

Caribbean Studies

ISSN: 0008-6533

iec.ics@upr.edu

Instituto de Estudios del Caribe

Puerto Rico

Zeuske, Michael; García Martínez, Orlando

LA AMISTAD DE CUBA: RAMÓN FERRER, CONTRABANDO DE ESCLAVOS, CAPTIVIDAD Y
MODERNIDAD ATLÁNTICA

Caribbean Studies, vol. 37, núm. 1, enero-junio, 2009, pp. 119-187

Instituto de Estudios del Caribe

San Juan, Puerto Rico

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39213080005>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LA AMISTAD DE CUBA: RAMÓN FERRER, CONTRABANDO DE ESCLAVOS, CAPTIVIDAD Y MODERNIDAD ATLÁNTICA

Michael Zeuske
Orlando García Martínez

ABSTRACT

The article presents, based on new archival findings, a new perspective of the Cuban and the Atlantic dimensions of the *Amistad* “case”, different to the traditional interpretations. In this context the new archival material from Havana, New Haven, London, Lisboa, Madrid, Arenys de Mar, and Praia (Cape Verde island) shows the real history of the catalan captain killed in the rebellion of the captives of the schooner *Amistad* in 1839. First the article presents Ferrer as the owner of not only one little coastal schooner, but of two or three ships (one of them the modern steamer *Vapor Principeño*). These ships did not only coastal transport but also contraband trade to Africa. Ferrer and his partners used the profits of the giant Atlantic business for the accumulations of new capitals and invested it in promoting new sugar and slave areas in Cuba and in the modern technologies like railroads and steamers.

Keywords: Ramón Ferrer, Cinque, *Amistad*, contraband trade, Atlantic, slavery, modernity

RESUMEN

Este artículo presenta, basado en nuevos documentos del Archivo Nacional de Cuba, una nueva perspectiva en cuanto a las dimensiones cubanas y atlánticas del “caso” *Amistad*, diferentes de las interpretaciones tradicionales. En este contexto el nuevo material de La Habana, New Haven, Londres, Lisboa, Madrid, Arenys de Mar y Praia (Islas Cabo Verde) muestra la historia de vida real del capitán catalán asesinado en la rebelión de los cautivos de la goleta *Amistad* en 1839. Primero, el artículo presenta a Ferrer como propietario de no solamente un pequeño barco costero, sino de dos o tres barcos (uno de éstos el moderno *Vapor Principeño*). Estos barcos hicieron no solamente transportes en la costa sino también comercio de contrabando a África. Ferrer y sus socios utilizaron las ganancias de este gigante negocio atlántico para la acumulación de nuevos capitales y lo invirtieron en el fomento de nuevas áreas de azúcar y esclavos en Cuba, así como en la inversión en las modernas tecnologías como ferrocarriles y vapores.

Palabras clave: Ramón Ferrer, Cinque, *Amistad*, contrabando, Atlántico, esclavitud, modernidad

RÉSUMÉ

Basé sur de nouveaux documents des Archives Nationales de Cuba, cet article traite d'une nouvelle perspective quant aux dimensions cubaines et atlantiques de l'affaire « Amistad ». Ces dimensions s'avèrent différentes des interprétations traditionnelles. Dans ce contexte, ces nouveaux matériaux provenant de la Havane, New Haven, Londres, Lisbonne, Madrid, Arenys de Mar et Praia au Cap Vert, montrent l'histoire de la vraie vie du capitaine catalan assassiné lors de la rébellion des captifs de la golette *Amistad* en 1839.

L'auteur présente le capitaine Ramón Ferrer en tant que propriétaire non seulement d'un petit navire caboteur mais aussi de deux ou trois bateaux (parmi lesquels un bateau moderne, le *Vapor Principeño*). Ces bateaux étaient exploités dans le transport côtier aussi bien que dans la contrebande en Afrique. Ferrer et ses partenaires ont mis à profit les gains de cet immense commerce atlantique pour cumuler de nouveaux capitaux. Ensuite, ils ont investi dans le sucre, les esclaves à Cuba ainsi que dans les technologies modernes des chemins de fer et les bateaux à vapeur.

Mots-clés: Ramón Ferrer, Cinque, *Amistad*, contrebande, Atlantique, esclavage, modernité

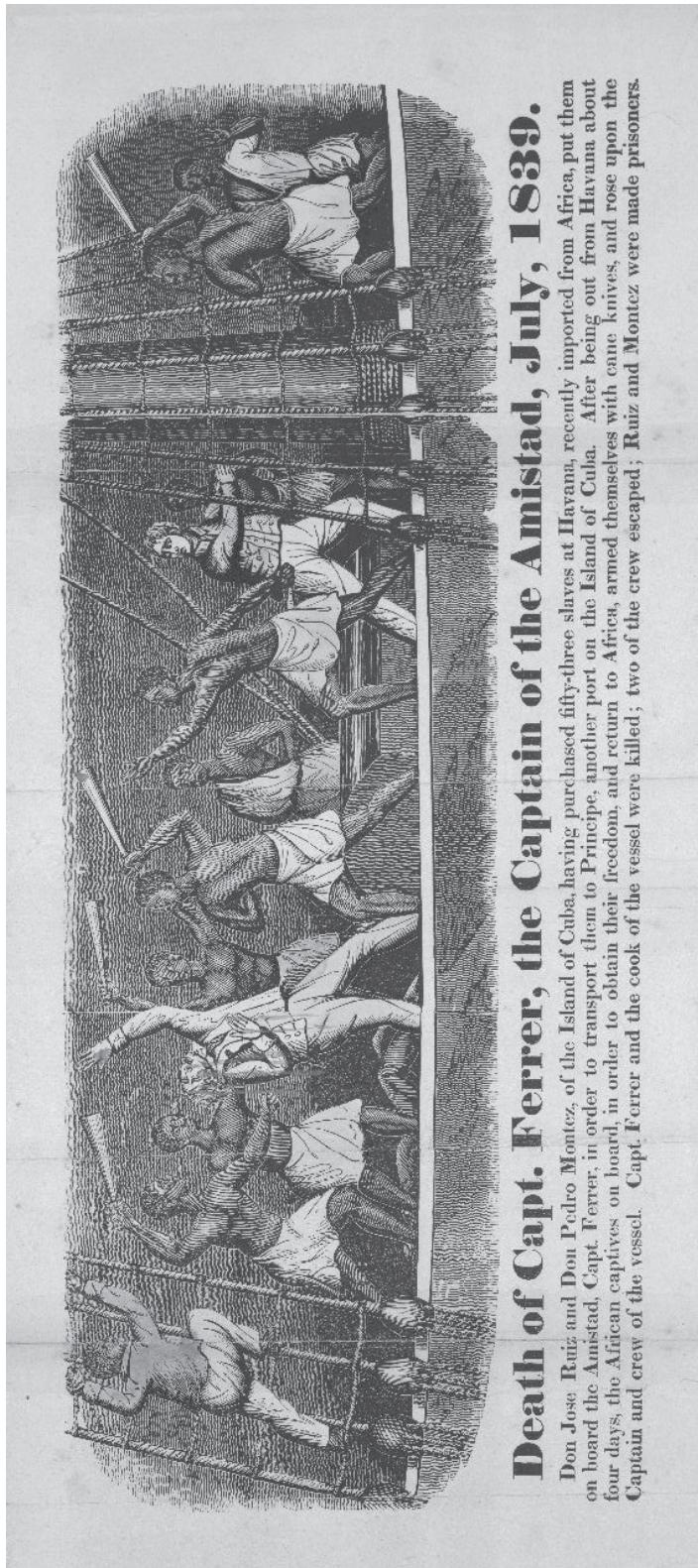
Received: 24 March 2008 Revision received: 4 May 2009 Accepted: 6 May 2009

Hacer las Américas: un joven de Ibiza llega a Cuba

“The lamps at Havana was lighted when they came on board Amistad.”¹

Al comienzo de un notorio libro sobre el caso *Amistad* en Estados Unidos se halla un grabado no menos famoso: “Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839” [Figura 1].² Contrastando con esta representación visual de Ramón Ferrer en el momento de su muerte, este capitán catalán, durante la representación en la película de Steven Spielberg, sobre la rebelión en el barco negrero *Amistad*, no desempeña ningún gran papel. Tampoco el Caribe ni Cuba juegan un rol protagónico en la película.³ A diferencia del papel asignado a Ferrer en el film, en nuestra historia, la que vamos a contar en las páginas siguientes, tanto el Capitán de la goleta costera *Amistad* como la isla de Cuba, el mundo atlántico y hasta un cocinero llamado Celestino van a ser protagonistas sumamente importantes.

Sabemos poco de la vida de Ramón Ferrer antes de su muerte en



Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839.

Don Jose Ruiz and Don Pedro Montez, of the Island of Cuba, having purchased fifty-three slaves at Havana, recently imported from Africa, put them on board the Amistad, Capt. Ferrer, in order to transport them to Principe, another port on the Island of Cuba. After being out from Havana about four days, the African captives, on board, in order to obtain their freedom, and return to Africa, armed themselves with cane knives, and rose upon the Captain and crew of the vessel. Capt. Ferrer and the cook of the vessel were killed; two of the crew escaped; Ruiz and Montez were made prisoners.

Figura 1. "Death of Capt. Ferrer" Beineke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven.

1839. En el *Archivo General de Indias* en Sevilla no hemos encontrado ninguna huella suya en las “Licencias para embarque a la isla de Cuba”.⁴ Por sus papeles de matrimonio, registrados en La Habana, sabemos que nació en la isla de Ibiza. Ese documento nos informa sobre los nombres de sus padres en aquella isla.⁵ Pero respecto a la fecha de nacimiento no se consigna nada en estos documentos personales (pero sí en documentos posteriores).⁶

De todas formas, entre 1790 y 1830 hubo hacia Cuba una inmigración masiva de españoles, sobre todo de catalanes de escasos recursos o muy pobres.⁷ Entre ellos, marchó a América, también, una buena parte de la gente natural de Ibiza. Podemos utilizar e imaginar en nuestro estudio otro individuo, igualmente llamado Ramón Ferrer como ejemplo modal para el pasaje de nuestro personaje a Cuba. En efecto, hacia 1830 un tal Ramón Ferrer y Xifra, un cubero, natural de Villa de Blanes cerca de Gerona (es decir, no de Ibiza, pero igualmente catalán), quien no sabía escribir, pidió licencia para pasar a Cuba. El mencionado Ferrer y Xifra quería viajar a La Habana, donde su hermano tenía un tienda de pulperia”.⁸ Las autoridades de su pueblo, encabezados por el alcalde mayor y el ayuntamiento de la Villa de Blanes, Corregimiento de Gerona, en unión del cura párroco de la misma expresan sobre Ferrer que “es persona de buena vida, fama y costumbres: que no ha sido de la Milicia Voluntaria ... que no ha pertenecido á la sublevación de este Prado, ni asistió a ninguna de las Juntas Secretas, reprochadas por la ley; y finalmente: que no ha dado motivo alguno de queja á la Justicia ...”.⁹

También se podría mencionar como ejemplo de este tipo de inmigrante a Julián de Zulueta y Amodo Salcedo y Baraño (Anúcita, Álava 1814-1878 La Habana), que era vasco, pero vino, como Ferrer, “pobre y animado” en los años treinta a Cuba, para hacerse rico por herencia, casamiento y comercio de esclavos.¹⁰

El Ramón Ferrer de la goleta *Amistad* en octubre de 1830 contrae matrimonio con Juana González García en el poblado de Regla, ubicado fuera de las murallas habaneras, del otro lado de la bahía habanera. En la copia de la matrícula de matrimonio versa: “Dn. Ramón Ferrer, natural de Ibiza una de las Islas Baleares, hijo legítimo de D. Ramon y Da. Antonia Ferrer [todos sin fechas de nacimiento – MZ/OGM.], y a Juana Fomara Gonzalez natural del referido pueblo [Regla⁽¹¹⁾] hija legítima de Dn. José, y de Da María de Regla García”.¹² También se encuentran las copias de la fe de bautismo de las hijas del matrimonio.

Ramón Ferrer tuvo un hermano —como también Ramón Ferrer y Xifra— nombrado Damián. A primera vista, los hermanos Ferrer se dedicaban a las actividades marítimas y comerciaban entre La Habana y Guanaja así como Nuevitas, para suministrar productos a la región de Puerto del Príncipe.¹³ Los Ferrer se presentaban como modestos

capitanes y dueños de una embarcación de cabotaje. En las fuentes sobre Ramón Ferrer muchas veces aparece otro apellido —el de Rosello (en algunos casos, pero no siempre: Ramón Rosello), también catalán.¹⁴ Su barco, una goleta costera, se llamaba *La Amistad*.¹⁵

Eran los tiempos de los primeros ferrocarriles y buques de vapor,¹⁶ pero la infraestructura de la Isla con su transporte de cabotaje funcionaba todavía de forma tradicional. El instrumento más importante del comercio de cabotaje eran las goletas y lanchas. Desde La Habana los hermanos Ferrer hacían la travesía a diferentes puertos y embarcaderos del litoral norte de Cuba. Por entonces muchas lanchas, goletas y sólo algunos pocos buques de vapor hacían este recorrido.

Hacia 1834 Ramón Ferrer era uno de los capitanes más experimentados que hacen el trayecto entre La Habana y La Guanaja, uno de los puntos de accesos al mar para la ciudad de Puerto del Príncipe (hoy Camagüey), capital de una rica zona ganadera en la parte centro oriental de la Isla donde algunos propietarios intentaron fomentar ingenios de azúcar [Figura 2]. En este mismo año 1834 le nace su primer hijo, una niña nombrada Antonia y en los días finales del mes de septiembre visitó la villa del Puerto Príncipe. En esta ocasión el capitán Ferrer compró, según documento archivado en la Escribanía de Manuel Martínez Valdés dos esclavos: el día 26 de septiembre de 1834 al comerciante Carlos Vilaseca, “un mulatico [...] nombrado Celestino, natural de Puerto Rico y como de veinte y cinco años de edad [...] en cantidad de doscientos cincuenta pesos [...] moneda de plata corriente”¹⁷ [Figura 3] y varios días después, el 29 adquiere de los herederos de Massouer “una mulata nombrada María del Carmen [...] natural de Puerto Cabello [Venezuela] de 14 años [...] en trescientos pesos”.¹⁸ Ambos esclavos presumiblemente provenían del comercio de contrabando. Celestino será, pasado algún tiempo, el cocinero del capitán Ferrer.¹⁹

Entre finales de 1834 y marzo de 1835 ocurre un incidente paradigmático en la vida de Ferrer. El capitán de una goleta inglesa de guerra nombrada “Nimble”, dedicada a reprimir el tráfico negrero, naufraga en la noche del 3 al 4 de noviembre de 1834, cerca de Cayo Romano, en un lugar llamado Cayo Verde, en las proximidades de Guanaja, el puerto camagüeyano de la costa norte, y para resolver la situación arrienda la goleta *Amistad*.²⁰ Entonces aparecen las primeras referencias a *La Amistad* en los papeles de la Comisión Mixta para la supresión del comercio de esclavos (*Tribunal Mixto de Justicia*).²¹ El que no aparece en los documentos sobre este asunto es: ¡Ramón Ferrer! Medio año después, justamente en marzo de 1835, un hombre con el nombre de Juan Rovira y Baldés firma por el flete de la transportación (12000 pesos!) que paga la Comisión Mixta por la gente del “Nimble” y los cautivos del barco negrero *Carlota* (que el “Nimble” había capturado) trasladados

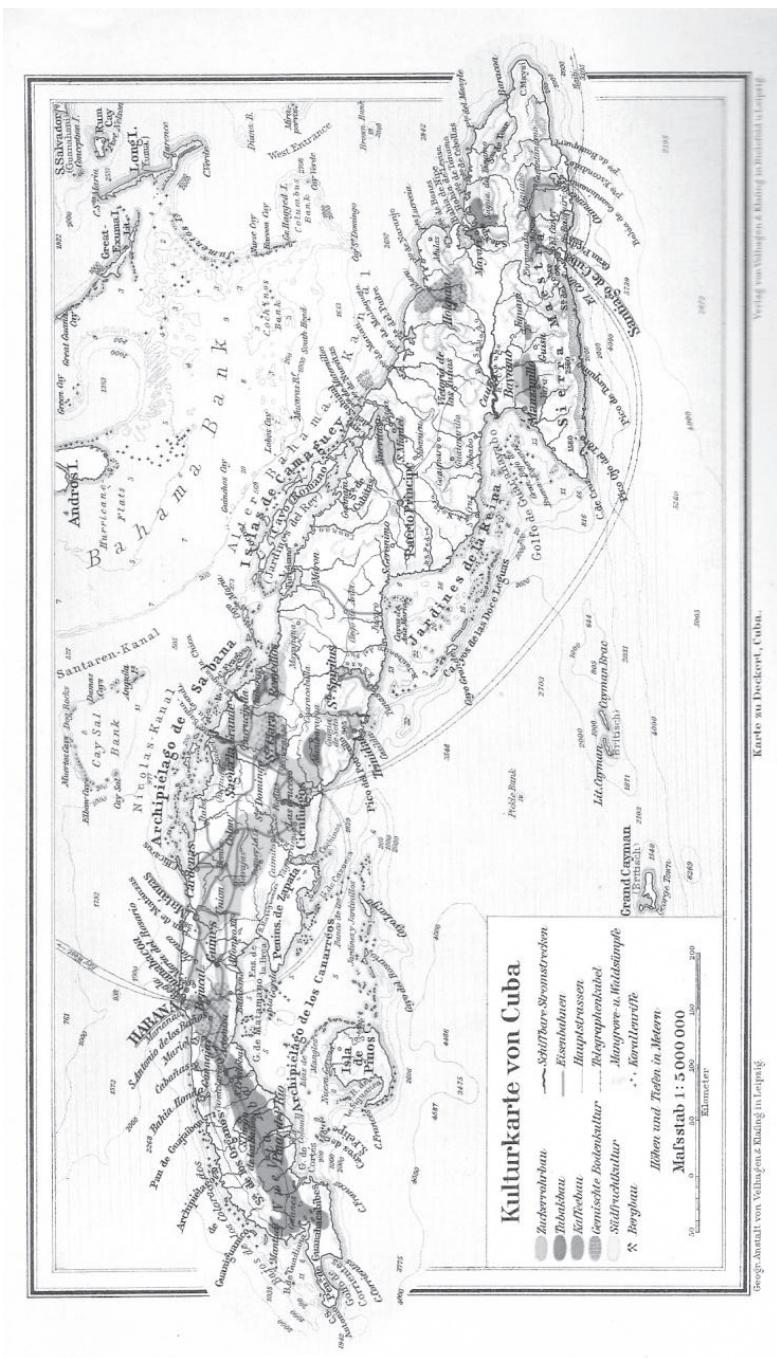


Figura 2. "Kulturtakte von Kuba" Regiones económicas de Cuba, E. Deckert, *Cuba. Bitterfeld und Leipzig: Verlag von Velhagen & Klasing, 1899* (Land und Leute. Monographien zur Erdkunde; II).

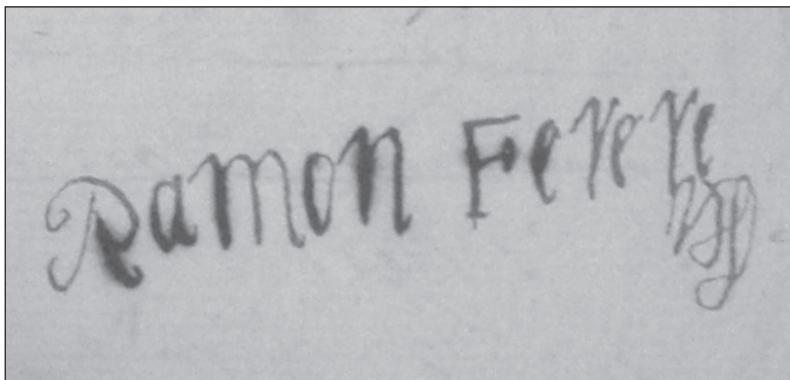


Figura 3. Firma de Ramón Ferrer en el protocolo de compra del esclavo Celestino, quien era natural de Puerto Rico. (Archivo Histórico Provincial de Camagüey (AHPCam), Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta r.1”, f. 125r-125v., Puerto Príncipe, 26 de septiembre de 1834).

por la goleta *Amistad* desde el lugar del naufragio hasta La Habana. En el documento del recibo el nombre de Ferrer no aparece, pero Ramón Rosello sí como “the Owner and Master of the Spanish Schooner ‘Amistad’”.²² Este Rosello no firma el recibo de los 2000 pesos por “no saber escribir” (véase el documento en la sección de Anejos). El documento versa en la traducción al inglés:

My Lord Duke, With reference to my Despatch No. 17 dated the 10th Ultimo, I have the honour now to transmit the receipt of D.n Ramon Rosello the Owner and Master of the Spanish Schooner “Amistad” for \$ 2000, being the sum at which Lieutenant Bolton hired the vessel to bring the crew of H.M.S. “Nimble” and the negroes of the Spanish Schooner “Carlota” from the place of the “Nimble” shipwreck up to the Havana.

