos regulares, sino a una relación de fuerza y compulsión motivada por la demanda de trabajadores en fronteras extractivas de expansión. [...] pese a la presión que se ejercía para poner fin al comercio internacional de esclavos por esa época, se movió en el tráfico trasatlántico de esclavos, ya fuera de manera legal o ilegal, prácticamente el mismo número de personas capturadas que en el momento de máximo apogeo de ese comercio” (Tomich, 2016, p. 102).
- 14 “Some states, such as Dahomey, which lacked obvious alternatives, continued with the export of people for much of the nineteenth century. And the collapse of the old Oyo empire, torn apart by civil wars in the 1830s and 1840s, produced a major new source of war-captives for export at Lagos and Badagry. At the same time, a number of Niger-delta states, such as Bonny and Brass, continued to export Igbo captives despite vigorous attempts at suppression by British gunships and the local African exporters of palm oil. [...] By the middle of the nineteenth century palm oil had become west Africa's major overseas export. It was the main source of lubricant for Europe's industrial machinery before the development of petroleum oil during the second half of the century. Though the oil palm grew throughout the forest zone, the most important region for its large-scale production and export was the Niger river



- delta and the Cross river valley. The Efik of Old Calabar had been among the first to develop palm-oil plantations, with the use of slave labour, even before the British abolition of 1807”.
- 15 En este artículo nos referimos exclusivamente al comercio atlántico de esclavos, dejando fuera de nuestra atención el tráfico de esclavos transahariano y el desarrollado a través del Océano Índico, que también alcanzaron magnitudes relevantes.
- 16 Los *mongos* eran participantes en el tráfico ilegal cuya función era dirigir en las costas africanas las factorías clandestinas, tratar con las tribus del interior las condiciones bajo las cuales se efectuaría el abastecimiento de esclavos, la alimentación y custodia de estos cautivos hasta la llegada de las embarcaciones que los trasladarían a América y garantizar el embarque en los términos en que se pactó con los capitanes o responsables de dichas naves.
- 17 “Por mais radicais que tenham sido seus efeitos, essa mudança foi bastante lenta. De fato, será visto que, na África Ocidental e Central, este tráfico desumano estendeu-se e intensificou-se durante as seis primeiras décadas do século XIX. Foi preciso esperar até os derradeiros anos do século para que as exportações agrícolas substituíssem totalmente o tráfico de escravos”.
- 18 Agradecemos al autor habernos facilitado el libro, así como la amistosa dedicatoria. Las traducciones que aparecerán en el texto de este artículo o en las notas a pie de página, de fragmentos de documentos originalmente en lengua portuguesa, son de la entera responsabilidad de los autores de este artículo.
- 19 En el siglo XIX la colonia portuguesa de Angola se limitaba apenas a una faja costera que oscilaba entre los 30 y los 120 kilómetros de este a oeste, y que de norte a sur, por el litoral, se extendía desde Ambriz, al norte, hasta Mozámbedes, al sur. Como el tráfico de esclavos era la actividad principal – por demás muy lucrativa– Portugal no se interesó en la conquista efectiva de las vastas regiones situadas más al este de esta faja inicial. Era suficiente el intercambio que se sostenía con las autoridades africanas de los pueblos no conquistados, quienes suministraban suficientes cantidades de esclavos a cambio de aguardiente, alimentos, armas, espejos y otras baratijas.
- 20 Se calcula que solo en el siglo XVI, durante los reinados de Felipe II y Felipe III en España, entraron a Brasil más de 600 000 esclavos angolanos.
- 21 “[...] de conformidade com as estipulações do Tratado de 3 de Julho de 1842, celebrado com a Gram-Bretanha, para supressão do tráfico da escravatura, que Sua Magestade Deseja que tenha execução nos domínios portugueses [...] Manda Sua Magestade El-Rei que o Governador Geral da Província d’ Angola não dé Passaporte a escravos para irem por mar de um ponto a outro da mesma Província”.
- 22 “1º- Que somente é permitido o transporte, por mar, de dois escravos, indo em companhia do respectivo dono.  
2º- Que se o dito dono for colono da Província, mudando se definitivamente de um ponto para outro della, poderá ser acompanhado por dez escravos, que lhe pertencam.  
3º- Que, em qualquer dos casos precedentes, nunca o número de escravos transportados a bordo de um navio poderá exceder a dez”.
- 23 Artigo 1º- D’ora em diante, ninguém poderá estabelecer feitorias em pontos da costa da Província de Angola, aonde não haja autoridades públicas administrativas, sem prévio consentimento do Governador Geral da Província.  
Artigo 2º- Os donos das feitorias já existentes em taes localidades, ficam obrigados a pedir autorização ao Governador Geral para as conservar dentro de um praso de sessenta dias contados da publicação do presente Decreto [...]  
Artigo 3º- [...] não poderão existir nas ditas feitorias escravos que não tenham sido registados [...].
- 24 “[...] officiaes de confiança, e tanto os comandantes como os destacamentos, devem ser rendidos ou trocados d’ums pontos para outros amiudadas vezes, e