I have the honour to be & W.S. Mackay

To His Grace

The Duke of Wellington &&.²³

Al lado de esta fuente rara que presenta al barco de Ferrer como un salvador de pobres naufragos (ingleses y cautivos) sabemos de las fuentes sobre cabotajes entre La Habana y La Guanaja de 1836 que Ramón Ferrer se hallaba dedicado a este negocio en las costas de Cuba. Para los viajes entre La Habana y Guanaja realizado en febrero de 1836 y del 2 de diciembre al 8 de diciembre de 1836 tenemos una lista de pasajeros y de géneros transportados en la goleta *Amistad*. En la noticia sobre el

mencionado viaje de febrero se menciona: “balas de papel blanco [...] garrafones de aguardiente [...] sacos de pimienta [...] bacalao [...] tocineta [...] lentejas”.²⁴ Sobre la llegada a Guanaja en diciembre de 1836 dice el documento: “Alrededor de las 12 de este día ha anclado en este surgidero, llegando desde La Habana, la goleta costera *Amistad*, su patron D. Ramon Ferrer, con siete dias de navegación. Seis pasajeros con cuatro servientes y el cargo de veinticuatro listas”.²⁵ En ese año la *Amistad*, recaló nueve veces en el puerto de La Habana y una en Matanzas, conduciendo pasajeros, “servientes”, es decir, esclavos] y productos entre Camagüey, Matanzas y La Habana, según los documentos oficiales. Una idea más clara acerca de la magnitud de lo transportado en los viajes de la goleta *Amistad* se constata en los documentos generados por la *Comandancia del Jefe de la Sección de Aduana* de La Guanaja.²⁶ Tejidos, cajetillas de cigarros, sombreros, sacos de café, barriles de mantequilla, botijas de aceite, frijoles, garbanzos, cerveza, papel, lozas y cristales, vino de Burdeos eran algunos de los productos para los comerciantes de Puerto Príncipe, Nuevitas y La Guanaja.²⁷

La goleta *Amistad* navegaba habitualmente entre La Habana y los puertos de Guanaja o Nuevitas. El ámbito de sus viajes se inscribe en el tramo de la costa norte entre Bahía Honda y la cayería conocida por los Jardines del Rey [Figura 4]. Por sus condiciones geográficas y por su complejidad marina esta parte de la costa cubana se daba al comercio de contrabando. Entre 1820 y 1860 esas costas, cayos e islotes se convirtieron en escenario privilegiado para la introducción de esclavos procedentes de África (llamados *bozales*) en expediciones organizadas desde La Habana y Matanzas.

En la jurisdicción matancera era una realidad la existencia de puntos de desembarco en Yumurí, Majana, Macambo, Cabañas, Caleta de Barcos y Punta de Maya, cuestión que denotaba los niveles inusitados alcanzados en el contrabando negrero, provocando por su magnitud y dinámica la reacción hasta de uno de los Capitanes Generales de la Isla, Mariano Ricafort. Este gobernante, vinculado a los grandes hacendados criollos como su antecesor Vives, había dirigido en 1833 a las autoridades coloniales en Matanzas la comunicación siguiente: “Veo con sentimiento que a pesar de mis circulares ... para impedir el comercio clandestino de negros bozales ... se me denuncia que alguno que otro Buque verifica desembarcos por la costa seguramente por descuido, abandono o vil interés de los que debían cumplir con los sagrados deberes ... También se me ha indicado que existen algunos barracones formados fuera del poblado y en parajes que infunden alguna sospecha”.²⁸ Estos desembarcos, llamados *alijos*, en los años del contrabando de esclavos, sobre todo entre 1835 y 1870, devinieron un elemento fundamental de lo que se llama “transporte” de esclavos. Rapidez y largas marchas nocturnas de



Figura 4 Isla de Cuba, 1850. Reproducido en *Los Ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*, editado por Luis Miguel García Mora y Antonio Santamaría. Fundación MAPFRE Tavera y Ediciones Doce Calles, S.L., 2005. (Con permiso de la casa editorial).

esclavos y partes de las tripulaciones de los barcos negreros, así como las dificultades para encontrarse en los puntos de encuentro (casi siempre haciendas aisladas) con el personal o los prácticos de los compradores cubanos, eran características esenciales de estos alijos. Otra particularidad esencial era que la tripulación al llegar a la costa, muchas veces quemó el barco, y formó a los esclavos en columnas de marcha, en las cuales los pobres cautivos después del terror en los barcos, tuvieron que pasar largas horas (preferentemente en horas de las noches) de marchas forzadas en costas de arrecifes y “dientes de perro”, sin zapatos, y aún más, hambre y sed, y además expuestos a los ataques de prácticos de la región que no habían sido alquilados o que tenían alguna venganza con los nuevos dueños de los esclavos o su personal. Los extenuados, enfermos y moribundos entre los esclavos tuvieron que ser transportados en carretillas.²⁹ Los cautivos de la goleta *Amistad* también tuvieron que hacer una marcha desde el punto costero donde fue desembarcado el alijo del barco negrero portugués *Teçora*, que los había traído de Lomboko, en África, hacia un punto cercano a Cuba.

Parece que comerciantes “catalanes” controlaban no tanto las primeras horas en Cuba de los alijos y las noches de marchas forzadas (esta parte, la “llegada” inmediata, era más bien realizada con una intervención solamente de las tripulaciones y los prácticos cubanos), pero sí el comercio interior de los esclavos en Cuba después de 1820, junto con gaditanos, algunos franceses, y no pocos norteamericanos.³⁰ Una pequeña lista de compra-ventas de esclavos en Santiago de Cuba (entre 1844 y 1857) deja reconocer la continuidad de este predominio de nombres catalanes: Don Salvador Camps, natural de Sitges en el Principado de Cataluña,³¹ Don Juan Barceló,³² Don Pablo Simon, natural de Cataluña,³³ Don Juan Milá, natural de Cataluña (Milá aparece también bajo “Juan Milá y Artigas de este comercio y natural de Asturias”),³⁴ Don Majin Masó y Girar, natural de Cataluña,³⁵ Don Pedro Vivó, natural de Cataluña,³⁶ Don Ramon Mascaró y Don Manuel Pascual, naturales de Cataluña,³⁷ Don Juan Sarda, natural de Cataluña.³⁸ Todavía hoy en Cuba la voz “catalán” significa un hombre avaro, tacaño y duro.

A primera vista, los papeles oficiales de la goleta *Amistad* no tienen nada que ver con alijos, esclavos o contrabando. Por regla general, los documentos oficiales del *Amistad*, refieren un predominio de los tejidos y alimentos aunque aparecen algunos suministros: lingotes de hierro, planchas de cobre, coronas, guirros, “tambores de fierro” [hierro] para trapiche y otros para la industria azucarera. El propio Ferrer tenía permiso “para 15 quintales tasajo, 15 caberas de suela, 6 barriles de aceytunas, 2 qqs jamón [...] 50 botijas aceyte, 20 caxas fideos”.³⁹ Del mismo documento conocemos los nombres de algunos pasajeros de Ferrer y firmas comerciales que negociaron con él: Saturnino Carrías,

Sebastián de la Vega, P. Marrugat, "Roig Hernández y Cia", Salvador Pera, radicados en Puerto Príncipe; Cristóbal Artur, de Nuevitas; "José Cuesta y Compañía", Evaristo Díaz y Alejandro Vázquez, del Surgidero de La Guanaja.⁴⁰

La única referencia a esclavos en esta superficie oficial del caso Amistad, son los esclavos personales comprados por Ferrer en Camagüey, sobre todo su esclavo de cabina y cocinero Celestino. En los papeles oficiales, se menciona varias veces a Celestino, el esclavo comprado en Puerto Príncipe por Ramón Ferrer. Sin dudas Celestino lo tuvo que acompañar en sus negocios con la goleta *Amistad*. En los papeles oficiales del "Amistad Case" Celestino está presentado así: "Selestino Ferrers, a mulatto, owned by Captain Ramon Ferrers, and employed as a cook".⁴¹ Ferrer destinó a Celestino como tripulante de sus goletas y cocinero.⁴² En mayo de 1837 dicho esclavo aparece consignado en la licencia otorgada por "Don Antonio Gastón y Navarrete [...] comandante militar de las matriculas de esta provincia [Habana] y presidente del gremio de mercantes y pescadores por S.M. [...] al patrón Ramón Ferrer, para con la goleta Amistad, de porte de 45 toneladas y de la propiedad del patrón, pueda hacer viaje desde este puerto al de la Guanaja, con los compañeros Manuel Antonio Padilla, Jacinto Verdaguer, Gabriel Matutes, el mulato Celestino, dos pasajeros por el Gobierno".⁴³ Con su propietario, Celestino "puede navegar en la Goleta Amistad [...] para atender a su servicio, sin perjuicio de llevar la correspondiente tripulación",⁴⁴ conformada habitualmente por los antes mencionados. Este documento de la *Comandancia de Matriculas* consigna que el esclavo mulato Celestino Ferrer y los dos marineros Manuel Antonio Padilla y Jacinto Verdaguer arribaron al puerto de La Habana nueve veces entre julio de 1838 y junio de 1839.⁴⁵

¿Dónde están, entonces, los esclavos transportados por Ferrer? ¿Y dónde estuvo Ramón Ferrer si no aparece en las fuentes oficiales de cabotaje? ¿En África? Una primera huella nos da una corta noticia en el periódico *Diario de la Habana*, 1836: "Te participo que ayer fue mi padre político a la boca de Camarioca donde encontró trece personas, entre ellas mi sobrino R.; que habían naufragado regresando del Puerto Príncipe a la Habana en la goleta Nueva Antonia, su capitán Dn RAMON FERRER, (a) Rosello, cuya desgracia ocurrió a las doce de la noche del viernes 27 de mayo (día en que se embarcaron en el surtidero de la Guanaja) entre la salida del Golfo y la entrada del canal de Bahama donde zozobró el buque, quedando enteramente virado...".⁴⁶ La información más importante de esta noticia es que Ferrer usó el alias "Rosello" y que tenía otro barco que llevaba el nombre de *Nueva Antonia*.

Cabe preguntarse entonces: ¿Es verdad que Ferrer, tal vez bajo su alias Rosello, hizo este contrabando también en las costas de África o

sólo en las aguas del Caribe? De la declaración de su viuda en 1840 (veáse el documento en la sección de Anejos) sabemos del enigmático tercer barco de Ramón Ferrer con el nombre *Bella Antonia* con el cual debía haber viajado a África para traer esclavos a Cuba. Con esta información ya sabemos que Ferrer no era un pobre capitán de una sola pequeña y modesta embarcación, llamada *Amistad*. Poseía también otro barco con el cual hizo viajes transatlánticos (que llevaba por nombre el de su hija Antonia). Además de eso, sabemos que Ferrer era copropietario (50%) del *Vapor Principeño*.⁴⁷

En mayo de 1838 el cónsul británico en La Habana informó al Capitán General que el buque ruso (sic) nombrado *Gollupe* (el nombre verdadero era *Gollupschik*⁴⁸) desembarcó ilegalmente 300 cautivos africanos en la costa cerca de La Habana.⁴⁹ Era uno de los desembarcos ilegales de esclavos de contrabando llamados *alijos*. En la investigación que siguió, Ramón Ferrer fue tan desvergonzado que apareció como testigo y mentía al fiscal, diciendo que no era capitán del *Principeño* en el momento de este alijo (Abril de 1838) y que el *Vapor Principeño* no hubiera transportado esclavos, sino simplemente carbón.⁵⁰ El juez instructor concluía su informe que “no resultando cargo al Patron del Principeño [Ferrer]”.⁵¹ Eso es otra conexión, ya más directa, de Ferrer al contrabando de esclavos. Pero todavía no sabemos donde Ferrer se encontraba antes de febrero de 1836, inclusive entre marzo y diciembre del mismo año. Y no conocemos donde Ferrer y uno, o más, de sus barcos estuvieron desde inicios de 1837 y hasta junio de 1838. Durante estos lapsos de tiempo no hay ninguna información sobre Ferrer o los navíos de los cuales era propietario era propietario (por los menos bajo sus nombres oficiales o conocidos) en las fuentes que se refieren a Cuba.⁵²

A pesar de eso, en cuanto a buques con el nombre *Bella Antonia*, hemos encontrado varios —ninguno de ellos con vestigios directos de Ferrer. El barco más interesante es una *Bella Antonia* de Arenys de Mar, cerca de Barcelona, en Cataluña. Este barco, en el tiempo que nos interesa, hizo dos viajes de Barcelona a La Habana y San Juan de Puerto Rico: entre diciembre de 1834 y enero de 1835 (ida) y marzo a mayo de 1835 realizó viaje entre Barcelona y La Habana,⁵³ así como entre junio/julio de 1835 y finales de 1835, comienzos de 1836 un viaje a San Juan.⁵⁴ Durante este último viaje, esta *Bella Antonia*, según el diario de su capitán llegó el 30 de julio de 1835 a San Juan de Puerto Rico. Con esta fecha acaba este diario de abordo y oficialmente comienza un nuevo diario donde el capitán Androher describe un transporte “bajo lastre” de San Juan a San Tomás: “El dia 6 atracamos al muelle del Sor. Martínez [¿el negrero?] y dia 7 embarcamos 1400 lapidas de enlosar [esto son lozas, las cuales siempre eran utilizados como *lastre*, pero como sabemos, lastre es un chifre para contrabando de esclavos

– MZ/OGM] 20 barriles de aguardiente y 100 barriles harina, quedando listos para salir para Santhomas”.⁵⁵ Hasta comienzos de octubre en el diario sólo aparecen esas actividades y tardanzas a causa de mal tiempo en el diario. Bien pudiera ser que el buque desde el primer momento se dirigió a África donde cargó esclavos y los llevó a Puerto Rico o Cuba. Quizás también que permaneció en la zona de las Antillas en espera de algún buque negrero para hacer el trasbordo de los esclavos y llevarlos al destino final. El problema es que en ninguna de las páginas de los diarios de abordo de Androher aparece uno de los nombres conocidos en la historia de Ramón Ferrer y de la goleta *Amistad*.

Por otro lado, sabemos que entre los años 1835-1840 hubo gran actividad esclavista en el otro lado del Atlántico, por ejemplo en las islas de Cabo Verde. El gobernador de la isla Fogo describe esta situación:

“Percandabo [o: Pescandabo] com que se derão nesta Província passaportes a Embarcações hispanholas, que publicamente se sabe que andão no horroso trafico da escravatura, foi o maior possivel; essas embarcações vão, e voltão a refrescar, desembarcão os Capitais de bandeira [bandas de cazadores de esclavos], embarcão outros, e diz-se em público o que venden a negociação a cada um, etcetera! Mas como não será isso assim, se até na Villa da Praia foi tolerado um cargamento d’escravos! Eu peço a V.Ex.a que se digne dar-me as suas ordens a este respeito, pois é indecoroso que a nossa Bandeira cubra um contrabando que mancha os princípios do Governo, e quebranta a fé dos tratados: pela minha parte mais de sete navios hispanhóis tem vindo buscar passaporte e bandeira, que lhes tenho recusado, e continuarei a recusar, o que participo a V.Ex.a para que o que se fez antes ... Consta-me tambem que, en consequencia da minha recusa pertendem ir a essa pedir passaporte, do que previno a V.Ex.a como me cumpre.”⁵⁶

En las fuentes existentes en la aduana (*alfândega*) de Praia en la isla San Thiago de las islas de Cabo Verde en estos años tampoco aparecen menciones directas de los barcos *Amistad*, *Bella Antonia* o *Vapor Príncipeño*, ni Ramón Ferrer (pero Rosello sí).⁵⁷

¿Qué pasó en la noche?: La rebelión y las muertes de Ramón Ferrer y Celestino Ferrer

Visualmente, el papel del capitán Ramón Ferrer parece disminuirse a lo representado tanto en la imagen como en los primeros momentos de la película. Induce también a pensar que lo que pasa realmente en esta historia, ocurre en la noche, mientras lo escrito, los documentos oficiales, tratan de presentarnos unas historias, algunas hasta inventadas, que discurren a la luz del día.

De todas formas, en una noche del 30 de junio al 1º de julio de 1839, Ramón Ferrer y su cocinero Celestino Ferrer encuentran la muerte.

Hasta este día, los negocios y el sistema de contrabando esclavista de Ramón Ferrer, sus compañeros y ayudantes (entre ellos, Celestino y Antonio), habían funcionado bastante bien y casi nunca habían salido a la luz del día. Los intentos de ocultar toda esta actividad ilegal detrás de una imagen de buen comerciante y eficiente capitán de barco habían dado excelentes resultados. Sus labores transcurrían con absoluta normalidad.

La llegada de los esclavos de Lomboko y del barco negrero “portugués” *Teçora* a Cuba a mediados de junio de 1839 transcurrió sin ningún contratiempo.⁵⁸ La mejor descripción de la llegada de los cautivos a Cuba es ésta (al lado de las descripciones de los bozales sublevados) que se encuentra en la “Narrativa introductoria” de los papeles publicados del caso Amistad: “the Africans all testify that they left Africa about six month since; were landed under cover of the night at a small village or hamlet near Havana, and after ten or twelve days [lo que quiere decir que hicieron marchas nocturnas – MZ/OGM] were taken through Havana by night, by the man who had bought them, named *Pipi*, who has since been satisfactorily proved to be [Pepe] Ruiz...”.⁵⁹ En el testimonio también se mencionan los nombres africanos de las niñas: “*Teme*, alias *Juanna*, *Ka-gue*, alias *Josepha*, *Margui*, alias *Francisca*”.⁶⁰ Al respecto se precisaba en el comentario de Cinque: “We all came to Havana in same vessel, except the three little girls and Carli -- we first saw them in Havana. We sailed from Dumboko or Lomboko. The little girls are Mendi. Carli [uno de los niños comprados por Pedro Montes – MZ/OGM] too from Africa”.⁶¹ Esto nos lleva en dos direcciones, primero a la aparente solidaridad expresada aquí por Cinque en cuanto a sus camaradas de a bordo, a lo que en Cuba se llamaba *carabela*, en Brasil *malungo* o en holandés criollo *sibbi* y en segundo término al rol y a la importancia de los traductores. La solidaridad de los cautivos es evidente en todas sus actividades. Pero hay que resaltar que esta solidaridad era básica para toda la historia atlántica.⁶² El rol de traductores es menos conocido pero muy importante. Uno de éstos, en el caso del *Amistad*, fue John Ferry, “one of several translators from New York who were engaged by Lewis Tappan to communicate with the captives”. Jones describes Ferry as a “native of the Kissi [Gissi?] tribe in the continental interior who had been kidnapped at the age of about twelve and liberated in Columbia by Simon Bolívar”.⁶³ John Ferry identificó a Carli como del Congo.⁶⁴

En el llamado pasaporte (*passport*), término técnico equivalente a licencia, editado en La Habana el 27 de junio de 1839 y firmado por un tal Martínez [¿Quizás Pedro Martínez?] en nombre del Capitán General Ezpeleta, consignado de forma impresa en el formulario, dice: “Concedo licencia, á cuerenta [sic] y nueva [sic] negros ladinos, nombrados Antonio, Simon, Lucas, José, Pedro, Martin, Manuel, Andres, Eduardo,

Celedonio, Bartolo, Ramon, Agustin, Evaristo, Casimiro, Melchor, Gabriel, Santorion, Esclastico, Pascual, Estanislao, Desiderio, Nicolas, Esteban, Tomas, Cosme, Luis, Bartolo [sic, son dos] Julian, Federico, Salustiano, Ladislao, Celestino [sic], Epifaneo, Tibureo, Venancio, Felipe, Francisco, Hipolito, Benito, Ysidoro, Vicente, Dionisio, Apoloneo, Esequiel, Leon, Julio, Hipolito [sic], y Zenon, de la propiedad de Don José Ruiz, para que pasen á Puerto Principe por mar".⁶⁵ Lo mismo pasa con las tres niñas esclavizadas en tierras de África. Se omiten los nombres africanos, para darles calificativos que confirmen su condición de "ladinos" (falsificando la identidad original). Por eso el documento expresa: "Concedo licencia á las tres negras ladinas nombradas Juana, Francisca, y Josefa, de la propiedad de Don Pedro Montes".⁶⁶

Cuando los cautivos traídos desde el fuerte esclavista de Lomboko, en la costa de la actual Sierra Leona, por el barco "portugues" *Teçora* (buque que podía haber sido "brasiliiano" o también "bahiano", y hasta "español" bajo pabellón "portugues")⁶⁷ llegaron a los barracones de La Habana estaban en manos de los comerciantes negreros dedicados al tráfico ilegal. Entonces los negros esclavos pasaron después del viaje trasatlántico al poder de los nuevos propietarios, y éstos los embarcaron a bordo del *Amistad*. La versión de los jueces de la Comisión Mixta de este cambio de dueños es la siguiente:

About the beginning of the last month a circumstance occurred which we think deserving of being mentioned. A planter from the interior of the island having come to this City, to purchase Slaves & Stores for the use of his Estate, chartered a small Schooner named the Amistad, on board of which he put the Stores & 49 Bozal negroes whom he had bought at one of the Barracones, and dispatched than to the Port of Nuevitas on the East of the Island. Before however they reached that place, the Negroes rose up against the crew, killed the Master who was also owner [68] of the Vessel, and one or two other men, while two others of the sailors got into a boat & escaped. The Negroes then sailed northward, and the report is that they have arrived at Nassau, though the Spanish Brig of War Cubano was send out immediately to search for them.⁶⁹

El capitán negrero Ramón Ferrer, junto a José Ruiz y Pedro Montes, habían obtenido por soborno y corrupción (denominación de aquel entonces para el término jurídico *cohecho*) papeles legales, los mencionados *pasaportes* o *licencias*, que incluyeron dos listas de los esclavos, en las cuales los esclavizados en África eran inscritos como *negros ladinos* —es decir hablando el idioma español y como nacidos en un territorio bajo control de España,⁷⁰ hoy se diría *criollos* y, como decía el documento falsificado, llegados a La Habana desde el interior de la isla. En la versión de los negros africanos sublevados en el *Amistad*,

la llegada a América por el puerto de La Habana y su ubicación en los barracones es otra: era un viaje cruel de “tres lunas” (más de sesenta días) por mar y unos diez días con sus noches de marcha por tierra desde el punto de alijo hasta La Habana.⁷¹

El texto más importante que describe las manipulaciones de papeles falsificados dentro este sistema de manipulaciones y corrupción proviene de la pluma del antropólogo e investigador cubano Fernando Ortiz. Éste subraya una predisposición absolutamente indispensable para las manipulaciones contrabandistas —“Los barcos negreros tuvieron en Cuba el privilegio, negado a los demás buques, de entrar en puerto durante la noche”.⁷² Fernando Ortiz menciona también otras maneras fraudulentas en las cuales era indispensable la red burocrática creada por los Capitanes Generales. Ese sistema de “cohecho” había sido desarrollado en la década del treinta y alcanzado niveles alarmantes después de 1835, como demuestra un conflicto grave entre los jueces británicos de la Comisión Mixta y el Capitán general de aquel entonces, Miguel Tacón. En efecto, la goleta negra *Vencedora* había sido capturada por el *sloop* de guerra H.M. “Ringdone”, capitán Nixon, en 14 de octubre de 1837 entre Puerto Rico y Cuba (Lat. 23.00 Nord und Long. 80.50 West). La *Vencedora* tenía a bordo 49 pasajeros “españoles” y 26 “Negroes”. Los esclavos eran vestidos como “Bozales del África” y no hablaban castellano. El capitán de la *Vencedora* mostró un pasaporte del Capitán General de Puerto Rico, en el cual los esclavos eran presentados como “criollos”.⁷³ En las deliberaciones sobre el caso entre los jueces británicos de la *Mixed Commission* y el Capitán General Miguel Tacón este último subrayó por escrito (como Richard Madden opinó debía ser solicitado a esa autoridad hispana, siguiendo los consejos de Juan Montalvo) lo siguiente: “Considerando por último que los vestidos de que usasen los esclavos durante la navegación y su mayor o menor instrucción en el idioma castellano son circunstancias no previstas en el tratado p.r inducir justa sospecha y no pueden p.r consiguiente fundar un cargo contra la embarcación detenida.”⁷⁴

Volviendo a la trama de la película, vemos cómo comienza con la goleta “Amistad” navegando en la noche. El lugar de la memoria que ha utilizado Spielberg para el rodaje inicial, es la misma imagen grabada del “Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839.” Las escenas posteriores de la película presentan bastante real la rebelión en el barco de cabotaje “Amistad”. Ambas visualizaciones también son una representación paradigmáticas de otras rebeliones de cautivos en barcos negreros.⁷⁵

Se conoció la noticia de la rebelión en La Habana, por el periódico norteamericano, *Noticioso de Ambos Mundos. Dedicado á las Artes, Comercio, Agricultura, Política y Bellas Letras*, Año 4º., Nueva York, Sábado, Septiembre 28 de 1839, No. 196” que publicó un artículo “Sobre

los sucesos de ‘Amistad’”. En realidad este texto recoge la narración de los sucesos por parte de los propietarios españoles Ruiz y Montes:⁷⁶ “La goleta Amistad, 45 toneladas, capitán Ramón Ferrer, salió el 28 de Junio de 1839 de La Habana, con destino al surtidero de Guanaja, que se halla 14 leguas distante de Puerto Príncipe y 110 leguas de La Habana. La goleta llevó dos personas de tripulación - Jacinto Verdagué, natural de Cataluña y Manuel Padilla, natural de Santo Domingo” [que puede ser un liberto de Santo Domingo – MZ/OGM.].⁷⁷ Celestino era cocinero. A bordo estuvo un “negrito”, también esclavo de Ferrer, de 16 años de edad. La goleta transportaba dos “pasajeros, uno Don José Ruiz (conocido como Pepe o “pipi” en palabras de Cinque), natural de Rodezno, en Castilla vieja, 24 años de edad y Don Pedro Montes, natural de Tortosa, Cataluña, de 58 años, ambos vecinos de Puerto Príncipe, Cuba. El cargamiento: 53 negros, de los cuales 49, incluyendo a Cinqué [también Cinque y otros nombres, el nombre original es Sengbe Pie⁷⁸] pertenecieron a Ruiz y tres niñas y un niño captivos [79], propiedad de Montes”⁸⁰ Al tercer día del viaje, después de una tormenta, solamente estaban despiertos la guardia del timón y los esclavos que se encontraron “parte en la bodega, parte en la cubierta [underdeck]”. Hubo un ruido y todos se levantaban. Pedro Montes, uno de los pasajeros vió que “estaban matando los esclavos al cocinero”⁸¹

No sabemos que había pasado entre los esclavos a bordo del *Amistad* y el cocinero⁸² —que parece haber sido el verdadero motivo (no la causa) de la rebelión—, porque las contradicciones (o posibles redes de solidaridad⁸³) entre esclavos y criollos del Atlántico, que a veces eran también descendientes de esclavos, ya en aquel entonces se ocultaron (y de todas formas por la película). Los dos motivos de la rebelión eran, sin duda, problemas de la dieta —uno imaginario (el chiste malicioso del cocinero) y el otro real, basado en el hecho de que el capitán Ferrer había dado la orden de darles a los cautivos sólo la mitad de la ración normal de la dieta y también la mitad del agua. Cinque lo dice claramente en su testimonio, haciendo hincapié también a las atrocidades del capitán: “On board the Sch- Amistad half eat -- half drink. The cook told us they carry us to some place and kill and eat us. We were beaten. Pepe [José Ruiz – MZ/OGM] told sailors to beat us. Pedro did not. The Capt. and sailors whip them. Pepe did not whip. They whipped Kimbo, Sesse, Burnah. Pepe was present”.⁸⁴

Las huellas, las redes y el dinero – *La Amistad* de Cuba

El caso en la historia real contiene otro secreto. Parece que los dos marineros huidos del barco *Amistad* durante la rebelión alarmaron al capitán del *Vapor Príncipeño*, en este momento tal vez el hermano de

Ramón, el antes mencionado Damián Ferrer. El *Vapor* trató de alcanzar la *Amistad*, todavía a comienzos de julio de 1839, pero no lo consiguió. Después por lo menos llevó la noticia de la rebelión a Guanaja. Más no sabemos. Lo interesante es, que también en cuanto a las investigaciones del caso hubo dos: de las autoridades y otra investigación no oficial, pero muy real, por parte de los negreros.

La consecuencia oficial más importante de la muerte de Ramón Ferrer en la noche de 1839 fueron unas acusaciones de sus compañeros contrabandistas y una investigación, más o menos forzada, por parte del fiscal de la Comandancia de la Marina en La Habana, seguido por un proceso de *Declaración de herencia* por parte de su esposa, ahora viuda, Juana González. El otro muerto de la tripulación, Celestino, cayó prácticamente en el olvido pues sólo algunas pocas huellas de papel sobre su estatus de esclavo cocinero en los archivos mantienen su memoria. Las contradicciones del sistema de contrabando, dentro de un sistema “normal” de una economía basada en la documentación escrita y un sistema de tratados internacionales, hacían que los participantes de la red de contrabando de Ramón Ferrer tuvieran que establecer sus derechos y pretensiones en procesos legales fijados en textos, escrituras y documentos oficiales. Es como si fuera arrebatado un velo negro, *a long black veil*, a los secretos de la acumulación de capitales en el contrabando de esclavos y, por supuesto, en lo que nosotros llamamos “modernidad atlántica” o “modernidad tecnológica”. Por supuesto, no todos los secretos son develados, porque hubo, como hemos descrito más arriba, por lo menos dos historias en estos papeles.

La huella documental más importante de la investigación del fiscal de la Comandancia de la Marina de La Habana y los subsiguientes procesos legales se halla primero en el legajo con el título: “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevación ejecutada por los negros que conducía la Goleta costera nombrada la *Amistad*”⁸⁵ y segundo en un legajo de intestado en la Escribanía de Marina con el título “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”⁸⁶.

Las primeras investigaciones de las autoridades coloniales se hicieron en Guanajas. El 30 de septiembre de 1839 el Ayudante Interino de Marina del Puerto confecciona un expediente, donde dos vecinos, D.n José Antonio Alvarez y D.n Juan Losada le apoyan como “testigos de asistencia” que dice: “por no hber Escribano [...] En el Puerto de Guanaja á treinta de Sept.e de mil ochocientos treinta y nueve ...que habiendo fallecido D.n Ramon Ferrer dueño y patron de la Goleta nombrada Amistad abordo de este buque, cuya noticia han confirmado el Capitan y pasageros del Vapor Príncipeño que dió el ancla en esta baña el veinte y siete del corriente, y como que era que el enunciado Ferrer dejó algunos intereses en este punto [Guanaja], para averiguar

los que sean ... mando su merced lebantar este auto a fin de que D.n Pedro y D.n Agustín Comas y los demás individuos q.e puedan dar razon de dichos bienes comparezcan a denominarlos bajo de juramento y que los almacenistas D. José Antonio de Hecheberría y D. Juan Rivas bajo de la misma ritualidad expongan, ó den razon de los efectos que acaso hubiere dejado Ferrer á su cargo".⁸⁷

En el mismo día, recoge el mencionado expediente confeccionado en Guanaja, otras declaraciones. Al efecto comparecen "D.n. Pedro Comas natural de Barcelona, mayor de edad, soltero V calafate y avecindado en este Puerto"⁸⁸ y declara, que Ferrer dejó dos lanchas y un bote nuevo bajo su vigilancia. Agustín Comas declaraba lo mismo y un Juan Bautista Gutiérrez explicó la función de las lanchas "pues este [Ramón Ferrer] cargaba y descargaba sus buques mayores [eso significa que Ferrer mantuvo negocios con varios barcos – MZ/OGM] en dchas lanchas".⁸⁹ Las embarcaciones de la propiedad de Ramón Ferrer se pusieron en subasta (remate); una se llamaba *Criolla* (300 pesos) y la otra, más pequeña, *Catalana* (30 pesos) —por cierto, excelentes instrumentos para llevar a tierra a esclavos de contrabando.⁹⁰

Aparecen también recogidos en el expediente, dos listas sobre trabajos y servicios todavía no pagadas por parte de Ferrer (una de 873 Pesos 6 Reales⁹¹ y otra en 528 1½ Reales).⁹² Finalmente uno de los socios de Ramón Ferrer en Guanaja, D. Antonio Rivas, declara que "Ferrer tenía conmigo algunas cuentas pendientes q.e prometió solventarme al regreso del viaje en q.e pereció".⁹³

Todo eso demuestra aspectos fundamentales de la organización del negocio de contrabando en Puerto Príncipe. En primer término, el Sumidero de Guanaja formaba un punto clave —algo como una base de operaciones— para los negocios de Ramón Ferrer. A través del capitán de la *Amistad* los principales comerciantes camagueyanos establecen sus nexos con actores claves de la actividad mercantil en el Sumidero de La Guanaja, como los testigos que en 1839 declaran después del fallecimiento de éste, entre los que están: los dueños de almacén José Antonio de Hecheverría y Juan Rivas quienes trasiegan las mercancías hacia Puerto Príncipe y otras zonas del interior; Juan Bautista Urgelles encargado del depósito [quizás también un tipo de barracón de esclavos]; los hermanos de origen catalán Pedro y Agustín Comas, el primero calafate y el segundo administrador;⁹⁴ el cabo de matrícula Isidro Romero, por cierto dedicado al tráfico mercantil con maderas y conchas de carey; los matriculados Leandro Barrueta y Juan Bautista Gutiérrez; el jornalero Manuel Braulio y el marinero Jacinto Verdaguer, sobreviviente junto a Manuel Padilla del alzamiento en la goleta *Amistad*.⁹⁵ Como es natural, ninguno de estos hombres quiso hablar sobre sus actividades ilegales —ni el fiscal o sus ayudantes lo querían investigar realmente.

Utilizado el concepto de *story telling* ante la ley,⁹⁶ hemos revelado aquí una historia multifacética —por un lado una historia sumamente empírica de barcos, cuentas abiertas, trabajos, lanchas y sumas de dinero en un lugar distante de la capital habanera. Por otro lado aparece una historia no hablada y nocturna, la cual tampoco hoy podemos leer, pero que todos los implicados en la investigación del fiscal de aquél entonces conocen sobre el contrabando de esclavos “bozales y ladinos”, sobre criollos del Atlántico y sobre los mundos ocultos del Atlántico esclavista.⁹⁷

Muchos de estos hombres fueron cómplices seguramente de las actividades ilegales que acontecían en La Guanaja y que venían siendo denunciadas desde 1821 cuando se expresaba: “es bien sabido que en el citado Surgidero trafica diariamente un sinnúmero de embarcaciones por donde le viene de todas partes en corso a los habitantes de esta ciudad [Puerto Príncipe]. De el salen para casi todos los pueblos de la isla, y aun para los Extranjeros, los frutos que aquí elaboran, y en ello se invierten muchos miles de pesos”.⁹⁸ La Guanaja era el punto de intersección de la región ganadera de Puerto del Príncipe (Camagüey) —una sabana gigantesca en el centro de la Isla de Cuba, llena de ganados y caballos— con el “mar del norte” —el Golfo de México y el Atlántico.

En la ciudad de Camagüey vivía en aquel entonces Gertrudis Gómez de Avellaneda (1814-1873), la destacada intelectual, que escribiera más tarde como en su juventud en Puerto del Príncipe había oído de “ese terror … que había pasado en Haití y Santo Domingo”.⁹⁹ Camagüey en 1827 contaba con 1 124 Sitios de Crianza, 120 Hatos, 119 Potreros, 720 Sitios de Labor y Estancias, 195 Vegas de Tabaco y sólo con 85 Ingenios y 8 Cafetales. La población representaba el 9% del total de Cuba con 61 990 habitantes.¹⁰⁰ Los esclavos ascendían a 15,704, cifra que significaba el 25 % de los pobladores del territorio camagueyano y el 5.47 % de la Isla.¹⁰¹

Las autoridades hispanas convocaron también a la esposa de Ramón Ferrer. Ésta residía en La Habana. Parece que ella primero se negó por motivos de “enfermedad”. El peligro para su futuro, originado por las reclamaciones de los socios y cómplices de Ramón Ferrer, hace que Juana González en el año 1840 colabore, en cierto sentido, con las autoridades coloniales del puerto de La Habana. La causa estribaba en que Ramón Ferrer había muerto sin dejar un testamento (*intestado*) y nadie quiso hablar abiertamente sobre un proceso que hoy se llamaría “following the money”. Y la viuda, para no perder el dinero de su consorte debido a sus antiguos cómplices, necesitaba el apoyo del fiscal. En la complicada operación judicial trata de presentarse por un lado como una “pobre y humilde viuda” de un capitán costero y por otro busca omitir la posible amplitud de las operaciones de contrabando de su esposo muerto. En realidad sólo esta magnitud podía —y puede— explicar las

cifras significativas de dinero destinadas para invertir en la línea de vapor (o para las infraestructuras de Guanaja, etc.). En un “Interrogatorio cerrado” el fiscal de guerra del Apostadero de La Habana le presenta a Juana Gonzalez una “lista de preguntas”. Este cuestionario contiene los siguientes puntos:

Primero: Diga que es cierto q.e su difunto consorte se empleó durante muchos años en la navegación entre este Puerto y los de Nuevitas y Guananaja.-----

Segundo: Diga si es cierto tambien q.e siempre lo hizo [la navegación] con embarcaciones de su propiedad, y ultimamente en la Goleta Amistad-----

Tercero: Diga que otros buques ámas del nombrado, reconocia como de la propiedad de Ferrer, y cuya conservacion y custodia tuviera encor-mendada á algun compañero ó amigo.¹⁰²-----

A las preguntas de esta lista, que llegan a un total de 16, Juana González responde con el asesoramiento de un abogado el 4 de junio de 1840. Lo hace en su casa bajo juramento, siguiendo el orden del cuestionario, de la manera siguiente:

Primeramente: ... contestó: que es cierto el contenido de la pregunta--

Al segundo: q.e del propio modo es cierto los que se le pregunta -----

Al tercero: que ademas de la goleta Amistad era de la propiedad de su consorte la titulada Bella Antonia, que fué apresada por los ingleses, habrá tres años, poco más o menos, en un viaje que dió á la costa de Africa, y q.e la mandaba un joven de nacion portuguesa, q.e segun quiere recordar se nombraba Alberto ó Roberto, q.e [f. 96v] un tal Bascó [¹⁰³] q.e hoy se halla en el hospital de San Juan de Dios iba en clase de marinero -----¹⁰⁴

Esta última respuesta es una sensacional revelación. Con esta información queda fijado sobre papel oficial, que Ferrer no sólo estuvo involucrado en el “pequeño”, pero por sí bastante extendido negocio de comercio de cabotaje “catalán” de esclavos, sino intentó, alrededor de 1836 o 1838, según las palabras de Juan González, un “gran” negocio transatlántico, más bien reconocido en el mundo del comercio como especialidad de “portugueses”, en un barco con el nombre de su hija. Por eso podemos imaginar el alcance y participación familiar en el mismo, cuando en febrero de 1836 se menciona también a su hermano Damián como patrón del *Amistad*.¹⁰⁵ Segundo responde las preguntas del cuestionario precisaba que “la mandaba un joven de nación portuguesa” (que puede referirse a un “joven” de Recife o Bahía también, lo repetimos) puede ser también que Ferrer organizó el negocio en Cuba y mandó a uno de los capitanes “portugueses”, experimentados en el tráfico

africano y transatlántico que frecuentemente arribaban a La Habana.¹⁰⁶ Puede ser también que Ruiz conoció a este “capitán portugués”, ya que Sengbe Pie en su testimonio ante el juez en New Haven menciona que: “First saw Pepe [José Ruiz – M.Z.] in Havana -- prison house. Pepe feel of me -- said ,Fine‘, fine‘. The man that brought us from Lomboko was with Pepe at that time”. Pero también puede ser que se trataba de otro capitán distinto.

Por el problema de las diferentes historias nos hallamos aquí posiblemente delante de una historia media verídica, media falsa (y, por supuesto, un tópico importante de futuras investigaciones). Las partes empíricas de la historia presentada por Juana González (nombres y fechas) pueden ser reales —para presentarse como pobre viuda que ha perdido su dinero por el fracaso del intento de comercio transatlántico. Lo que la esposa del capitán muerto no menciona, es que posiblemente se llevaron a cabo más viajes transatlánticos de la *Bella Antonia* (con ganancias altas)¹⁰⁷ o del *Vapor Principeño*. Puede ser también que cambiaron el nombre y la bandera del barco (una operación frecuente después del tratado de 1835 entre Gran Bretaña y España)¹⁰⁸ —lo que parece haber sucedido en el viaje de Cinque y demás cautivos. En verdad, el nombre de *Teçora* bajo bandera “portuguesa” parece ser uno de estos casos.

La *Teçora*, como sabemos, fue el barco que llevó los africanos del caso *Amistad* a La Habana desde Lomboko en el país de las operaciones de Pedro Blanco, negrero radicado en Gallinas, punto costero de África.¹⁰⁹ Eso confirma el interrogatorio que Lewis Tappan hace a los cautivos: “The river on whose banks the interpreter [John Ferry – M.Z.] was born is called the Moau.-- It runs through the district where Jingua [Cinque] was born to the sea. It is sometimes very deep. They stated that they had been in battles, in their own country, using muskets, but had never been kidnappers. I would never take any advantage of any one, said Jingua, but would always defend myself. Bowle said his oldest brother was in debt, and they sold him, to pay it. They have no money there, said he, and trade away to the Spaniards, for powder and guns. Bowle said there was great slavery in Gallinas.-- [This is the place where Don Blanco, the great slave trader, pursues his hellish business.]”¹¹⁰

En general tocamos con este viaje o estos posibles viajes de la *Bella Antonia*, nombres y alias en buques salidos de puertos cubanos que desconocemos, uno de los sectores importantes, pero más o menos intencionalmente ocultos, de la transculturación, digamos horizontal, entre las culturas cubana y la brasileña-portuguesa —la cultura de la trata atlántica-africana, de navíos, capitanes y traficantes portugueses-ibéricos. Mientras las redes interiores de Cuba se hallaron más bajo control de “catalanes” y otros españoles, las transatlánticas se hallaron en manos

del traficante “portugués”. Ambas partes con sus profesionales de la trata, rodeados de los aún menos visibles criollos atlánticos (enrolados como intérpretes, grumetes, prácticos, guardias, marineros, cocineros y hasta músicos) hacen que esos diversos componentes culturales —el hispano-cubano y el brasileño-portugués— sean conformadores de las culturas del Atlántico culturas del Atlántico, del *hidden Atlantic* del siglo XIX. Sobre todo porque estas culturas consistían no sólo en las tantas veces repetidas mapas de movimientos del África hacia las Américas (y el lugar que ocupa este “transporte” en las biografías y memorias de millones de captivos y esclavizados), sino también en el movimiento opuesto: desde las Américas hacia, digamos, las Áfricas atlánticas. Esto ocurría muchas veces y de manera organizada. Una gran parte de estas transculturaciones ocultas entre Cuba y Brasil, entre participantes de la trata (“blancos” y “negros” —pero en primer lugar todos criollos del Atlántico) y víctimas de la trata (“negroes”, “pretos”, “bozales”) se dieron en lugares costeños de África.¹¹¹ No tanto para Ramón Ferrer, porque el negocio “portugués” de 1836-38 le resultó fallido y también por la muerte que le dieron los esclavizados después de su pasaje hacia Cuba en el barco negrero “portugués” *Teçora*. Todo indica que Ferrer no tuvo éxito en su empeño de ampliar su negocio ilícito y basarse más tiempo en esta red atlántica y transcultural de acumulación primaria.