- mesmo sem ser tempo certo, a fim de não adquirirem relações íntimas com os moradores das feitorias”.
- 25 En esta compilación de documentos de Filipe Mascarenhas, quien ha revisado exhaustivamente el Archivo Histórico Nacional de Angola, no se recoge documento alguno que haga pensar que tales medidas propuestas, u otras similares, hayan sido adoptadas. Se intentó, por tanto, luchar contra el tráfico de esclavos con los mismos recursos que hasta ese momento lo favorecían.
- 26 Desde 1441 los portugueses introducían esclavos africanos en el Reino. Ese mismo año se funda la Compañía de Lagos que luego, junto con la Compañía de Arguim, controlaron la entrada de esclavos en Europa a lo largo del siglo XV, antecediendo a españoles, ingleses, franceses, daneses y holandeses en el negocio.
- 27 El comercio de marfil sustituyó parcialmente el comercio de esclavos, y permitió a algunas tribus, sobre todo de la etnia Ovimbundu, obtener mercancías. Pero por lógicas cuestiones biológicas, este comercio se agotó con rapidez, y entonces se experimentó con el comercio de la goma de caucho, con mayor suerte, pero nunca con la magnitud del mercado de brazos. Sin embargo, la transición hacia otro tipo de intercambio nunca sería rápida, pues se requería, ante todo, la adaptación de los que desarrollaban el comercio exterior y de los armadores a las nuevas condiciones.
- 28 No aconteció lo mismo, por ejemplo, en los territorios del Reino del Kongo. Este, que había sido el más poderoso de los reinos de la región y el primero en contactar con los portugueses desde el siglo XV, tempranamente se vinculó al tráfico de esclavos. Las élites del Reino, a lo largo de tres siglos, favorecieron este comercio para lo cual fortalecieron el ejército y la centralización (Heywood, 2009). La prohibición británica del comercio de personas hizo caer, desde las primeras décadas del siglo XIX, la principal fuente de ingresos extranjeros en el Reino, para el que era muy difícil emprender la vía ilegal dado el intenso patrullaje por sus costas, ya a esas alturas muy conocidas por ingleses, portugueses y otros navegantes que allí se abastecían de las “piezas”. Por tanto, este Reino experimentó una profunda transformación, pues su economía tuvo que girar hacia el caucho y el marfil, de manera que se inició un éxodo de la población hacia tierra adentro, a fin de desarrollar estas producciones. De tal suerte, el antiguo Kongo se fragmentó en pequeñas aldeas comerciales descentralizadas, y los tradicionales centros urbanos, incluida Mbanza Kongo –la capital– que había sido la principal fuente de poder para la nobleza y la realeza de Kongo, asistieron al inicio de su desaparición (Thornton, 2000).
- 29 Otro documento de la época, en este caso un informe de 1861 del Gobernador de la provincia de Angola, reafirma esta idea: “Mereció mi particular atención todo lo que podía tender al desarrollo de la provincia, en lo referente a promover la producción, ofrecer al comercio los precisos medios de cambio [...]. Difícil, en realidad, es esta tarea, como se observa del estado en que ya dije encontrarse esta provincia. Las circunstancias morales de su población no permiten aspirar, por ahora, sino a la exploración, y no a gran escala, de las industrias rudimentarias” (Calheiros, 1867, p. 41).
- 30 Es cierto que no todos estos hombres eran vendidos a los traficantes transoceánicos. No pocos se destinaban como esclavos al trabajo en las nacientes haciendas agrícolas y a las minas en la propia Angola, donde se mantenía la esclavitud.
- 31 La esclavitud en Angola fue abolida solo en 1878. Había existido desde antes de la llegada de los europeos, con un carácter patriarcal. Con la penetración europea, las familias adineradas disponían de esclavos para los menesteres domésticos y producciones menores, ya que el grueso de estos era exportado a América. Buena parte de la historiografía tradicional portuguesa presenta al Marqués de Pombal en el siglo XVIII y al Marqués de Sá da Bandeira en el siglo XIX como abanderados de la abolición de la esclavitud en el imperio portugués, lo cual si bien en las acciones y reflexiones públicas de ambos puede