Aquí quizás sea oportuno un paréntesis para acercarnos a la presencia de embarcaciones portuguesas en Cuba. Durante el año 1837 entraron en el puerto de La Habana 44 buques desglosados en: 4 fragatas, 16 bergantines y 24 goletas.¹¹² El papel de los navíos portugueses se aprecia en las publicaciones seriadas de la época y especialmente el *Diario de la Habana*. Entre las líneas de los números publicados en el primer trimestre de 1839 resaltan algunos datos que apuntan al comercio negrero ilícito. Al reflejar las entradas de buques en Matanzas, el diario antes mencionado consigna: “Enero 26. De Ayuda [Ouidah/Whydah —famoso puerto esclavista en la costa de los esclavos— MZ/OGM] en 50 días...[bergantín] portugués *Ulises* (que suena más bien a un contrabandista norteamericano), capitán Fernández, en lastre, a D. Francisco Morell”.¹¹³ “En lastre” fue algo como un *chiffre* para hacer saber a los lectores que se trataba de un buque negrero. Otra señal simbólica de los barcos llegados de África fue una bandera encarnada que se izó en el Morro.¹¹⁴ Por su parte, el propio diario en su edición de 14 de marzo refiere la entrada al puerto de La Habana de otro conocido barco: “De Matanzas en un día, goleta portuguesa Constitución, capitán Rodríguez, ton 80, en lastre a Martínez y Compañía”.¹¹⁵ Además, en el mismo mes, el día 23 apuntaba: “De Matanzas, en un día, goleta portuguesa Victoria, capitán Acuña, ton. 97, en lastre al capitán”.¹¹⁶ De manera que a diferencia de otros buques, los portugueses atracan a puertos cubanos “en

lastre” lo cual hace presuponer condujeron esclavos africanos. Esta idea se refuerza conociendo estaban consignados dos de los mencionados barcos a los connotados negreros “Martínez y Compañía” de La Habana y Francisco Morell de Matanzas.¹¹⁷

En el caso del comerciante Pedro Martínez, junto con Pedro Blanco, Pedro José de Zulueta y Julián de Zulueta, tal vez cuatro de los más importantes negreros de aquel entonces,¹¹⁸ resulta ser el principal implicado en la entrada a Cuba de los africanos sublevados en la goleta *Amistad*. Incluso casi en esta misma época de arribo del anteriormente referido barco negrero *Constitución*; otra embarcación portuguesa nombrada *Teçora* estaba conduciendo para los barracones de “Martínez y Compañía” los esclavos que compraría José Ruiz Carrías. No pasemos por alto que el documento presentado por este comerciante camagüeyano, a las autoridades aduaneras de La Habana, para abordar la goleta *Amistad* consignaba a “Martínez y Compañía” como su vendedor legal. Dicho documento oficial aparecía refrendado por Joaquín de Ezpeleta, el capitán general de la Isla. Aquí vale repetir como este permiso institucional para pasar a la goleta *Amistad* relacionaba los esclavos como “ladinos”.¹¹⁹

Lo cierto es que a fines de 1838 y principios de 1839 Ramón Ferrer estuvo nuevamente al frente de la goleta *Amistad* haciendo el recorrido Habana-La Guanaja. En ese año 1838 el contrabando de negros alcanzaba niveles tan altos en Cuba que Domingo Del Monte le expondría a su amigo José Antonio Saco lo siguiente: “De la Habana salen anualmente por término medio 36 buques, de Matanzas se despachan de 15 a 20 por varios catalanes y otros”.¹²⁰ Desde Matanzas a principios de ese año 1838, Felix Tanco Bosmenil comunicaba con fecha 22 de enero a Del Monte sobre la trata negrera lo siguiente: “en estos días han llegado con toda felicidad dos barcadas de Africa, creo que con 800 de ellos” y el 13 de abril: “Tres expediciones están al caer sobre estas costas con 1 200 negritos cuando menos. La Gata, la Esperimenta y la Feliz (goletas)”.¹²¹ Los comerciantes Francisco Morell, Jayme Padrines, Juan de la Cavada Fuentes y Jaime Badia eran algunos de los implicados en el negocio ilegal por la Jurisdicción de Matanzas.¹²² No poseemos (todavía) evidencias del vínculo de Ramón Ferrer con estos traficantes, ni con el triángulo esclavista catalán (también llamado “la ruta del tasajo”) que unía puertos de Cataluña, América de Sur, Santiago, Boavista o Sal en las islas de Cabo Verde, Cuba y Puerto Rico (y África),¹²³ así como de la relación con los demás comerciantes catalanes implicados, aunque es de presumirlos teniendo en consideración los años en esa ruta de la costa norte cubana y sus viajes a Matanzas.

Capitanes de navíos dedicados al cabotaje por las costas cubanas como Ramón Ferrer movían los esclavos introducidos con el financia-

miento de traficantes al estilo de José Ruiz Carrias (que aparece como personaje en la película *Amistad*), sobrino y socio del influyente comerciante de Puerto Príncipe Saturnino Carrías, para luego distribuirlos mediante documento legal de compra-venta entre propietarios rurales y urbanos de la región camagueyana. El *Vapor Príncipeño* y la goleta *Amistad* eran embarcaciones vinculadas al trasiego de negros esclavos por el norte de Cuba.

Follow the money: Secretos de la acumulación capitalista – Cuba se hace la sociedad esclavista más moderna de occidente alrededor de 1840

Hay una dimensión más en esta conexión transcultural y atlántica de negreros y criollos del mar. Los nombres de los clientes, cómplices y socios de Ferrer, pero sobre todo las declaraciones durante las investigaciones del fiscal de la Comandancia de la Marina nos permiten poner al contrabandista y capitán de goleta Ramón Ferrer dentro un cuadro más amplio del mundo atlántico de aquel entonces. En primer lugar nos deja ver la parte visible de esta modernidad atlántica —la parte de las inversiones, de la técnica, de la ciencia y de las tecnologías “modernas”, así como de los discursos modernizantes, hasta las visualizaciones. Ahora bien, la rebelión y el caso jurídico del *Amistad*, así como su historia real nocturna, nos enseñan también la parte oculta: la de violencia, de hambre, del rapto de hombres libres y del comercio de esclavos negros, que se hallaba en pleno auge, aunque oficialmente prohibido. Modernidad, barcos y ciencia eran parte de esta cultura atlántica que se extendía desde África y Europa hasta las Américas atlánticas. Era la época de un desarrollo rápido de técnicas y tecnologías, vulgarmente llamada “revolución industrial”. En Estados Unidos, todavía en plena expansión colonial, se trataba de la era *jacksoniana*, de los canales y de los primeros ferrocarriles a partir de 1833.

Para la mayoría de las sociedades plantacionistas y esclavistas de las Américas (y sobre todo para Cuba y Puerto Rico) esto significaba en primer lugar grandes inversiones para la producción de azúcar con la consiguiente modernización de las infraestructuras (nuevas maquinarias, construcción de muelles, vías, ferrocarriles y buques de vapor).¹²⁴ Ya Humboldt en 1800 y 1804 había observado esta fiebre de modernización tecnológica entre los esclavistas cubanos. Pero entre 1830 y 1840 cambiaba la historia social y la historia política: la vieja élite de la oligarquía azucarera de La Habana, Trinidad, Matanzas y Santiago perdió progresivamente su papel hegemónico en la sociedad cubana. En primer lugar porque no controlaban suficiente capital para modernizar —un hecho del cual ya el “gran Pancho”, Francisco de Arango, se había quejado

delante de Alexander von Humboldt.¹²⁵ El capital, hoy se diría *venture capital*, lo tenían los comerciantes y aún más los comerciantes negreros, los famosos *mongos*. Surgió una nueva élite transatlántica e hispano-cubana, organizada entre Madrid, Barcelona y La Habana, así como en puntos costeros de África (aunque no todos hicieron el negocio personalmente, pero algunos sí—como Pedro Blanco y Theodor Canot), pero con ramificaciones por toda la isla.¹²⁶ Muchos de los magnates de esta élite provenían del grupo de grandes comerciantes transatlánticos (no sólo en la dirección hacia Europa, sino también hacia África). Los agentes más agresivos de estos grandes comerciantes, pero también ansiosos de ganarse su propio estatus, eran hombres cuya oriundez lo ubicaba entre los “catalanes” como Ramón Ferrer y Saturnino Carrías.

En cuanto a nuevos tipos de infraestructura se puede mencionar no sólo los ferrocarriles, sino también los buques de vapor. En 1838 a la ciudad portuaria de Matanzas viajaban ya regularmente: el *Vapor General Tacón*, siendo su capitán Antonio Dorta; el *Vapor Almendares*, al mando de Bernardo Soto y el *Pavo Real* que extendía su itinerario hasta la villareña jurisdicción de San Juan de los Remedios, con escalas en Alcatraz y Sagua la Grande. El puerto azucarero de Cárdenas era punto ocasional de atraque de estos vapores cuando se les consignaba pasajeros y carga, aunque la ruta era cubierta habitualmente por goletas y el *Vapor Cárdenas*. Entre este negocio de transportes y infraestructuras modernizadas —más el intento de hacer “gran” trata de esclavos— donde encontramos también a Ferrer antes de su muerte. El *Diario de la Habana*, fechado el jueves 30 de enero de 1838¹²⁷, insertaba en su sección de *Avisos* la nota siguiente:

VAPOR PRINCIPEÑO

Su capitán D. Ramón Ferrer saldrá de este puerto para el de Matanzas, san Juan de los Remedios y la Guanaja el dia 8 del próximo febrero, para donde admite pasajeros y carga solamente para el último: impondrán en la calle Mercaderes No. 76 los Sres Xiques y Compañía.

Ferrer era un verdadero empresario esclavista e inversionista en la modernización de las infraestructuras.¹²⁸ Por su parte, Ramón Ferrer en el *Vapor Principeño* del cual no era sólo capitán, sino también uno de los accionistas, cubría el itinerario entre La Habana y Guanaja —pero ahora en un medio más rápido que la goleta y menos dependiente del tiempo y de los vientos. Mientras Ramón Ferrer capitaneaba el *Principeño*, mantenía en la misma ruta del vapor, su goleta *Amistad* bajo el mando de Damián Ferrer u otro de sus cómplices.

Un aspecto salta a la vista, Ferrer estaba conectado a una estructura

marítima comercial que perfectamente podía articularse al comercio clandestino de esclavos. El intestado de Ramón Ferrer, tramitado en la *Escribanía de Marina de la Habana* con fecha 14 de noviembre de 1839, nos colocó sobre esta pista.

Por la reclamación de la viuda Juana González y por la declaración de Don José Martorell y Peña conocemos como Ferrer a pesar del desastre de la *Bella Antonia* en 1836, 1837 o 1838 ha invertido seis mil pesos —en aquel entonces una fortuna— en la sociedad propietaria del *Vapor Príncipeño*, una embarcación más rápida, de mayor tonelaje y mejor dotada para el enlace entre los puertos de La Habana y Guanaja.¹²⁹ Eso refleja una rápida acumulación de capitales que sugiere no ser posible alcanzarlos únicamente con el trabajo de su goleta. También significa una mejor posición tanto para el trasiego mercantil que venía realizando en la costa norte como para los negocios ilícitos, notablemente expandidos bajo el gobierno del capitán general Miguel Tacón y Rosique.

Al propietario catalán José Martorell y Peña¹³⁰ el fiscal le había enviado preguntas, mediante una lista dentro de un “Interrogatorio cerrado que produce el fiscal de guerra de Marina de este Apostadero á consecuencia de los autos del intestado de D. Ramon Ferrer para q.e en su tenor sean examinados los propietarios del Buque de vapor nombrado el Príncipeño”.¹³¹ Las preguntas versan así:

Primeramente. Digan quienes fueron las personas q.e proyectaron y consumaron el establecimiento del vapor Príncipeño para la comunicación entre varios puertos de esta Ysla y particularmente de Nuevitas Guanaja y la Habana -----

Segundo: Digan si es cierto q.e el difunto Ramon Ferrer q.e patroneaba ultimamente la Goleta Amistad, tuvo parte en la empresa y q.e Capital empleó al efecto -----

Tercero: Digan igualmente como es cierto q.e en poder de la sociedad empresaria dejó á su fallecimiento sobre seis mil de pesos fuertes; expliquen con q.e objeto.-----

[... (la cuarta pregunta trata de “como relacionaba Ferrer con los puertos mencionados, que mas personas tenian negocios o cuentas con él).]

A esta lista responde en 19 de mayo de 1840 D. José Martorell y Peña, natural de Barcelona¹³² de la manera siguiente:

Al primero: Dijo: q.e D. Felipe Xiguez de este comercio asociados con otros individuos del comercio de Puerto Príncipe, proyectaron y realizaron la empresa del vapor nombrado Príncipeño p.a q.e hiciese sus viajes este buque del Puerto de la Habana al de la Guanaja y viceversa, p.o no á Nuevitas como se pregunta-----

Al seg.o: q.e el difunto D.n Ramon Ferrer patron q.e fue de una Goleta

de su propiedad, cuyo nombre ignora el declarante, se suscribió por seis acciones á mil p.s cada una-----

Al tercero: q.e no es cierto q.e en poder de la sociedad empresaria del Vapor Príncipeño dejó el difunto D. Ramon Ferrer los seis mil p.s q.e le dicen ni otra cantidad alguna y q. antes por el contrario quedó debiendo á la dirección de dicha empresa ... q.e se puede averiguar en los libros de D. Felipe Riques q.e los lleva en este como interino director de la empresa -----

Al cuarto: Ignora enteramente á quien hubiese dejado el difunto Ferrer las propiedades ó intereses q.e tubiese á su fallecimiento ... -----¹³³

Las huellas recogidas en numerosos manuscritos de papel del caso Amistad también nos llevaron al *Archivo Provincial Histórico de Camagüey*, donde encontramos más de los actores del caso, de la red de Ferrer y de sus negocios entre trata de esclavos y modernización tecnológica, los dos rostros más aludidos de la modernidad atlántica. Solamente mencionamos anteriormente que pudimos sacar del olvido algunos documentos de las compra-ventas que verificó Ramón Ferrer en cuanto a transacciones de esclavos. También se hicieron más evidentes sus negocios con uno de los principales comerciantes de la región, Saturnino Carrías, no sólo en cuanto a esclavos, contrabando y finanzas, sino también en cuanto a otro gran renglón de la modernidad de aquel entonces: los ferrocarriles. Santiago Carrías y su sobrino José Ruiz, el ex pasajero del barco *Amistad* y testigo ocular de la rebelión, estaban en negocios con el comerciante y negrero más importante de Cuba y del mundo atlántico, Pedro José de Zulueta. Esto revela el siguiente protocolo notarial: “En la Ciudad de Santa María de Pto.Pre. [Puerto del Príncipe] á diez y ocho de Enero de mil ochocientos cuarenta y tres ... D. Jose Ruiz del comercio de esta Ciudad, por si y a nombre de la sociedad de Carrías y Sobrino [Ruiz es este “sobrino”] ... le ha suplicado [a D. Manuel de Aveñaneda [sic, debe decir: Avellaneda, de la familia de la famosa Gertrudis de Avellaneda] y Arteaga a quien adeuda la dé una libranza de mil p.s pagaderos en el mismo Sevilla á dcho D. Manuel Avenaneda [sic] ... pagadera ... á los Sres. D. Pedro de Zulueta = y Compañía = Cadiz = pagadera en Sevilla”.¹³⁴

Durante la década del treinta el sector comercial de Puerto Príncipe acrecentaba sus capitales y con singular empuje iba ocupando espacios claves, por las calles principales de la ciudad, para sus tiendas y demás establecimientos, mientras pugnaba en el Ayuntamiento por hacer avanzar proyectos de modernidad como el *Ferrocarril de Nuevitas*, defendido en su seno por el dueño de grandes almacenes de Camagüey, Francisco de Iraola. Alrededor de su principal promotor, el famoso “Lugareño” Betancourt Cisneros se nucleaban los comerciantes Saturnino Carrías,

Feliciano Carnesolta y Juan Auger, entre otros.¹³⁵ En esta época, Pedro Montes (testigo de la rebelión en el *Amistad*), Saturnino Carrías, José Ruiz Carrías, “Anglada, Rivas y Ca.”, Ramón Bermejo, Tiburcio Sandoval y Alejandro Bastian son algunos de los individuos a quienes en Puerto Príncipe, vienen consignados regularmente los artículos embarcados en la goleta de Ferrer. Se trata de un grupo heterogéneo de comerciantes, en cuanto a su fuerza económica, pero capaces de presionar al Ayuntamiento por el nivel de organización que habían alcanzado. Algunos centraban sus actividades en la refacción azucarera de los ingenios (prestar dinero a hacendados azucareros). Otros como Saturnino Carrías diversifican su cartera de negocios mientras mantienen los adelantos y suministros a los dueños de plantaciones azucareras esclavistas de Nuevitas, a cambio de sus producciones de azúcares y miel.¹³⁶ Carrías entre 1836 y 1839 adelanta dinero para el fomento de haciendas; suministra harinas; cobra deudas pagadas en tabaco torcido o del tabaco elaborado en Yara; vende efectos de su almacén a tiendas de pulpería y otros comercios; presta dinero con interés; compra acciones del ferrocarril camagüeyano y sobre todo expande sus negocios en Nuevitas y Santa Cruz del Sur.¹³⁷

Muy interesantes son las conexiones establecidas por la firma de “Saturnino Carrías y Compañía” desde 1837, tanto con la villa de Trinidad y su esplendoroso valle de los ingenios como con la región, en plena expansión azucarera, de Cienfuegos.¹³⁸ Todo esto hace presumir la extensión a la costa sur cubana del ilícito tráfico negrero de Saturnino Carrías. En 1839 cierra negocios con los “Sres Zulueta y Compañía” para traer mercancías desde Liverpool al puerto de Santa Cruz del Sur.¹³⁹ Más adelante, en 1842, a través de los comerciantes trinitarios “Apeztuguía, Zaldo y Cia” estará comprando la cosecha del ingenio “Santa Marta” en las cercanías de Cienfuegos, fomentado en esos tiempos por la familia matancera de los Jiménez.¹⁴⁰ En esta transacción resalta como el principal acreedor de la misma resulta ser Julián Zulueta, uno de los contrabandistas de negros más activo. En 1840 Zulueta junto al connivido negrero Pedro Blanco facilitan \$18,884 a los hermanos Acea en Cienfuegos para reconvertir un cafetal en ingenio.¹⁴¹ Cienfuegos deviene en escenario para tres activos actores del tráfico negrero: Pedro Blanco, Julián Zulueta y el menos conocido Saturnino Carrías, cuyos nexos de contrabandista quedan más al descubierto en la rebelión de la goleta *Amistad*.

Saturnino Carrías parece ser un elemento importante para las redes encargadas de suministrar fuerza de trabajo esclava en Puerto Príncipe. Hacia 1841 la ciudad contaba con 24,034 habitantes y era la tercera en población después de La Habana y Matanzas.¹⁴² En los años anteriores había cambiado lentamente el panorama económico regional por el

incipiente crecimiento del núcleo producto de azúcar entorno al puerto de Nuevitas, cuya expansión en dirección a Puerto Príncipe se veía impulsado por la línea ferroviaria proyectada entre ambos centros urbanos, con el impulso decidido de Gaspar Betancourt Cisneros —un público enemigo de la trata ilegal de esclavos. De todas formas, en el *Archivo Provincial de Camagüey* consta en un documento: “En la Ciudad de Pto. Pre. á dose [sic] de Julio de mil ochocientos cuarenta y tres. Antemi el Escribano D. Saturnino Carrias vecino de esta Ciudad, como socio principal de la casa de Carrias y sobrino de este comercio, y D.n Gaspar Betancourt Cisneros, de este vecind.o, como precid.te de la Junta Directiva de la compañía del camino de hierro entre Puerto Príncipe y Nuevitas y en virtud de la autorisacion especial que acredita el Acta de dicha junta ... y dijo Carrias: que reduciendo á efecto y á documento publico el contrato que ajustó el dia tres de los corrientes con la predicha junta directiva à nombre de la compania que legitimamente representa, acerca de la compra y conduccion á Nuevitas de todo el hierro que segun el presupuesto del ingeniero D. Manuel F de Carreras necesita la compania p.a las millas q.e faltan por superconstruir en el primer tramo de su camino ... se obliga ... a entregar ... a la predicha junta, puestas en tierra en la Ciudad de San Fernando de Nuevitas, en los almacenes de su casa [...] mil doscientas sesenta toneladas inglesas de carriles de hierro de las fabricas de Ynglaterra”.¹⁴³ En una dimensión más reducida Saturnino Carrías actuaba, como más tarde haría el conocido comerciante norteamericano de azúcares, Moses Taylor, quién suministró equipamientos y materiales a diferentes compañías de ferrocarriles.¹⁴⁴

A modo de conclusión: la esclavitud, el Atlántico y la modernidad tecnológica

Estos documentos, sobre la cuestión de dónde surgió el dinero para estas grandes operaciones, tanto comerciales como de construcción de ferrocarriles, por ejemplo, relaciona a Cuba con el centro de la “revolución industrial” —que tradicionalmente es conocida la modernidad de “occidente”, como un movimiento modernizador “sin color”. Con el caso de *Amistad* y sus redes alrededor de Cuba que develan vínculos con Puerto Rico, España, Brasil, África y Estados Unidos se abre otra ventana más para demostrar —como ya se ha discutido a partir del trabajo de Eric Williams y otros—¹⁴⁵ que la revolución industrial en el centro y esencia tenía mucho que ver con la trata esclavista y muchas otras dimensiones del Atlántico oculto (*hidden Atlantic*), entre los que citamos la transculturación o la resistencia contra la trata.