- aceptarse, no deja de ser contrario a esas acciones su complicidad personal con los grandes traficantes.
- 32 Otra buena parte de los ricos comerciantes de esclavos asentados en Luanda y Benguela prefirieron irse para Brasil, donde veían horizontes más despejados para sus negocios, y quizás albergaban la esperanza, nada infundada, de continuar dedicándose al tráfico de esclavos, esta vez desde la orilla opuesta.
- 33 Cuando en las últimas décadas del siglo XIX Brasil cesó definitivamente de comprar esclavos africanos, continuó, hasta el siglo XX, el envío de esclavos angolanos para Sao Tomé, desde luego a través de un comercio que metamorfoseaba la tradicional condición totalmente servil por una neoesclavitud, que disfrazaba la explotación detrás de contratos de trabajo o destierros por problemas políticos. “Las factorías fueron sustituidas por Agencias de Contrato de Mano de Obra Local, usando la sigla ACMOL” (Mascarenhas, 2014, p. 59).
- 34 “Artigo 1º- Todos os indivíduos escravos, embarcados a bordo de embarcações portuguesas, que entrarem em algum porto, ou outro qualquer ancoradouro do Reino de Portugal, ou dos Archélagos da Madeira e dos Açores, serão considerados como se fossem de condição livre.  
Artigo 2º- Serão também considerados como se fossem de condição livre, os indivíduos escravos que, pertencendo a estrangeiros, desembarcarem nos mencionados territórios portugueses”.
- 35 “[...] viram junto da cosinha [sic] um barracão que parecia destinado para recolher escravos, o qual o comandante mandou abrir, mas não aparecendo a chave, lhe fez arrombar a porta. No interior, extremadamente immundo, e aonde quatro barris cheios de excremento exalavam insuportável fétido, encontraram escondidos debaixo de grande quantidade de esteiras, quarenta e sete pretos, sendo nove mulheres e uma menor, vinte e cinco homens e onze menores, e um moribundo, além de um morto, quase em putrefação; estando quatro com gargalheiras, os quaes o comandante mandou soltar, e achando-se quase todos ferrados: encontrou mais uma caldeira de ferro grande, quatro gargalheiras, e uma corrente de ferro”.
- 36 Además de “las Ana”, como se les llamaba en la época, existían otros ricos mercaderes, traficantes ilegales de esclavos, vinculados a personajes del gobierno portugués como el cónsul de Lisboa en Hamburgo y otras ciudades hanseáticas, José Ribeiro dos Santos. Este individuo, cercano a la monarquía lusitana y muchas veces condecorado por la reina, sostenía negocios no solo con “las Ana” sino también, entre otros, con los hermanos Manuel, Antonio y Joaquín Pinto da Fonseca, Arsenio Pompilio Pompeu de Carpo y el italiano Nicolau Tabana, todos en posesión de abultadas fortunas fomentadas gracias al comercio clandestino de esclavos (Cortez, 2008, pp. 22-23).
- 37 Es evidente que se estaba refiriendo a los embarques que se efectuaban desde Luanda en el período en el que la trata era “legal”.
- 38 Un viajero que visitó Angola en 1862 brinda esta información: “[...] todavía allí [se refiere a la Aduana de Luanda] existe la celebre silla de piedra, donde en otros tiempos los Obispos iban a sentarse para bautizar a los esclavos que embarcaban como gentío tumultuario. Ya se ve que ese sacramento se concedía con menos aparatosidad del que se acostumbra en tales actos, porque aquel era el principal ramo del negocio, y en negocio no hay tiempo que perder”. Más adelante, el autor revela lo que había detrás de esa ceremonia: “Este rápido sistema de bautismo era muy rentable para los Obispos y Gobernadores, que recibían cierta cuantía por cada cabeza. Hubo quien juzgó que el bautismo era un pretexto del Obispo para asistir al embarque, pues el verdadero fin era contar las cabezas, para que no hubiera después engaños en el pago de los derechos de la mitra. Lo cierto es que este simulacro de bautismo de nada servía, visto que los prietos llegados del interior, no entendían el portugués, y seguían ignorando los nombres que les habían dado, por lo que era forzoso bautizarlos de nuevo cuando llegaban a Brasil” (Anónimo, 1862, p. 46).

## Notas de autor

- \* Cubana. Máster en Estudios Cubanos y del Caribe por la Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba. Doctoranda y profesora del Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba. Correo electrónico: [sissy@uo.edu.cu](mailto:sissy@uo.edu.cu) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8311-7527>
- \*\* Cubano. Doctor en Ciencias Pedagógicas, por el Instituto Superior Pedagógico “Frank País García”, Santiago de Cuba, Cuba. Profesor del Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba. [mfernandez@uo.edu.cu](mailto:mfernandez@uo.edu.cu) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8182-7744>