En el *Archivo de Camagüey* también se encuentran papeles de Pedro Montes, otro pasajero del *Amistad* en su viaje final. Parece que a él los

negocios después de la rebelión en el *Amistad* no le iban muy bien. En su testamento dictaba:

En el nombre de Dios amen: sepase que yo D. Pedro Montes [1839 58 años de edad, ahora más o menos 61-62 años de edad –MZ/OGM], hijo legítimo de Don Gabriel Montes y D.a Rosa Fabregat naturales de la Ciudad de Tortosa Provincia de Cataluña, difuntos, estando sano en mi entero acuerdo y cabal memoria ... declaro:

que fui casado y velado en primeras nupcias [la primera esposa había muerto y sólo le quedó un hijo – MZ/OGM]... en segundas nupcias lo soy con Ana Toro en cuyo matrimonio tenemos por nuestros legítimos hijos á D.a Emilia y D. Vicente Ferrer [desconocemos porque los hijos de la segunda esposa de Montes llevaban el apellido Ferrer – MZ/OGM]. Aporto mi esposa valor de mil pesos en numerario y efectos que todo esta reducido a plata el dia de hoy, y yo llebe la suma de cinco mil quinientos pesos sin los intereses que conducía en el buque que apresaron en el Norte de America los cuales se hallan en poder de aquel Gobierno [this is the most direct mention and link to the Amistad case - MZ/OGM].¹⁴⁶

También Pedro Montes da “Poder general” a D. Cayetano Corvízón, para defender sus derechos ante la Fiscalía de la Marina y contra sus acreedores.¹⁴⁷

Esto es una de las más directas menciones de la rebelión de los esclavizados bajo el liderazgo de Cinque (Sengbe Pie) en las huellas documentales de los comerciantes y modernizadores. Y el destino de Pedro Montes, el posiblemente único testigo ocular de la rebelión, nos enseña —al lado de la “muerte” de Ramón Ferrer (y del cocinero Celestino Ferrer)— los “riesgos” de los negocios esclavistas, (incluso para esclavos como Celestino cuando asumen una posición no-solidaria) y al lado de los muchos comerciantes que hicieron ganancias con la trata y la modernidad atlántica —otra de las posibilidades de desarrollo ligadas al auge del “occidente”. Esto es: la regularización de este proceso caótico y, en sus partes ocultas, absolutamente inhumano, por las leyes de un Estado poderoso y las élites predispuestas a aplicar los códigos legales contra las dimensiones prohibidas de la acumulación primitiva de capital basada en el comercio negrero.¹⁴⁸

Y todo esto nos demuestra que no es sólo una modernidad occidental en el sentido que los grandes actores son “el Occidente” o Norteamérica y Europa, sino también, junto con los procesos básicos del atlántico oculto, una modernidad atlántica, en la cual confluyen no solamente elementos europeos y americanos, sino que es, en primer lugar una transculturación de elementos africanos en este gran escenario del Atlántico moderno y la “máquina” de la esclavitud.

Notas

[Nota del Editor: Debido a la naturaleza de este artículo, se han realizado algunos cambios al formato usual en la sección de notas.]

¹ Testimonio de Antonio, esclavo de cabina de Ramón Ferrer, en:

“Testimony of Antonio, January 9, 1840, U.S. District Court, Connecticut”: <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.9.antoniotest.html> (Accedido en 18 de mayo de 2007). La versión impresa del testimonio de Antonio se halla en: *The African Captives. Trial of the Prisoners of the Amistad on the Writ of Habeas Corpus, before the Circuit Court of the United States, for the District of Connecticut, at Hartford; Judges Thompson and Judson, September Term, 1839, New York: Published and for Sale at 143 Nassau Street, 1839*, pp. 29-30. En esta versión la frase no aparece. El folio “The African Captives ...” se halla bajo el número 3 en un tomo que contiene cinco diversos folios sobre el caso Amistad, en la Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven (De aquí en adelante Yale University-BRBML), Cb 79110.

² *Africans Taken in the Amistad. Congressional Document, Containing the Correspondence, &c., en: Relation to the Captured Africans, New York: For sale at the Anti-Slavery Depository, 1840*, pp. 1-48 (Doc. No. 185). Folio 4 en el tomo de diversos folios en la BRBML-Yale, Cb 79110.

³ Véase Zeuske (2008:271-276). El libro más completo sobre el *Amistad* es Jones (1987); véase también Murray (1980). El mejor y muy reciente uso del “caso Amistad” para abrir un horizonte global en cuanto a la esclavitud en la “América atlántica y esclavista” se halla en Davis (2006).

⁴ Archivo General de Indias (AGI) Sevilla, Spain, Ultramar, 358 (1830), “Licencias de embarque a la isla de Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2206, 1833-1834: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2203, 1821-1823: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2204, 1823-1829: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2205, 1830: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”.

⁵ Archivo Nacional de Cuba (ANC), Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 2r. Ninguna de las copias contiene la fecha de nacimiento de Ferrer.

- ⁶ En una “Declaración de testimonio” en 1838 dice Ramón Ferrer, que tiene cuarenta años; así que nació en 1797 o 1798, véase: Archivo Histórico Nacional (AHN) Madrid, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30: “Negros, 1838. Buque de Vapor Principeño. Los comisarios Británicos dán parte del desembarco que ha efectuado de negros vozales en la costa de Tallapiedra”, see also: “Dec.on del testigo D. Ramon Ferrer [Declaración del testigo Don Ramón Ferrer]”, en: Ibíd., leg. 8024/30, no. 6: “Testimonio dela sumaria formada á conseq.a de queja producida p.r los Com.s de S.M.B contra el barco de vapor Principeño sobre haber introducido en este puerto negros bozales”, La Habana, 22 de mayo de 1838, Juan B. Tópete.
- ⁷ Franco (1996); Fradera (1984:119-139); Sarracino (1988:31-46); Bahamonde Magro y Cayuela Fernández (1992); Sosa Rodríguez (1998); Arnalte (1996:65-79); Johnson (1999:52-75; 2001). Una inmigración también masiva se dirigió desde las Islas Canarias a Cuba, véase Paz Sánchez y Hernández (1992:57-73).
- ⁸ Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI), Ultramar, 358 (1830), Licencias de embarque a la isla de Cuba, No. 69 : “Ramón Ferrer y Xifra”, f. 1r-9r.
- ⁹ Ibíd., f. 9r.
- ¹⁰ Marrero Cruz (2006:46-79).
- ¹¹ Sería bien interesante saber si esa Juana González perteneció a una familia de color.
- ¹² ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 2r.
- ¹³ ANC, Fondo Miscelanea (FM), leg. 2344, no. Aa (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.[ter]a Amistad su patron D.n Damian Ferrer procedente de la Habana con diez y seis permisos. Anclada en Guanaja el 18 de Feb.o”; ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre”.
- ¹⁴ Un “Jose Rosello” se halla en los papeles de la Comisión Mixta de Sierra Leona, en: Instituto do Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, Praia, Santiago, Secretaria Geral de Governo (1803-1927), SR 10 Comissão Mista Luso-Britanica, AHN/ACL – SSG/ A/A1/A1.10/cx [caixa] 73-4: Processo de julgamento da Comissão Mista Luso-Britanica na Serra Leoa: o caso do navio “Esperança”, Outubro 1838 (lista de tripulación, entre ellos Jose Rosello), otra

vez “Joze Rosello” aparece como capitán de la goleta “[escuna] ‘Prompta’”, 77 toneladas, en la noticia de la aduana de Praia, Santiago: “entrada a Escuna Hespanhola = Prompta = 77 toneladas = Cappitão Joze Rosello, vinda de Habana a Ilha da Boa Vista com quarenta dias de viagem e vinte a quatro horas daquella a esta Ilha. Nove pessoas de tripulação, das quais declararon ter che [se] fugido sete na ditta Ilha da Boa Vista. Carga tabaco e Polvora”, en: Instituto do Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, Praia, Santiago, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, Abril de 1837 a 17 de Fevereiro de 1840, Alfândega Praia; f. 61r, Março 30 [1838], No. 90.

- ¹⁵ En cuanto al barco, se pensaba por largo tiempo en la historiografía que fue construido en Baltimore, véase Martin (1970:30-33); Jones (1987:14-30): “built and fitted in Baltimore for coastal slave trade”; Thomas (1997:718). Quentin Snediker (1998:107-108) demostró que muchas partes de este navío fueron hechas de caoba, que no se utilizó en Baltimore; el conocido historiador canario Manuel de Paz Sánchez demuestra que un navío *La Amistad* fue construido en los astilleros de Santa Cruz de la Palma en La Palma, una de las Islas Canarias (Paz Sánchez 2003:223-241, sobre todo pp. 224-226). Los *clippers* de Baltimore, donde se “desarrolló un modelo de buque magnífico tanto para el tráfico negrero como para el corso” los describe Gámez Duarte (2004:251-262).
- ¹⁶ Zanetti Lecuona y García Álvarez (1987); Zanetti Lecuona y García Álvarez (1998).
- ¹⁷ Archivo Histórico Provincial de Camagüey (AHPCam), Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta R.l [Real]”, f. 123r., Puerto Príncipe, 26 de septiembre de 1834.
- ¹⁸ AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta r.l”, f. 125r-125v., Puerto Príncipe, 29 de septiembre de 1834.
- ¹⁹ Sobre esclavos como tripulaciones de barcos de cabotaje, véase Silva (2004:235-249).
- ²⁰ The National Archives (TNA), Kew Gardens, UK, Foreign Office (FO) 313/13: *Archives of Havana Slave Trade Commission*, Entry book (No. 11 of 3d March of 1834 to No. 61 of 11 August of 1835), pp. 57-61, relación (copia original) No. 37/1834 del juez William S. Mackay a Lord Palmerston desde La Habana, 27 de noviembre de 1834.

- ²¹ “To the passage from Cayo Verde to the Havana of the crew of said Schooner ... freighting the Spanish Schooner “Amistad” for the said purpose \$ 2000”: Ibíd., pp. 115-118, Guanaja, 12 de enero de 1835.
- ²² TNA, FO 84/171, p. 157, carta de W.S.Mackay al Duque de Wellington, desde La Habana, 24 de marzo de 1835.
- ²³ TNA, FO 313/13: Entry book (03.3.1834-11.8.1835), p. 133, carta (copia original) No. 26/1835 de W.S. Mackay al “Duke of Wellington”, La Habana, 24 de marzo de 1835 (véase el texto del original en castellano en el anejo).
- ²⁴ ANC, FM, leg. 2344, no. Aa (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.[ter]a Amistad su patron D.n Damian Ferrer procedente de la Habana con diez y seis permisos. Anclada en Guanaja el 18 de Feb.o”.
- ²⁵ ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre”.
- ²⁶ Ibíd.
- ²⁷ Ibíd.
- ²⁸ Archivo Histórico Provincial de Matanzas (AHPM), Fondo Esclavos Bozales, leg. 21, exp. 21 (Agosto 20 de 1833).
- ²⁹ Para el año de 1853 tenemos informes pormenorizados sobre cuatro alijos (véase uno de los informes en el anejo documental): ANC, AP, leg. 48, no. 24: “Expediente sobre denuncia del Consul Ingles de que el buque Lady Suffolk mandado por D.n Eugenio Viñas hizo de un desembarco de 1100 á 1200 negros bozales entre Mariel y Bahía Honda, pero q.e posteriormente supo que el alijo tuvo lugar en la ensenada de Cochinos, jurisdicción de Cienfuegos. Nota: El Cónsul se nombra Jos: I. Crawford, La Habana, 5 de Junio de 1853, f. 20r-22v.
- ³⁰ Franco (1996); Maluquer de Motes (1974:83-136); Clarence-Smith (1984:25-33; 1988:425-434); Maluquer de Motes (1987:349-360); Sosa Rodríguez (1998); Dorsey (2003); Zeuske (2010, en preparación).
- ³¹ Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba (AHPStA), Fondo Protocolos, Escribanía Heraclio García, Bd. 210 (1844), f. 128r/128v: “Venta de esclavos”, Manuel Collazo a favor de D. Salvador Camps [sin numeración de escrituras], Santiago de Cuba, 29 de octubre de 1844.

- ³² AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 9r/v: "Venta de esclavos", D.a Micaela Gonzalez á D.n Juan Barcelo, Santiago de Cuba, 19 de enero de 1857; así como: Ibíd., f. F. 9v/10r: "Venta de esclavo", D.a Manuela Diaz á D.n Juan Barceló, Santiago de Cuba, 19 de enero de 1857 [sic].
- ³³ AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 21v: "Venta de esclava", D.n Pablo Simon á D.n Ruperto Galan, Santiago de Cuba, 10 de febrero de 1857.
- ³⁴ AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 37r/v: "Venta de esclavos", D.a Dominga Acosta á D.n Juan Milá, Santiago de Cuba, 12 de marzo de 1857; sowie: AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 51r/v: "Venta de esclavo", Lic. D. Lino Guerra á D. Juan Milá, Santiago de Cuba, 17 de abril de 1857.
- ³⁵ AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 52v/53v: "Venta de esclavas", M.ma Juana Petit á D.n Majin Masó y Girar, Santiago de Cuba, 18 de abril de 1857. Madama Petit es también "natural de Sto. Domingo en la parte francesa".
- ³⁶ AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 91v/92r: "Venta de esclavas", D.n Eduardo Escudero á Pedro Vivó, Santiago de Cuba, 16 de julio de 1857; así como: AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 98r/v: "Venta de esclavo", D.n Gregorio Sta Ana á Pedro Vivó, Santiago de Cuba, 7 de agosto de 1857.
- ³⁷ AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 107v: "Venta de esclavo", D. Heraclio Garcia á D. Ramon Mascaró y D. Manuel Pascual, Santiago de Cuba, 16 de julio de 1857; así como: AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 110v/111r: "Venta de esclavo", D.a Ysabel Bell de Herrera á D. Ramon Mascaró y D. Manuel Pascual, Santiago de Cuba, 2 de septiembre de 1857.
- ³⁸ AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 118v/119r: "Venta de esclava", D.a Juana Fran.ca Martinez á D. Juan Sarda, Santiago de Cuba, 30 de septiembre de 1857.
- ³⁹ ANC, Gobierno Superior Civil (GSC), leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): "El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevacion ejecutada por los negros que conducia la Goleta costera nombrada la Amistad".
- ⁴⁰ ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): "Entrada de la Goleta Española

Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre”.

- ⁴¹ Véase Barber (1840:[4]) en: <<http://amistad.mysticseaport.org/library/misc/barber.1840.amis.capt.html>>. (Accedido 24 de marzo de 2006).
- ⁴² Los cocineros que decidían sobre raciones y dietas de los esclavos formaban un tipo social sumamente importante del comercio de esclavos y también un grupo importante entre los criollos del Atlántico (*Atlantic creoles*, Berlin 1998:17); algo más sabemos sobre otro cocinero esclavo primero y liberto después (Reis, Gomes, Carvalho 2004:257-302); véase también Zeuske (2006:9-44).
- ⁴³ Véase “Register of the Amistad, her clearance and passport, by all the authorities, for the crew and passengers, vessel, & c,” en Holabird (1839) <<http://amistad.mysticseaport.org/library/diplomacy/amistad.library>>: (Government Papers) (Accedido 26 de mayo de 2004).
- ⁴⁴ Véase “Protection for Celestino Ferrer,” Comandancia de Matrículas, en Ibíd.
- ⁴⁵ Ibíd.
- ⁴⁶ “Habana. Extracto de una carta particular, Ingenio Jesús María de la Siguapa y junio 2 de 1836”, BNC, *Diario de la Habana*, La Habana, 10 de junio de 1836, p. 2. No aparece la firma en el artículo, pero podemos deducir que la carta la redacta el dueño del Ingenio.
- ⁴⁷ De un documento sabemos que un vapor bajo el nombre *Yumurí* que de manos de James Brown en 1836 fue comprado por el apoderado Don Carlos Drake. Después lo adquiere un Juan Rivas, quien a su vez lo vende en noviembre 14 de 1837 a la Sociedad por acciones que preside Felipe Xiques e integra entre otros Ramón Ferrer. Los nuevos propietarios renombran esta embarcación. Cambian el nombre de *Vapor Yumurí a Vapor Principeño*, véase: Archivo Nacional de Cuba (ANC), Fondo Tribunal de Comercio, 1841, legajo 285, no. de orden 4-5, fol. 39r. Este *Vapor Principeño* aparece dos veces en la famosa base de datos <www.slavevoyages.org>: primero en “voyage 46676”, 1836 (que contiene la información: “YUMURI (a) PRINCIPEÑO”) y por segunda vez bajo el nombre *Principeño* en “voyage 46679”.
- ⁴⁸ En *Memoirs of Captain Canot: “Galuptschik”*, véase Canot, Theodore, “45. Kapitel. Eine Geschäftsreise verläuft mit Gefangenschaft

bei John Bull. Eine Geburtstagsfeier an Bord des russischen in Beschlag genommenen Schiffes. Der durstige Prisenleutnant und sein Korporal Blunt. Glückliche Flucht und Heimkehr zu meiner Niederlassung Neu-Sestros", en Canot (2003:367-375).

⁴⁹ AHN Madrid, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30, no. 5: carta de

Joaquin de Espeleta desde la Habana, 30 de Mayo de 1838 al primer Secretario de Estado en Madrid: "Los comisarios de S.M.B.ca me oficiaron con fecha de 4. del corriente ... el desembarco verificado en estas Costas p.r un buque q.e se supone ser el bergantín Russo Gollupe, de un numero de negros bozales, los q.e fueron conducidos á este puerto en el vapor Principeño, q.e en numero de mas de tres-cientos los desembarcó en un muelle cerca de la Factoria ...".

⁵⁰ "Dec.on del testigo D. Ramon Ferrer [Declaración del testigo

Don Ramón Ferrer]", en: Ibíd., leg. 8024/30, no. 6: "Testimonio dela sumaria formada á conseq.a de queja producida p.r los Com.s [Comisarios] de S.M.B [Su Majestad Británica] contra el barco de vapor Principeño sobre haber introducido en este puerto negros bozales", La Habana, 22 de mayo de 1838, Juan B. Topete.

⁵¹ Ibíd.

⁵² Aquí están las pistas que vinculan a estos barcos con el *Principeño*:

En el Archivo Nacional de Madrid, bajo los documentos que mencionan todos los nombres de barcos comenzando con las letras A y B, puede encontrarse una pequeña nota: "1838 Bergantín Aguila Vengadora. Vide [Véase]Vapor Principeño" (en AHN, Estado, Trata de negros, leg. 8015/32). Bajo el expediente que contiene los barcos cuyos nombres comienzan con V se encuentra un paquete de documentos en el que los barcos *Principeño* y *Águila Vengadora* se mencionan juntos. Véase AHN, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30: "Negros, 1838. Buque de Vapor Principeño. Los comisarios Británicos dán parte del desembarco que ha efectuado de negros vozales en la costa de Tallapiedra". Lo mismo ocurre con los documentos bajo las letras D, E, G, H, I. Bajo 8018/27 se puede encontrar la nota: "Negros. 1838. Escuna – Eliza vide Vapor Principeño", bajo 8018/28: "Negros. 1838. Bergantín Esplorador. Capitan D. Blas Mariano Gorde. Los Comisarios B.cos denuncian como procedente de la Costa de Africa vide Vapor – Principeño" y bajo 8020/21: "Negros. 1838. Bergantín – Irene, Capitan Ageo vide Vapor Principeño". Esto parece darnos una clave de las redes de Ferrer y su lista de nombres para los barcos. También en 1838 bajo 8019/37 "Negros. 1838. Bergantín Gollup vide Vapor Principeño".

- ⁵³ “Diario de Vitacora para la navegacion de la Polacra-goleta la Bella Antonia de la matricula de Barcelona al mando del Capitan D. José Zaragoza 3.r Piloto de la mat.a de Villa Joyosa desdel [sic] Pto. de Barcelona al de la Habana y regreso por el 2do Piloto D. Buenav.a Adroher de la matricula de San Pol distrito de Arenys encargado de su derrota y embarcado en dcho. Buque el dia 2 de Diz.bre de 1834”, en: Arxiu Històric Municipal Fidel Fita, Arenys de Mar, Còdex 1111: “Parte de los Viages de Buenaventura Adroher y Fontrodona”, 1828-1851.
- ⁵⁴ “Diario de Vitacora, para la navegacion de la Polacra-goleta Española la Bella Anto- (x) nia, al mando del Cap.n y Piloto D. Buenav.a Adroher de la matricula de San Pol, desdel [sic] 24 de Junio de 1835”, en: Ibíd.
- ⁵⁵ Ibíd.
- ⁵⁶ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) Lisboa, Cabo Verde, 1836, caixa 54, No. 35: Carta del Governador Domingo Correa Arauca a Manoel Gonçalves de Miranda, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar desde el “Quartel do Governo Civil e Militar da Província de Cabo Verde na Villa de S. Felippe da Ilha do Fogo”, 10 de Septembro de 1836.
- ⁵⁷ Instituto do Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, Praia, Santiago (IAHN CV), Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, Abril de 1837 a 17 de Fevereiro de 1840, Alfândega Praia; IAHN CV, Correspondência Reservada, Quartel General, na Brava, 11 de Janeiro de 1840 – 17 de Decembro de 1855, João Fontes Pereira de Mello, Governador Geral; IAHN CV, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, de Decembro de 1841 a 14 de Fevereiro de 1842, Alfândega Praia; IAHN CV, Santiago, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios vindos da fora da Província, Novembro 1844 - Março 1848, Alfândega Praia; IAHN CV, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de registro de entrada de navios estrangeiros, Janeiro 1844-Junho 1850, Alfândega Sal Rei en quanto a “Rosello” veáse la nota al pié 14.
- ⁵⁸ Lamentablemente en las relaciones de los jueces de la Comisión Mixta para el año de 1839 no se halla ninguna información al respecto. Para el mes de junio de 1839 la relación menciona bajo llegadas de la costa de África: “9th [June]Portug. Sch[oo]ne[r] Dos Amigos José Silva Master f.m Sn.Tomé after land.d 413 Africans;

14th D[it]o Josefina A.o Rodriguez d.o d.o 240 [Africans]; 20 d.o Astrea Sabino d.o. d.o 440 [Africans]" en: TNA, FO 313/17 (1839-1840), pp. 37-28, relación. 23/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde la Habana, 15 de julio de 1839.

⁵⁹ "Introductory Narrative", en: *The African Captives. Trial of the Prisoners of the Amistad on the Writ of Habeas Corpus, before the Circuit Court of the United States, for the District of Connecticut, at Hartford; Judges Thompson and Judson, September Term, 1839, New York: Published and for Sale at 143 Nassau Street, 1839*, pp. I-VI. Este folio es el núm. 3 en el tomo sobre el caso *Amistad* en Yale University-BRBML, Cb 79110.

⁶⁰ Ibíd., p. 7.

⁶¹ *Testimony of Cinque*, January 8, 1840, U.S. District Court, Connecticut, en:

<<http://amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html>> (Accedido en 18 de mayo de 2007).

⁶² Mintz y Price (1992); Rediker, Pybus, y Christopher (2007: 1-19).

⁶³ Jones, "Abolitionists and 'This Matter of Color'", en Jones (1987: 31-46), véase la región de los "Kissi" en el mapa en Rediker (2007: 82-84), mapa en p. 83: "Sierra Leone and the Windward Coast".

⁶⁴ Jones (1987: 31-46).

⁶⁵ La primera mención de todos estos nombres "ladinos" (menos "José") de la licencia del barco *Amistad* se halla en un diario de Roger Sherman Baldwin, el abogado de los cautivos bajo el título de "Slaves case" entre los papeles personales de Baldwin, véase: Yale University Library, Manuscript Collections, Ms 55, Series VII, Box 135, Folder 1243: Baldwin, Roger Sherman Legal Papers Briefs, 1836-39 (sin foliación), véase también la versión impresa: *Africans Taken in the Amistad. Congressional Document, Containing the Correspondence, & c., in Relation to the Captured Africans, New York: For sale at the Anti-Slavery Depository, 1840*, pp. 1-48 (Doc. No. 185), p. 29, núm. 4 en Yale University-BRBML, Cb 79110.

⁶⁶ Ibíd., pp. 29-30.

⁶⁷ Sobre el contrabando al Brasil véase Conrad (1969: 617-638); sobre las técnicas contrabandistas de los negreros "españoles" en Cabo Verde (donde a los habitantes de las islas el comercio de esclavos "dentro" de las colonias portuguesas (Cacheu-Cabo Verdes-São Tomé-Angola) les era permitido) de venderles a precios bastante

bajos a buques negreros, véase: Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) Lisboa, Cabo Verde, 1836, caixa 54:

“Mappa dos Navios Estrangeiros vendidos aos Negociantes d'esta Praça, que por liberação do ex Governador Joaquim Pereira Marinho so pagarão 5 por cento de Direitos do Paço da Madeira, devendo pagar 15 por cento por excederem aos cinco annos de contruçoão na conformidade do Regimento do Paço da Madeira”, 15 de Diciembre de 1836, Antonio Jose Cordeiro, director de la Alfandega da Ilha de San-Thiago de Cabo Verde, Praia. Entre los 12 buques, se hallan 9 buques “españoles”, con los nombres: *Titi, Recompensa, Dos Hermanos, Iberia, Tercicore, Norma, 2a Galega, Isabelita, Manuella*; los precios se movían entre: 400\$000 y 4:800\$000 Reis; todos bergantines o goletas. Sobre la costumbre esclavista de tener casi siempre dos barcos (“gemelos”, uno se movía entre las islas de Cabo Verde y las factorías esclavistas en las costas de África y perteneció oficialmente a un “portugués”, habitante de las islas, el otro o suministraba agua y víveres al barco que estaban en proceso de “slaving” o transportaba los esclavos adquiridos en el pasaje atlántico, perteneciendo a un negrero “español”. De vez en cuando los barcos gemelos sólo cambiaban el nombre y el buque llegado con esclavos desde la costa africana recibió el nombre del otro, sin tener que trasladar los esclavos); véase: AHU Lisboa, C. Verde, 1840-1843, 2 de marzo, (781), copia original y traducción al inglés de una carta del embajador inglés Howard de Walden desde Lisboa al ministro de exterior de Portugal, 14 de marzo de 1843:

“On the 14th September last [1842] there was in Boa Vista a Brig under Spanish colors, lately from Matanzas in Cuba.- The owner D. Pedro Tito having purchased or exchanged it with the Brig Schooner in which he carried 139 slaves from the Rio Ponjas [Rio Pongo] in April or may last. This vessel, it is understood, is proceeding in the Island of Sal, whence the owner fitted out before in his voyage with the Schooner and where other slave trading vessels have been permitted to do the same without the least interruption from the Portuguese Authorities of the Islands [Cabo Verdes]. There is no doubt that the Brig is now destined for the Coast of Africa.”

⁶⁸ Lamentablemente los jueces habían cambiado. Si no, se hubieran acordado que ya habían hecho negocios con un capitán del barco *Amistad*.

⁶⁹ TNA, FO 313/17 (1839-1840), pp. 43-45, relación. 28/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde La Habana, 22 de agosto de 1839.

- ⁷⁰ Estos documentos fueron ocupados a bordo de la goleta *Amistad* por las autoridades norteamericanas. Se encuentran en los National Archives de los EE.UU., véase: <www.amistad.org>/File://A:/Ezpeleta June 25 1839.
- ⁷¹ “Three moons [lunas, es decir, tres ciclos lunares] from Africa to Havana 10 nights in Havana”, véase *Testimony of Cinque, January 8, 1840, U.S. District Court, Connecticut*, en: <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html> (Accedido en 18 de mayo de 2007). Generalmente los esclavizados y cautivos tenían otra memoria de su etapa captiva y sus inicios traumáticos. También era común que no pudieran narrar esta memoria de manera oral y escrita durante los años de esclavitud como Cinque (quien jurídicamente nunca fue esclavo), pero sí más tarde como el siguiente caso desde la perspectiva de mujeres y hombres negros que trabajaron como cocineras y marineros respectivamente en el barco negrero “portugués” *General Silveira*, capturados y llevados a Cuba en 1812 como esclavos. Sólo 54 años más tarde, en 1866, encontraron la posibilidad de narrar (y dejar anotar) sus tristes historias. La mujer que habla en el documento es hija de la cocinera capturada y vendida como esclava en 1812, nació en la esclavitud en Cuba y tenía a su vez ya un hijo esclavizado, véase: “Expediente promovido por consecuencia de la reclamación de la morena Juana Socarrás respecto á su estado y el de sus hijos”, Remedios, 30 de octubre y 30 de noviembre de 1866; La Habana, 6, 8, 30 de noviembre 1866, ANC, GSC, leg. 967, no. 34183, citado por García Rodríguez (1996: 123-124).
- ⁷² Ortiz (1916); reimpresión bajo el título Ortiz (1976:163-176); véase también Coronil (1995:ix-lvi); Dow (1927); Harms (2002); uno de los pocos casos que arrojó luz sobre todos los mecanismos del contrabando, financiación, sistemas de encargo sin escrituras (por carimbo – marcas de hierro candente), compradores, hasta la construcción de los barcos fue el de la goleta Batans en 1854, véase Arnalte (2001).
- ⁷³ En cuanto a otras rebeliones, más o menos en la misma época, véase Farrow, Lang, y Frank (2005:121-137, en especial pp. 127-132); Taylor (2006:151-156; 179-213).
- ⁷⁴ Ibíd., p. 4 (citación en castellano dentro del texto en inglés).
- ⁷⁵ En cuanto a otras rebeliones, más o menos en la misma época, véase: Farrow, Anne; Lang, Joel; Frank, Jennifer, “New York’s Slave Pirates”, en: Farrow; Lang; Frank, *Complicity. How the North Promoted*,

Prolonged, and Profited from Slavery, New York: Ballantine Books, 2005, pp. 121-137, en especial pp. 127-132; Taylor, Eric Robert, “The Case of the Amistad”, en: Taylor, *If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2006, pp. 151-156; Taylor, “Chronology of Shipboard Slave Revolts, 1509-1865”, en: Ibíd., pp. 179-213.

⁷⁶ Jones (1987:14-30).

⁷⁷ Éstos son los dos famosos marineros que desaparecen durante la rebelión; Jones, *Mutiny* ..., p. 29 y nota 31 no tiene razón en cuanto al destino futuro de los dos. Pedro Montes en su testimonio está mucho más cerca de la verdad: “The next day I miss Capt. Ramon Ferrer Manuel Padilla Jacinto _____ [Montes pensaba que Jacinto es hermano de Padilla – MZ/OGM] Celestino – the Cook. Cabin boy told us next day that only two were killed and the other two had escaped in the small canoe”, véase: *Rough notes of testimony from Don Jose Ruiz and Don Pedro Montez, aboard brig WASHINGTON at New London, Ct.*, en: Andrew T. Judson Papers, 1825-1861 (Coll. 247), Box 1, folder 5, 2 páginas r/v, p. 1v, G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc.: <www.mysticseaport.org/library/manuscripts/CPageImage.cfm?BibID=28635&Box=1&Folder=5> (23 de mayo de 2007). En contrario a la opinión de Howard Jones, estamos seguro que llegaron a Cuba y nunca hubo publicidad de esto porque ellos supieron que se trataba de contrabando.

⁷⁸ Osagie (2000:4-23).

⁷⁹ Sobre una de las niñas véase: Füllberg-Stolberg, Katja, “Transatlantische Biographien. Sarah Margru Kinson und Claudius A. Clements – zwei afro-amerikanische Missionskarrieren zwischen Sierra Leone und den USA (1840-1900)” [“Biografías transatlánticas. Sarah Margru Kinson y Claudius A. Clements – dos carreras misioneras entre Sierra Leona y los Estados Unidos”], en: Heidrich, Petra; Liebau, Heike, eds., *Akteure des Wandels. Lebensläufe und Gruppenbilder an Schnittstellen von Kulturen*, Berlin: Das Arabische Buch, 2001 (Studien/ Zentrum Moderner Orient, Geisteswissenschaftliches Zentrum Berlin, e.V.; 14), pp. 45-70 48; véase la versión en inglés: Füllberg-Stolberg, “From the Amistad Slave Rebellion to the Christian Mendi Missions in West Africa: The African American Career of Sarah Margru Kinson”, en: Phillips, Kimberley L.; Pinson, Hermine D.; Thomas, Lorenzo, Wallinger, Hanna, eds., *Critical Voicings of Black Liberation. Resistance and Representations in the Americas*, Münster [etc.]: LIT Verlag, 2003 (FORECAAST, Vol. 11), pp. 147-161; sobre el destino futuro de Cinque (Sengbe Pie),

véase: Osagie, “The Amistad Returnees and the Mende Mission”, en: Osagie, *The Amistad Revolt ...*, pp. 53-68, sobre todo “Letters from Sierra Leone”, en: Ibíd., pp. 56-66.

⁸⁰ *Noticioso de Ambos Mundos*. Dedicado á las Artes, Comercio, Agricultura, Política y Bellas Letras., Año 4º., Nueva York, Sábado, Septiembre 28 de 1839, No. 196, p. 1, en: ANC, GSC, leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevacion ejecutada por los negros que conducia la Goleta costera nombrada la Amistad” (sin foliación general, pero hay sendos documentos foliados).

⁸¹ Ibíd., p. 1.

⁸² Osagie hace una síntesis de todos los testimonios sobre el particular, diciendo que el cocinero contaba a los cautivos que ellos “were to be killed, salted, and cooked as meat for their Spanish owners” (serán asesinados, ensalados y cocinados como carne para sus propietarios españoles), véase Osagie (2000:4-23).

⁸³ Véase el debate acerca del libro de Linebaugh and Rediker: Fontana, Josep, “Introducción”, en: Linebaugh; Rediker, *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Prólogo de Josep Fontana. Traducción castellana Mercedes García Garmilla, Barcelona: Crítica, 2005, pp. 9-12 (versión en inglés: Linebaugh, Peter; Rediker, Marcus, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press, 2000).

⁸⁴ <<http://amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html>> (Accedido en 18 de mayo de 2007).

⁸⁵ ANC, GSC, leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevacion ejecutada por los negros que conducia la Goleta costera nombrada la Amistad”.

⁸⁶ ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”.

⁸⁷ Ibíd., f. 23r, 27 de Septiembre de 1839.

⁸⁸ Ibíd., f. 23v/24r.

⁸⁹ Ibíd., f. 25r/v: Declaración de Juan Bautista Gutiérrez, Guanaja, 30 de septiembre de 1839.

⁹⁰ Ibíd., f. 48r/v.

⁹¹ Ibíd., f. 30r/v: firmado por D. Antonio Rivas, Guanaja, 7 de Octubre

de 1839.

⁹² Ibíd., f. 31r/v: firmado por D. Antonio Rivas, Guanaja, 7 de Octubre de 1839.

⁹³ Ibíd., f. 32r/v: firmado por D. Antonio Rivas, Guanaja, 7 de Octubre de 1839.

⁹⁴ Tal vez tenían un hermano nombrado Santiago Comas, famoso capitán negrero, que fue capturado por una goleta de guerra británica en julio de 1836, véase: NA, FO 313/14, Entry books (24 de agosto de 1835-25 de octubre de 1836), pp. 184-188, copia original de una relación de Edward Schenley, miembro de la comisión mixta de La Habana, No. 46/1836 desde La Habana, 30 de julio de 1836, al vizconde Palmerston: “The ‘Preciosa’ [la goleta de Comas] sailed under the charge of her Captain Santiago Comas, from Puerto-Rico the 4th of December last [1835] for the Coast of Africa and again from the Rio Pongos bound to Matanzas on the 12th June ... Santiago Comas is well known as an experienced Slave-dealer ...” (p. 185).

⁹⁵ ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, *passim*.

⁹⁶ Rose (1994).

⁹⁷ Sobre la vida de los marineros junto a los cautivos en los barcos, véase Christopher (2006) – lamentablemente sólo para el Atlántico británico-americano.

⁹⁸ Museo Histórico Ignacio Agramonte. Documentos: “Expediente relativo a la construcción del fuerte en el Surgidero de Guanajas (1821)”.

⁹⁹ Lezama Lima (1994:155).

¹⁰⁰ Instituto de Historia de Cuba (1994), Tomo I, Tabla 6.

¹⁰¹ Ibíd.

¹⁰² ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 93r-97v, La Habana, Regla, interrogatorio cerrado de D.a Juana Gonzalez, en la morada de D. Juana Gonzalez, 4 de Junio de 1840.

¹⁰³ Un Bartolomé Bascó de la villa de Sitges, provincia de Tarragona, pidió en 19 de febrero de 1823 pasaporte para viajar a Santiago de Cuba, véase: AGI, Santo Domingo, leg. 2203, 1821 á 1823: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba” (sin foliación).

- ¹⁰⁴ ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 93r-97v, La Habana, Regla, interrogatorio cerrado de D.a Juana Gonzalez, en la morada de D. Juana Gonzalez, 4 de Junio de 1840, f. 96r/96v.
- ¹⁰⁵ ANC, Fondo Miscelanea (FM), leg. 2344, no. Aa (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.[ter]a Amistad su patron D.n Damian Ferrer procedente de la Habana con diez y seis permisos. Anclada en Guanaja el 18 de Feb.o”.
- ¹⁰⁶ Las fuentes de Praia, en la isla Santiago de Cabo Verde, están llenas de informaciones y protocolos notariales al respecto, veáse también: Clarence-Smith (1984:25-33).
- ¹⁰⁷ La única mención de una “polacra goleta” nombrada *Bella Antonia* para el año de 1836 la encontramos en una base de datos en un artículo sobre diarios de navegación y clima, véase: Prohom y Barriendos Vallvé (2004, figura 3, p. 525).
- ¹⁰⁸ ANC, GSC, leg. 840, No. 28246 (1835): “Tratado entre España e Inglaterra para la represión de la trata de africanos”, véase también: Cantillo, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio*, Madrid : Imprenta de Alegria y Charlain, 1843, pp. 857-867.
- ¹⁰⁹ Jones (1983:49-51); García Cantús (2006), t. I: *Las islas en litigo: Entre la esclavitud y el abolicionismo, 1777-1846*, pp. 131-136.
- ¹¹⁰ <<http://amistad.mysticseaport.org/library/news/nyca/amistad.library.fmp?-database=amistad.library.fmp&-layout=html-respone=%2fsearch%2fframeset.lasso&fullURL=%22/library/news/nyca/1839.09.13.cinquesint %22&-search>> (Accedido en 18 de julio de 2007).
- ¹¹¹ Lovejoy y Law (1997: 181-200); Alencastro (2000); Lovejoy (2004: 40-55); Law (2004: 349-365); Lucena Salmoral (2002: 365-375); Heywood (2002); Sweet (2003).
- ¹¹² Biblioteca Nacional “José Martí”, Sala Cubana (de aquí en adelante BNC), *Diario de La Habana*, 16 de enero de 1838, p. 4.
- ¹¹³ Ibíd.
- ¹¹⁴ “El Sabado treinta de Junio ultimo, como á las dos de la tarde vi entrar un buque en el Puerto con la bandera portuguesa, el cual al pasar el Morro fué señalado como procedente de su ultimo Puerto con una bandera encarnada, que significa venido de la Costa de Africa ... Como un cuarto de hora despues, vi que entraba otro

buque con pabellón Español á quien sele puso la misma señal como procedente de la Costa de Africa", en: AHU Madrid, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30, no. 29, La Habana, 7 de Julio de 1838, J. Kennedy (Copia original y traducción).

¹¹⁵ BNC, *Diario de la Habana*, 4 de marzo de 1839, p. 4.

¹¹⁶ Ibíd., 23 de marzo de 1839, p. 4.

¹¹⁷ El 12 de junio de 1839 la goleta de guerra británica H.M. "Pickle" capturó al barco negrero "Sierra de Pilar" cerca de la Isla de Pinos. Este barco tenía a bordo 173 negros bozales, como dicen los papeles de la Comisión Mixta y siguen: "On searching the Slave Vessel for papers, none were found except a sort of log book of the Voyage and a number of letters, among which were some addressed to Pedro Martinez & Co appearing to have been written by an Agent of theirs on the [African] coast" (p. 33). Los esclavos habían sido llevados a bordo del barco "Sierra de Pilar" en diciembre de 1838 en una isla de Cabo Verde. La "Sierra de Pilar" tuvo que transportar esta cargazón de esclavos en lugar del barco negrero "Constitución" (que, a su vez, había sido capturado por las autoridades portuguesas). De la cargazón original habían muerto durante el viaje 176 esclavos. La tarea del "Sierra de Pilar" se describe en los papeles de la Comisión Mixta: "to bring the Negroes for those notorious dealers [Martinez & Co.] to the Havana" [p. 34]; véase: TNA, FO 313/17 (1839-1840), pp. 32-34, relación. 18/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde La Habana, 25 de junio de 1839.

¹¹⁸ Thomas (1997: passim).

¹¹⁹ <www.amistad.org> File://A:/Ezpeleta June 25 1839 (Accedido en 18 de mayo de 2007).

¹²⁰ Saco (1938:334).

¹²¹ Monte (1923-1957: T. IV, p. 131).

¹²² Ibíd., pp. 120, 150, 156.

¹²³ Prohom Durán y Barriendos Vallvé (2004: passim).

¹²⁴ Eltis, Lewis y Sokoloff (2004).

¹²⁵ Zeuske (2005: 65-89) en:

<www.unipotsdam.de/u/romanistik/humboldt/hin/hin11/zeuske.htm>; Zeuske (2008: 148-183).

¹²⁶ Mouser, (1979:97-107); Jones (1983: passim); Jones y Johnson (1980:17-34); Jones (1981:89-106); Novás Calvo (1999); Bahamonde

Magro y Cayuela Fernández (1992: *passim*); Rodrigo y Alharilla (2000; 2002:252-268; 2003: 11-37; 1998:359-397); Fradera (2005).

¹²⁷ BNC, *Diario de la Habana*, 1 de enero de 1838, p. 4.

¹²⁸ Sobre los grupos de inversionistas en la otra infraestructura, la del ferrocarril, casi siempre negreros enriquecidos, véase: Zanetti Lecuona y García Álvarez (1998:105-124), véase también Bahamonde Magro y Cayuela Fernández (1992).

¹²⁹ ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”.

¹³⁰ Un Buenaventura Martorell, propietario y padre del capitán de la polaca goleta “Joven Reyna”, un barco negrero, capturada en 1835, aparece en: TNA, FO 313/13: Entry book (03.3.1834-11.8.1835), pp. 155-156, copia original No. 34/1835 de W.S. Mackay al Duke of Wellington desde La Habana, 11 de abril de 1835.

¹³¹ “Interrogatorio cerrado de José Martorell y Peña”: ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 86v-87v, La Habana, 19 de mayo de 1840.

¹³² Ibíd., f. 86v-87v.

¹³³ Ibíd., f. 87r/v.

¹³⁴ AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1843, “Recibo”, f. 4v-5r., Puerto Príncipe, 18 de Enero de 1843.

¹³⁵ Ibíd., Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, fondo 123, tomo 1838, “Poder esp.l”, f. 111v-112r, Puerto Príncipe, 12 de Junio de 1839.

¹³⁶ Ibíd., fondo 123, tomo 1836-1837, “Venta Real”, f. 189r, Puerto Príncipe, 26 de septiembre de 1937.

¹³⁷ Ibíd., Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Transacción”, f. 265r, Puerto Príncipe, 4 de junio de 1835; Ibíd., tomo 1838, “Traspaso”, f. 102r, Puerto Príncipe, 31 de mayo de 1838; Ibíd., tomo 1839, “Compañía”, f. 215v, Puerto Príncipe 5 de septiembre de 1839; tomo 1840, “Recibo”, f. 94r, Puerto Príncipe, 16 de mayo de 1840; Ibíd., Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, f. 123, tomo 1836-1837, “Cancelación”, f. 397v, Puerto Príncipe, 19 de julio de 1837; Ibíd., tomo 1838, “Venta”, f. 45v, Puerto Príncipe, 7 de abril de 1838; Ibíd., “Cancelación”, f. 75v, Puerto Príncipe, 19 de junio de 1838; Ibíd., “Obligación”, f.

94v, Puerto Príncipe, 6 de julio de 1838; Ibíd., “Obligación”, f. 121r, Puerto Príncipe, 17 de agosto de 1838; “Obligación”, f. 150v, Puerto Príncipe, 12 de septiembre de 1838.

¹³⁸ Ibíd., tomo 1836-1837: “Poder Especial”, f. 394r, Puerto Príncipe, 14 de julio de 1837; sobre la esclavitud en Cienfuegos, véase García Martínez (2008).

¹³⁹ AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, tomo 1839, “Poder Especial”, f. 314r, Puerto Príncipe, 9 de diciembre de 1839.

¹⁴⁰ Archivo Histórico Provincial de Cienfuegos (AHPC), Fondo Protocolos Notariales J.J. Verdaguer, tomo 1842: “Obligación Hipotecaria”, folio 178r-179v, Cienfuegos 1 de septiembre de 1842.

¹⁴¹ Ibíd., tomo 1840: “Obligación Hipotecaria”, f. 210r-211v, Cienfuegos 21 de septiembre de 1840.

¹⁴² Venegas Fornias (2002:100).

¹⁴³ También menciona diferentes tipos de acero y 77½ toneladas inglesas de clavos y alcayatas, véase: AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1843, “Esctra. de contrato”, f. 107r-108v., Puerto Príncipe, 12 de julio de 1843.

¹⁴⁴ Zanetti Lecuona y García Álvarez (1998:113-116).

¹⁴⁵ Solow (1985:99-115); Solow (1987:51-78); Blackburn (1997:509-573); véase en cuanto a la acumulación de capitales en las Américas, que nos parece para el caso de Cuba mucho más interesante: Eltis, Lewis, y Sokoloff (2004: passim).

¹⁴⁶ AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1842, “Testam.to”, f. 93r-93v, Puerto Príncipe, 18 de mayo de 1842.

¹⁴⁷ Ibíd., “Poder gral”, f. 95r, Puerto Príncipe, 21 de Mayo de 1842.

¹⁴⁸ Horton y Horton (2005:116-117); Davis (2006:12-26).

¹⁴⁹ Ortografía original, en: TNA, FO 84/171, p. 160, anexo a la carta de W.S.Mackay al Duque de Wellington, desde La Habana, 24 de marzo de 1835.

¹⁵⁰ Título completo: “Interrogatorio cerrado q.e produce el fiscal de guerra de Marina del Apostadero á consecuencia de los autos del intestado de D. Ramon Ferrer para q.e a su tenor sea examinada la viuda albacea D.a Juana Gonzalez”, en: ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon

Ferrer”, f. 92r-97v, La Habana, pueblo de Regla, 4 de Junio de 1840, en la morada de D.a Juana Gonzalez.

¹⁵¹ Ibíd., f. 92r.

¹⁵² Ibíd., f. 93v.

¹⁵³ Ibíd.

¹⁵⁴ Ibíd.

¹⁵⁵ Ibíd., f. 94r.

¹⁵⁶ Ibíd., f. 94v.

¹⁵⁷ Ibíd., f. 95r.

¹⁵⁸ Ibíd., f. 95v.

¹⁵⁹ Ibíd.

¹⁶⁰ Ibíd., f. 96r.

¹⁶¹ Ibíd.

¹⁶² Ibíd., f. 96v. Juana González sabe firmar.

¹⁶³ Por ser moribundos.

¹⁶⁴ ANC, AP, leg. 48, no. 24: “Expediente sobre denuncia del Consul Ingles de que el buque Lady Suffolk mandado por D.n Eugenio Viñas hizo de un desembarco de 1100 á 1200 negros bozales entre Mariel y Bahía Honda, pero q.e posteriormente supo que el alijo tuvo lugar en la ensenada de Cochinos, jurisdicción de Cienfuegos. Nota: El Cónsul se nombra Jos: I. Crawford, La Habana, 5 de Junio de 1853, f. 20r-22v.

Referencias

Archivos

Archivo General de Indias (AGI) Sevilla, España, Ultramar, 358 (1830), “Licencias de embarque a la isla de Cuba”.

AGI, Ultramar, 358 (1830), Licencias de embarque a la isla de Cuba, No. 69 : “Ramón Ferrer y Xifra”, f. 1r-9r.

AGI, Santo Domingo, leg. 2206, 1833-1834: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”.

AGI, Santo Domingo, leg. 2203, 1821-1823: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”.

AGI, Santo Domingo, leg. 2204, 1823-1829: "Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba".

AGI, Santo Domingo, leg. 2205, 1830: "Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba".

Archivo Nacional de Cuba (ANC), Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): "Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer".

ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): "Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer": "Declaración de Juan Bautista Gutierrez", Guanaja, 30 de septiembre de 1839, f. 25r/v.

ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): "Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer": "Interrogatorio cerrado de José Martorell y Peña", La Habana, 19 de Mayo de 1840, f. 86v-87v.

ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): "Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer", La Habana, Regla: "Interrogatorio cerrado q.e produce el fiscal de guerra de Marina del Apostadero á consecuencia de los autos del intestado de D. Ramon Ferrer para q.e a su tenor sea examinada la viuda albacea D.a Juana Gonzalez", en la morada de D.a Juana Gonzalez, 4 de Junio de 1840, f. 93r-97v.

ANC, Fondo Miscelanea (FM), leg. 2344, no. Aa (1836): "Entrada de la Goleta Española Cos.[ter]a Amistad su patron D.n Damian Ferrer procedente de la Habana con diez y seis permisos. Anclada en Guanaja el 18 de Feb.o".

ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): "Entrada de la Goleta Española Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre".

ANC, GSC, leg. 840, No. 28246 (1835): "Tratado entre España e Inglaterra para la represión de la trata de africanos".

ANC, AP, leg. 48, no. 24: "Expediente sobre denuncia del Consul Ingles de que el buque Lady Suffolk mandado por D.n Eugenio Viñas hizo de un desembarco de 1100 á 1200 negros bozales entre Mariel y Bahía Honda, pero q.e posteriormente supo que el alijo tuvo lugar en la ensenada de Cochinos, jurisdicción de Cienfuegos. Nota: El Cónsul se nombra Jos: I. Crawford, La Habana, 5 de Junio de 1853.

ANC, Gobierno Superior Civil (GSC), leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): "El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevacion ejecutada por los negros que conducia la Goleta costera nombrada la Amistad".

ANC, Fondo Tribunal de Comercio, 1841, legajo 285, no. de orden 4-5.

ANC, GSC, leg. 967, no. 34183: "Expediente promovido por consecuencia de la reclamación de la morena Juana Socarrás respecto á su estado y el de sus hijos", Remedios, 30 de octubre y 30 de noviembre de 1866; La Habana, 6, 8, 30 de noviembre 1866.

Biblioteca Nacional de Cuba, La Habana (BNC), Colección Cubana (CC),

Colección de Manuscritos (C.M.) Bachiller: “Estrada, R.B., Geografía. Relación de un viaje a las islas de Cabo Verde, y algunos puntos del y Río Pongo”, s.l., s.a. [La Habana, ca. 1835], (27 pliegos; C.M. Bachiller No. 417).

Archivo Histórico Provincial de Camagüey (AHPCam), Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta R.I [Real]”, f. 123r., Puerto Príncipe, 26 de Septiembre de 1834.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta r.I”, f. 125r-125v., Puerto Príncipe, 29 de Septiembre de 1834.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1843, “Recibo”, f. 4v-5r., Puerto Príncipe, 18 de Enero de 1843.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, fondo 123, tomo 1838, “Poder esp.l”, f. 111v-112r, Puerto Príncipe, 12 de Junio de 1839.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, fondo 123, tomo 1836-1837, “Venta Real”, f. 189r, Puerto Príncipe, 26 de septiembre de 1837.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Transacción”, f. 265r, Puerto Príncipe, 4 de junio de 1835.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1838, “Traspaso”, f. 102r, Puerto Príncipe, 31 de mayo de 1838.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1839, “Compañía”, f. 215v, Puerto Príncipe 5 de septiembre de 1839.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1840, “Recibo”, f. 94r, Puerto Príncipe, 16 de mayo de 1840.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, f. 123, tomo 1836-1837, “Cancelación”, f. 397v, Puerto Príncipe, 19 de julio de 1837.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, tomo 1838, “Venta”, f. 45v, Puerto Príncipe, 7 de abril de 1838.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, tomo 1838, “Cancelación”, f. 75v, Puerto Príncipe, 19 de junio de 1838.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, tomo 1838, “Obligación”, f. 94v, Puerto Príncipe, 6 de julio de 1838.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, tomo 1838, “Obligación”, f. 121r, Puerto Príncipe, 17 de agosto de 1838.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, tomo 1838, “Obligación”, f. 150v, Puerto Príncipe, 12 de septiembre de 1838.

AHPCam, Protocolos Notariales José Rafael Castellanos, tomo 1838, tomo 1836-1837: “Poder Especial”, f. 394r, Puerto Príncipe, 14 de julio de 1837.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, tomo 1839, “Poder Especial”, f. 314r, Puerto Príncipe, 9 de diciembre de 1839.

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo

- 1842, "Testam.to", f. 93r-93v, Puerto Príncipe, 18 de Mayo de 1842.
 AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1842, "Poder gral", f. 95r, Puerto Príncipe, 21 de Mayo de 1842.
 AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1843, "Esctra. de contrato", f. 107r-108v., Puerto Príncipe, 12 de Julio de 1843.
- Archivo Histórico Provincial de Cienfuegos (AHPC), Fondo Protocolos Notariales J.J. Verdaguer, tomo 1840: "Obligación Hipotecaria", f. 210r-211v, Cienfuegos 21 de septiembre de 1840.
 AHPC, Fondo Protocolos Notariales J.J. Verdaguer, tomo 1842: "Obligación Hipotecaria", folio 178r-179v, Cienfuegos 1 de septiembre de 1842.
- Archivo Histórico Provincial de Matanzas (AHPM), Fondo Esclavos Bozales, leg. 21, exp. 21 (Agosto 20 de 1833).
- Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba (AHPStA), Fondo Protocolos, Escribanía Heraclio García, tomo (t.). 210 (1844), f. 128r/128v: "Venta de esclavos", Manuel Collazo a favor de D. Salvador Camps [sin numeración de escrituras], Santiago de Cuba, 29 de octubre de 1844.
- AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 9r/v: "Venta de esclavos", D.a Micaela Gonzalez á D.n Juan Barcelo, Santiago de Cuba, 19 de enero de 1857; así como: Ibid., f. F. 9v/10r: "Venta de esclavo", D.a Manuela Diaz á D.n Juan Barceló, Santiago de Cuba, 19 de enero de 1857 [sic].
- AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 21v: "Venta de esclava", D.n Pablo Simon á D.n Ruperto Galan, Santiago de Cuba, 10 de febrero de 1857.
- AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 37r/v: "Venta de esclavos", D.a Dominga Acosta á D.n Juan Milá, Santiago de Cuba, 12 de marzo de 1857; sowie: AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 51r/v: "Venta de esclavo", Lic. D. Lino Guerra á D. Juan Milá, Santiago de Cuba, 17 de Abril de 1857.
- AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 52v/53v: "Venta de esclavas", M.ma Juana Petit á D.n Majin Masó y Girar, Santiago de Cuba, 18 de Abril de 1857. Madama Petit es también "natural de Sto. Domingo en la parte francesa".
- AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 91v/92r: "Venta de esclavas", D.n Eduardo Escudero á Pedro Vivó, Santiago de Cuba, 16 de Julio de 1857; así como: AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, Bd. 489 (1857), f. 98r/v: "Venta de esclavo", D.n Gregorio Sta Ana á Pedro Vivó, Santiago de Cuba, 7 de Agosto de 1857.
- AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 107v: "Venta

de esclavo”, D. Heraclio Garcia á D. Ramon Mascaró y D. Manuel Pascual, Santiago de Cuba, 16 de Julio de 1857.

AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 110v/111r: “Venta de esclavo”, D.a Ysabel Bell de Herrera á D. Ramon Mascaró y D. Manuel Pascual, Santiago de Cuba, 2 de Septiembre de 1857.

AHPStA, Fondo Protocolos, Escribanía de Lasso, t. 489 (1857), f. 118v/119r: “Venta de esclava”, D.a Juana Fran.ca Martinez á D. Juan Sarda, Santiago de Cuba, 30 de Septiembre de 1857.

Archivo Histórico Nacional (AHN) Madrid, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30: “Negros, 1838. Buque de Vapor Principeño. Los comisarios Británicos dán parte del desembarco que ha efectuado de negros vozales en la costa de Tallapiedra”.

AHN, “Dec.on del testigo D. Ramon Ferrer [Declaración del testigo Don Ramón Ferrer]”, leg. 8024/30, no. 6: “Testimonio dela sumaria formada á conseq.a de queja producida p.r los Com.s de S.M.B contra el barco de vapor Principeño sobre haber introducido en este puerto negros bozales”, La Habana, 22 de mayo de 1838, Juan B. Topete.

AHN Madrid, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30, no. 5: carta de Joaquin de Espeleta desde la Habana, 30 de Mayo de 1838 al primer Secretario de Estado en Madrid.

AHN, Estado, Trata de negros, leg. 8015/32: “1838 Bergantin Aguila Vengadora. Vide [See] Vapor Principeño”.

AHN, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30: “Negros, 1838. Buque de Vapor Principeño. Los comisarios Británicos dán parte del desembarco que ha efectuado de negros vozales en la costa de Tallapiedra”.

AHN, Estado, 8018/27 can be found a notice: “Negros. 1838. Escuna – Eliza vide Vapor Principeño”.

AHN, leg. 8018/28: “Negros. 1838. Bergantin Esplorador. Capitan D. Blas Mariano Gorde. Los Comisarios B.cos denuncian como procedente de la Costa de Africa vide Vapor – Principeño”.

AHN, leg. 8020/21: “Negros. 1838. Bergantin – Irene, Capitan Ageo vide Vapor Principeño”.

AHN, leg. 8019/37 “Negros. 1838. Bergantin Gollup vide Vapor Principeño”.

AHN, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30, no. 29, La Habana, 7 de Julio de 1838, J. Kennedy (Copia original y traducción).

Instituto do Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde (IAHN CV), Praia, Santiago, Secretaria Geral de Governo (1803-1927), SR 10 Comissão Mista Luso-Britanica.

IAHN CV, ACL – SSG/A/A1/A1.10/cx [caixa] 73-4: Processo de julgamento da Comissão Mista Luso-Britanica na Serra Leoa: o caso do navio “Espe-

rança”, Outubro 1838.

IAHN CV, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, Abril de 1837 a 17 de Fevereiro de 1840, Alfândega Praia; f. 61r, Março 30 [1838].

IAHN CV, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, Abril de 1837 a 17 de Fevereiro de 1840, Alfândega Praia.

IAHN CV, Correspondência Reservada, Quartel General, na Brava, 11 de Janeiro de 1840 – 17 de Decembro de 1855, João Fontes Pereira de Mello, Governador Geral; IAHN CV, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, de Decembro de 1841 a 14 de Fevereiro de 1842, Alfândega Praia.

IAHN CV, Santiago, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios vindos da fora da Província (“Entradas de navios de longo curso”), Novembro 1844 - Março 1848, Alfândega Praia.

IAHN CV, Reportação prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de registro de entrada de navios estrangeiros, Janeiro 1844-Junho 1850, Alfândega Sal Rei.

Arxiu Històric Municipal Fidel Fita (AHMFF), Arenys de Mar: “Diario de Vitacora para la navegacion de la Polacra-goleta la Bella Antonia de la matricula de Barcelona al mando del Capitan D. José Zaragoza 3.r Piloto de la mat. a de Villa Joyosa desdel [sic] Pto. de Barcelona al de la Habana y regreso por el 2do Piloto D. Buenav.a Adroher de la matricula de San Pol distrito de Arenys encargado de su derrota y embarcado en dcho. Buque el dia 2 de Diz.bre de 1834” (Còdex 1111: “Parte de los Viages de Buenaventura Adroher y Fontrodona”, 1828-1851).

AHMFF: “Diario de Vitacora, para la navegacion de la Polacra-goleta Española la Bella Anto- (x) nia, al mando del Cap.n y Piloto D. Buenav.a Adroher de la matricula de San Pol, desdel [sic] 24 de Junio de 1835” (Còdex 1111: “Parte de los Viages de Buenaventura Adroher y Fontrodona”, 1828-1851).

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) Lisboa, Cabo Verde, 1836, caixa 54, No. 35: carta del Governador Domingo Correa Arauca a Manoel Gonçalves de Miranda, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, desde el “Quartel do Governo Civil e Militar da Província de Cabo Verde na Villa de S. Felippe da Ilha do Fogo”, 10 de Septembro de 1836.

AHU, Cabo Verde, 1836, caixa 54: “Mappa dos Navios Estrangeiros vendidos aos Negociantes d'esta Praça, que por liberação do ex Governador Joaquim Pereira Marinho so pagarão 5 por cento de Direitos do Paço da Madeira, devendo pagar 15 por cento por excederem aos cinco annos de contrução na conformidade do Regimento do Paço da Madeira”, 15 de Diciembre de 1836, Antonio Jose Cordeiro, director de la Alfandega da Ilha de San-

Thiago de Cabo Verde, Praia.

AHU, C. Verde, 1840-1843, Maço 2, (781), copia original y traducción al inglés de una carta del embajador inglés Howard de Walden desde Lisboa al ministro de exterior de Portugal, 14 Março de 1843.

The National Archives (TNA), Kew Gardens, UK, Foreign Office (FO) 313/13: *Archives of Havana Slave Trade Commission, Entry book (No. 11 of 3d March of 1834 to No. 61 of 11 August of 1835)*, pp. 57-61, relación (copia original) No. 37/1834: William S. Mackay a Lord Palmerston desde La Habana, 27 de noviembre de 1834.

TNA, FO 84/171, p. 157, carta de W.S. Mackay al Duque de Wellington, desde La Habana, 24 de marzo de 1835.

TNA, FO 313/13: *Entry book (03.3.1834-11.8.1835)*, p. 133, carta (copia original) No. 26/1835 de W.S. Mackay al “Duke of Wellington”, La Habana, 24 de marzo de 1835.

TNA, FO 313/13: *Entry book (03.3.1834-11.8.1835)*, copia original No. 34/1835 de W.S. Mackay al Duke of Wellington desde la Habana, 11 de abril de 1835, pp. 155-156.

TNA, FO 313/14, *Entry books* (24 de agosto de 1835-25 de octubre de 1836), copia original de una relación de Edward Schenley, miembro de la comisión mixta de La Habana, No. 46/1836 desde La Habana, 30 de julio de 1836, al vizconde Palmerston, pp. 184-188.

TNA, FO 313/16 (1837-1838), carta (copia original y anejos Nos. 19/61 y 7/61) No. 60/1837 de Kennedy y Schenley a Lord Palmerston, desde La Habana, 17 de noviembre de 1837 (H.M. Sloop “Ringdone” vs. Schooner “Vencedora”), pp. 2-12.

TNA, FO 313/17 (1839-1840), relación 18/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde La Habana, 25 de junio de 1839, pp. 32-34.

TNA, FO 313/17 (1839-1840), Relación 23/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde la Habana, 15 de julio de 1839, pp. 37-28.

TNA, FO 313/17 (1839-1840), Relación 28/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde La Habana, 22 de agosto de 1839, pp. 43-45.

Yale University Library, Manuscript Collections, Ms 55, Series VII, Box 135, Folder 1243: Baldwin, Roger Sherman Legal Papers Briefs, 1836-39 (sin foliación).

Yale University, Beinecke Rare Books and Manuscript Library, New Haven, Connecticut, U.S.A.

“Expediente relativo a la construcción del fuerte en el Surgidero de Guanajas (1821)” en Museo Histórico Ignacio Agramonte, Camagüey, Cuba, Documentos.

Periódicos

“Habana. Extracto de una carta particular, Ingenio Jesús María de la Siguapa y junio 2 de 1836”, en: *Diario de la Habana*, La Habana, junio 10 de 1836 (BNC, La Habana), p. 2.

Noticioso de Ambos Mundos. Dedicado á las Artes, Comercio, Agricultura, Política y Bellas Letras, Año 4º, Nueva York, Sábado, Septiembre 28 de 1839, No. 196, p. 1, en: ANC, GSC, leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevación ejecutada por los negros que conducía la Goleta costera nombrada la Amistad” (sin foliación general, pero hay sendos documentos foliados).

Diario de la Habana, Enero 1ro de 1838 (BNC, La Habana), p. 4.

Diario de la Habana, Enero 16 de 1838, p. 4 (BNC, La Habana).

Diario de la Habana, Marzo 4 de 1839 (BNC, La Habana), p. 4.

Diario de la Habana, Marzo 23 de 1839 (BNC, La Habana), p. 4.

Literatura

Alencastro, Luiz Felipe de. 2000. *O Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos 16. e 17.* São Paulo : Companhia das Letras.

Arnalte, Arturo. 1996. “Cónsules, comerciantes y negreros (españoles en Sierra Leona en el siglo XIX)”. *Estudios Africanos*, Vol. X, Nos. 18-19:65-79.

_____. 2001. *Los últimos esclavos de Cuba. Los niños de la goleta Batans*. Madrid: Alianza Editorial.

Bahamonde Magro, Ángel y José G. Cayuela Fernández. 1992. *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Madrid: Alianza Editorial.

Berlin, Ira. 1998. *Many Thousands Gone: The First Two Centuries of Slavery in North America*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press.

Blackburn, David. 1997. “New World Slavery, Primitive Accumulation and British Industrialization.” Pp. 509-573 en *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern 1492-1800* por David Blackburn. London/New York: Verso.

Canot, Theodore. 2003. *Abenteuer afrikanischer Sklavenhändler*. Wiesbaden: fourierverlag [Publicación de la versión de 1854 en alemán: Canot; Brantz Mayer. 1969. *Adventures of an African Slave; an Account of the Life of Captain Theodore Canot, Trader in Gold, Ivory, and Slaves on the Coast of Guinea*. New York: Dover Publications (Original: Canot, 1976. *A Slaver's Log Book: or 20 Years' Residence in Africa : the Original Manuscript*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall)].

Christopher, Emma. 2006. *Slave Ships and Their Cargoes, 1730-1807*. Cambridge [etc.]: Cambridge University Press.

- Clarence-Smith, William Gervase. 1984. "The Portuguese Contribution to the Cuban Slave and Coolie Trades in the Nineteenth Century". *Slavery and Abolition* 5:25-33.
- _____. 1988. «La traite portugaise et espagnole en Afrique au dix-neuvième siècle.» T. II. Pp. 425-434 en *De la traite à l'esclavage, Ve au XIXème siècle: Actes du Colloque International sur la Traite des Noirs (Nantes 1985)*, editado por Serge Daget, 2 vols. Paris/Nantes : Société Française d'Histoire d'Outre-mer and Centre de Recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique.
- Conrad, Robert. 1969. "The Contraband Slave Trade to Brazil, 1831-1845". *Hispanic American Historical Review (HAHR)* 49:617-638.
- Coronil, Fernando. 1995. "Transculturation and the Politics of Theory. Countering the Center, Cuban Counterpoint". [introducción] Pp. IX-LVI en *Cuban Counterpoint. Tobacco and Sugar* por Fernando Ortiz. Durham: Duke University Press.
- Davis, David Brion. 2006. *Inhuman Bondage. The Rise and Fall of Slavery in the New World*. New York: Oxford University Press.
- Dorsey, Joseph C. 2003. *Slave Traffic in the Age of Abolition: Puerto Rico, West Africa, and the Non-Hispanic Caribbean, 1815-1859*. Gainesville: University Press of Florida.
- Dow, George Francis. 1927. *Slave Ships and Slaving*, with an introduction by Capt. Ernest H. Pentecost. Salem, MA: Marine Research Society.
- Eltis, David, Frank Lewis y Kenneth Sokoloff, eds. 2004. *Slavery in the Development of the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Farrow, Anne, Joel Lang y Jennifer Frank. 2005. "New York's Slave Pirates." Pp. 121-137 en *Complicity. How the North Promoted, Prolonged, and Profited from Slavery*. New York: Ballantine Books.
- Fontana, Josep. 2005. "Introducción". Pp. 9-12 en *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*, por Peter Linebaugh y Marcus Rediker. Prólogo de Josep Fontana. Traducción castellana de Mercedes García Garmilla. Barcelona: Crítica (versión en inglés: Linebaugh, Peter y Marcus Rediker. 2000. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press).
- Fradera, Josep Maria. 1984. "La participació catalana en el trafic d'esclaus, 1789-1845." *Recerques* 16:119-139.
- _____. 2005. *Colonias para después de un imperio*. Barcelona: edicions bellaterra.
- Franco, José Luciano. 1980 (1996). *Comercio clandestino de esclavos*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Füllberg-Stolberg, Katja. 2001. "Transatlantische Biographien. Sarah Margru Kinson und Claudius A. Clements – zwei afro-amerikanische Missionskarrieren zwischen Sierra Leone und den USA (1840-1900)" [“Biografías

- transatlánticas. Sarah Margru Kinson y Claudius A. Clements – dos carreras misioneras entre Sierra Leona y los Estados Unidos”], en Heidrich, Petra; Liebau, Heike, eds., *Akteure des Wandels. Lebensläufe und Gruppenbilder an Schnittstellen von Kulturen*, Berlin: Das Arabische Buch, 2001 (Studien/ Zentrum Moderner Orient, Geisteswissenschaftliches Zentrum Berlin, e.V.;14), pp. 45-70.
- _____. 2003. “From the *Amistad* Slave Rebellion to the Christian Mendi Missions in West Africa: The African American Career of Sarah Margru Kinson”. Pp. 147-161 en *Critical Voicings of Black Liberation. Resistance and Representations in the Americas*, editado por Kimberley L. Phillips, Hermine D. Pinson, Thomas Lorenzo y Hanna Wallinger. Münster [etc.]: LIT Verlag.
- Gámez Duarte, Feliciano. 2004. “Corsarios en las guerras de independencia de Hispanoamérica: entre el patriotismo y la delincuencia”. Pp. 251-262 en *La Ilusión Constitucional: Pueblo, Patria, Nación: De la Ilustración al Romanticismo. Cádiz, América y Europa ante la modernidad 1750-1850*, editado por Alberto Santana. Cádiz: Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- García Cantús, M. Dolores. 2006. “Gallinas: En el corazón de las tinieblas.” T. I. Pp. 131-136 en *Fernando Poo: Una aventura colonial española*, por M. Dolores García Cantús, 2 vols. Barcelona: CEIBA. (T. I: *Las islas en litigo: Entre la esclavitud y el abolicionismo, 1777-1846*).
- García Martínez, Orlando. 2008. *Esclavitud y colonización en Cienfuegos 1819-1879*. Cienfuegos: Ediciones Mecenas.
- García Rodríguez, Gloria. 1996. *La esclavitud desde la esclavitud. La visión de los siervos*. México: Centro de Investigación Científica “Ing. Jorge Y. Tamayo”.
- Harms, Robert. 2002. *The Diligent. A Voyage Trough the Worlds of Slave Trade*. New York: Basic Books.
- Heywood, Linda, ed. 2002. *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Horton, James O. y Lois Horton. 2005. *Slavery in the Making of America*. Oxford. New York [etc.]: Oxford University Press.
- Instituto de Historia de Cuba. 1994, 1996 y 1998. *Historia de Cuba*, 3 vols. La Habana: Editora Política (T. I: *La Colonia. Evolución socioeconómica y formación nacional de los orígenes hasta 1867*).
- Johnson, M. Sherry. 1999. “The Rise and Fall of Creole Participation in the Cuban Slave Trade, 1789-1796”. *Cuban Studies* 30:52-75.
- _____. 2001. *The Social Transformation of Eighteenth Century Cuba*. Gainesville [etc.] : University Press of Florida.
- Jones, Adam y Marion Johnson. 1980. “Slaves from the Windward Coast”. *Journal of African History* 21:17-34.
- Jones, Adam. 1981. “Theophile Conneau at Galinhas and New Sestos, 1836-1841: A Comparison of the Sources”. *History in Africa* 8:89-106.

- _____. 1983. *From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhos County (West Africa) 1730-1890*. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag GmbH.
- Jones, Howard. 1987. *Mutiny on the Amistad: The Saga of a Slave Revolt and Its Impact on American Abolition, Law, and Diplomacy*. New York: Oxford University Press.
- Law, Robin. 2004. "Yoruba Liberated Slaves Who Returned to West Africa". Pp. 349-365 en *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, editado por Toyin Fayola y Matt Childs. Bloomington: Indiana University Press (*Blacks in Diaspora*).
- Lezama Lima, José. 1994. "Conferencia sobre Gertrudis Gómez de Avellaneda." P. 155 en *Fascinación de la memoria. Textos inéditos de José Lezama Lima*, por Iván González Cruz. La Habana : Letras Cubanas.
- Linebaugh, Peter y Markus Rediker. 2000. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston, MA: Beacon Press.
- _____. 2005. *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Prólogo de Josep Fontana. Traducción castellana de Mercedes García Garmilla. Barcelona: Crítica, pp. 9-12.
- Lovejoy, Paul E. y Robin Law. 1997. "The Changing Dimensions of African History: Reappropriating the Diaspora". Pp. 181-200 en *Rethinking African History*, editado por Simon McGrath, Charles Jedrej, Kenneth King y Jack Thompson. Edinburgh:Centre of African Studies.
- Lovejoy, Paul E. 2004. "The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade". Pp. 40-55 en *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, editado por Toyin Falola y Matt Childs. Bloomington: Indiana University Press (*Blacks in Diaspora*).
- Lucena Salmoral, Manuel. 2002. "Le projet espagnol de transfert en Afrique des esclaves affranchis cubains." Pp. 365-375 en *Déraison, Esclavage et Droit: Les fondements idéologiques et juridiques de la traite négrière et de l'esclavage*, dirigido por Isabel Castro Henriques y Louis Salas-Molins. Paris: Éditions UNESCO.
- Maluquer de Motes, Jordi. 1974. "La burgesia catalana i l'esclavitud colonial: Modes de producció i pràctica política". *Recerques* 3:83-136.
- _____. 1987. "L'emigració i el comerç català a les Antilles durant la primera meitat del segle XIX". Pp. 349-360 en *2nes Jornades d'Estudis Catalano-Americanos*. Barcelona: Maig.
- Marrero Cruz, Eduardo. 2006. "Traficante de esclavos y chinos". Pp. 46-79 en *Julián de Zulutea y Amondo. Promotor del capitalismo en Cuba*. La Habana: Ediciones Unión.
- Martin, Christopher. 1970. *The Amistad Affair*. London: Abelard-Schuman.
- Mintz, Sidney y Richard Price. 1992. *The Birth of African-American Culture : An Anthropological Perspective*. Boston: Beacon Press.
- Monte, Domingo del. 1923-1957. *Centón epistolar de Domingo del Monte*, con un prefacio, anotaciones y una tabla alfabética por Domingo Figarola-

- Caneda, 7 vols. La Habana : Academia de la Historia; Imprenta "El Siglo XX".
- Mouser, Bernard L. 1979. "Théophilus Conneau: The Saga of a Tale". *History in Africa* 6:97-107.
- Murray, David R. 1980. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Novás Calvo, Lino. 1999. *El Negrero. Vida novelada de Pedro Blanco Fernández de Trava*, prólogo de Abilio Estévez. Barcelona: Tusquets Editores, S.A.
- Ortiz, Fernando. 1916. *Hampa afro-cubana: Los negros esclavos. Estudio sociológico y de derecho público*. La Habana: Revista Bimestre Cubana.
- _____. 1976. "El arribo a Cuba. Privilegios de los barcos negreros. El contrabando favorecido por el cohecho". Pp. 163-164 en *Los negros esclavos* por Fernando Ortiz. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Osagie, Iyonolu Folayan. 2000. "The Amistad Story in the American Context". Pp. 4-23 en *The Amistad Revolt. Memory, Slavery, and the Politics of Identity in the United States and Sierra Leone* por Iyonolou Folayan Osagie. Athens and London: University of Georgia Press.
- Paz Sánchez, Manuel de y Manuel Hernández. 1992. "Cuba y Puerto Rico a mediados del siglo XIX". Pp. 57-73 en *La esclavitud blanca. Contribución a la historia del inmigrante canario en América. Siglo XIX*, por Manuel de Paz Sánchez y Manuel Hernández. Santa Cruz de Tenerife: Taller de Historia.
- _____. 2003. "América en el corazón". Pp. 223-241 en *La ciudad. Una historia ilustrada de Santa Cruz de la Palma* por Manuel de Paz Sánchez. Santa Cruz de la Palma: Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma; Centro de la Cultura Popular Canaria.
- Prohom Durán, Marc J. y Mariano Barriendos Vallvé. 2004. "Los diarios de navegación catalanes: una nueva fuente de datos climáticos sobre los océanos (siglos XVIII a XX)". Pp. 519-528 en *El Clima, entre el mar y la montaña. Publicaciones de la Asociación Española de Climatología* (AEC), Serie A, nº 4, editado por J.C. García Codrón, C. Diego Liaño, P. Fdez. De Arróyabe, C. Garmendia y D. Rasilla.
- Rediker, Markus. 2007. "Sierra Leone and the Windward Coast". Pp. 82-84 en *The Slave Ship. A Human History*, por Markus Rediker. New York: Viking.
- _____, Cassandra Pybus y Emma Christopher, eds. 2007. «Introduction». Pp. 1-19 en *Many Middle Passages. Forced Migration and the Making of the Modern World*. Berkeley [etc.]: University of California Press.
- Reis, João, Flávio dos Santos Gomes y Marcus J.M. de Carvalho. 2004. "África e Brasil entre margens: aventuras e desaventuras do africano Rufino José Maria". *Estudos Afro-Asiáticos*, Año 26, 2:257-302.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 1998. "Con un pie en Catalunya y otro en Cuba: La familia Samá, de Vilanova". *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, num XVI:359-397.

- _____. 2000. *Los Marqueses de Comillas 1817-1925. Antonio y Claudio López*. Madrid: LID Editorial Empresarial, S.L.
- _____. 2002. “Los ingenios San Agustín y Lequeitio (Cienfuegos): un estudio de caso sobre la rentabilidad del negocio del azúcar en la transición de la esclavitud al trabajo asalariado (1870-1886)”. Pp. 252-268 en *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado. Homenaje a M. Moreno Fraginals*, compilado por José A. Piquer. México, etc.: Fondo de Cultura Económica.
- _____. 2003. “Los Goytisolo. De hacendados en Cienfuegos a inversores en Barcelona”. *Revista de Historia Industrial* 23:11-37.
- Rose, Carol M. 1994. “Possession as the Origin of Property” y “Property as Storytelling: Perspectives from Game Theory, Narrative Theory, Feminist Theory”. En *Property and Persuasion: Essays on the History, Theory, and Rhetoric of Ownership* por Carol M. Rose. Boulder, CO: Westview Press.
- Saco, José Antonio. 1938. *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países americano-hispanos*. Con documentos y juicios de F. Arango y Parreño, Félix Varela, Domingo del Monte, Felipe Poey, José de la Luz y Caballero, José Silverio Jorrín, Enrique José Varona y otros, pról. por F. Ortiz. 4 Vols. La Habana: Cultural S.A. (Colección de Libros Cubanos, toms. XXXVII-XXXX).
- Sarracino, Rodolfo. 1988. “Odisea de los esclavos en la goleta ‘Amistad’”. Pp. 31-46 en *Los que volvieron a África* por Rodolfo Sarracino. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Silva, L.G. 2004. “La captivité des eaux: Marins esclaves et violence a bord des navires de cabotage (Brésil, XIXe siècle).» Pp. 235-249 en *La violence et la mer dans L'espace atlantique (XIIe-XIXe siècles)*, editado por M. Augeron y M. Tranchant. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Snediker, Quentin. 1998. “Searching for the Historic *Amistad*”. *The Log of Mystic Seaport* 49:4 (Spring):107-108.
- Solow, Barbara L. 1985. “Caribbean Slavery and British Growth: The Eric Williams Hypothesis”. *Journal of Developmental Economics* 17:99-115.
- _____. 1987. “Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run”. Pp. 51-78 en *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*, editado por Barbara Lewis Solow y Stanley L. Engerman. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sosa Rodríguez, Enrique. 1998. *Negreros, catalanes y gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*. La Habana: Fundación Fernando Ortiz (Colección La Fuente Viva).
- Sweet, James H. 2003. *Recreating Africa: Culture, Kingship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Taylor, Eric Robert. 2006. “The Case of the *Amistad*.” Pp. 151-156 en *If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*, por Eric Robert Taylor. Baton Rouge: Louisiana State University Press.

- _____. 2006. "Chronology of Shipboard Slave Revolts, 1509-1865". Pp. 179-213, *ibid.*
- Thomas, Hugh. 1997. *The Slave Trade. The History of the Atlantic Slave Trade 1440-1870*. London [etc.]: Macmillan Publishers.
- Venegas Fornias, Carlos. 2002. *Cuba y sus pueblos. Censos y mapas de los siglos XVIII y XIX*. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello.
- Zanetti Lecuona, Oscar y Alejandro García Álvarez. 1987. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- _____. 1998. *Sugar and Railroads. A Cuban History, 1837-1959*. Chapel Hill & London: The University of North Carolina Press.
- Zeuske, Michael. 2006. "Atlantik, Sklaven und Sklaverei – Elemente einer neuen Globalgeschichte". [Atlántico, esclavos y esclavitud – elementos de una nueva historia global] en *Jahrbuch für Geschichte der Europäischen Expansion* 6:9-44.
- _____. 2008. "Comparing or Interlinking? Economic Comparisons of Early Nineteenth-Century Slave Systems in the Americas in Historical Perspective." Pp. 148-183 en *Slave Systems. Ancient and Modern*, editado por Enrico Dal Lago y Constantina Katsari. Cambridge [etc.]: Cambridge University Press.
- _____. 2008. "Tres amistades (o más): Varias películas en una". *Caribbean Studies* 36(1):271-276.
- _____. 2010. "Atlantischer Sklavenhandel und *Cuba grande*." [Trata atlántica y *Cuba grande*] en *Sklaven und Sklaverei auf Kuba (1492-1970)* [Esclavos y esclavitud en Cuba (1492-1970) por Michael Zeuske. Leipzig: Leipziger Universitätsverlag (en preparación).

Testimonios, páginas o portales electrónicos, y otras fuentes

Africans Taken in the Amistad. Congressional Document, Containing the Correspondence, &c. en Relation to the Captured Africans, New York: For sale at the Anti-Slavery Depository, 1840, pp. 1-48 (Doc. No. 185) (Folio número 4 en el tomo de diversos folios en la Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110). Accedido 24 de marzo de 2006. <www.amistad.mysticseaport.org/library/misc/barber.1840.amis.capt.htmlinitial.investigation>, véase también: Barber, John W., compilador, *A History of the Amistad Captives*, New Haven, CT: Published by E.L. & J.W. Barber, 1840 [reimpresión del original en *Special Journal Reprint of the Journal of the New Haven Colony Historical Society* Vol. 36:2 (Spring 1990)], p. 6 (El original del folio de Barber se halla bajo el número 1 en el tomo de diversos folios sobre el caso *Amistad* con el título "The Amistad Captives" en Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110).

Barber, John W., comp. 1840. "A History of the Amistad Captives". New Haven,

- CT: Published by E.L. & J.W. Barber en: <<http://amistad.mysticseaport.org/library/misc/barber.1840.amis.capt.html>>. (Accedido 24 de marzo de 2006).
- Documentos de a bordo de la goleta “Amistad” en The National Archives, EE.UU. Accedido el 18 de mayo de 2007 <www.amistad.org/File://A:/Ezpeleta June 25>, 1839).
- Holabird, Mr. 1839. Letter to Mr. Forsyth, 5 de noviembre de 1839, anejos y traducción en: U.S. Congress. House. Africans Taken in the Amistad. 26th Congress, 1st sess., 1840. H. Doc. 185. pp. 42-54, en: <<http://amistad.mysticseaport.org/library/diplomacy/amistad.library>>.
- “Interrogatorio” (Lewis Tappan). Accedido el 18 de julio de 2007 <www.amistad.mysticseaport.org/library/news/nyca/amistad.library.fmp?-database=amistad.library.fmp&-layout=html&-response=%2fsearch%2fframeset.lasso&fullURL=%22/library/news/nyca/1839.09.13.cinque-sint%22&-search>.
- “Introductory Narrative” en *The African Captives. Trial of the Prisoners of the Amistad on the Writ of Habeas Corpus, before the Circuit Court of the United States, for the District of Connecticut, at Hartford; Judges Thompson and Judson, September Term, 1839*, New York: Published and for Sale at 143 Nassau Street, 1839, pp. I-VI. Este folio está identificado con el núm. 3 en el tomo sobre el caso *Amistad* en Beinecke, Cb 79110.
- “Licencia”. Accedido el 26 de mayo de 2004 <www.amistad.mysticseaport.org>.
- “Protection for Celestino Ferrer. Comandancia de Matriculas”. Accedido el 26 de mayo de 2004 <www.amistad.mysticseaport.org>.
- “Rough notes of testimony from Don Jose Ruiz and Don Pedro Montez, aboard brig WASHINGTON at New London, Ct.” en *Andrew T. Judson Papers, 1825-1861* (Coll. 247), Box 1, folder 5, 2 páginas r/v, p. 1v, G.W. Blunt White Library, Mystic Seaport Museum, Inc. Accedido el 23 de mayo de 2007 <www.mysticseaport.org/library/manuscripts/CPageImage.cfm?BibID=28635&Box=1&Folder=5>.
- Testimonio de Antonio, esclavo de cabina de Ramón Ferrer, en: *Testimony of Antonio*, January 9, 1840, U.S. District Court, Connecticut. Accedido el 18 de mayo de 2007 <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.9.antoniotest.html>. (La versión impresa del testimonio de Antonio se halla en: *The African Captives. Trial of the Prisoners of the Amistad on the Writ of Habeas Corpus, before the Circuit Court of the United States, for the District of Connecticut, at Hartford; Judges Thompson and Judson, September Term, 1839*, New York: Published and for Sale at 143 Nassau Street, 1839, pp. 29-30. En esta versión la frase no aparece. Véase pieza número 3 en un tomo sobre el caso *Amistad*, en la Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110).
- “Testimony of Cinque” (January 8, 1840), U.S. District Court, Connecticut. Accedido el 18 de mayo de 2007 <www.amistad.mysticseaport.org/library/>.

- court/district/1840.1.8.cinquetest.html>.
- “Voyage 46676”, 1836 (que contiene la información: “YUMURI (a) PRINCIPEÑO”) y “Principeño” en “Voyage 46679”, ambos en: <www.slavevoyages.org>.
- Zeuske, Michael. 2005. “Alexander von Humboldt y la comparación de las esclavitudes en las Américas”. Pp. 65-89 en *Humboldt im Netz/Humboldt en la red* (HiN), VI, 11, Potsdam. <www.unipotsdam.de/u/romanistik/humboldt/hin/hin11/inh_zeuske.htm>. *Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database*. <www.slavevoyages.org>.

ANEJOS

Documentos

1) El recibo de Rosello

“Recibí del Sor. D. Guillermo Mackay la cantidad de dos mil pesos ymporte del flete de la Goleta de mi propiedad nombrada Amistad, por la conducion del Comandante, y tripulación, y siento noventa y nueve negros de la goleta de S.M. Britanica nombrada Nimble; del lugar que naufragó nombrado Callo Verde [sic]; y sean echo dos recibos de un mismo tenor -----

Habana y Marzo 12/1835.

Recibí á Ruego de D. Ramon Rosello, estando presente y no saver firmar -----

Juan Rovira y Baldés

Son 2000 \$”¹⁴⁹

2) Interrogatorio de Juana González, esposa de Ramón Ferrer

“Interrogatorio cerrado” de Juana Gonzalez por el fiscal de guerra del Apostadero de la Habana.¹⁵⁰

Lista de preguntas

“Primeramente: ... necesidad de decir verdad ... diga q.e es cierto q.e su difunto consorte se empleó durante muchos años en la navegación costera entre este puerto [La Habana – M.Z.] y los de Nuevitas y Guanaja[¹⁵¹]-----

Segundo: Diga si es verdad tambien q.e siempre lo hizo en embarcaciones de su propiedad, y ultimamente en la Goleta Amistad[¹⁵²]-----

Tercero: Diga que otros buques á mas del nombrado, reconocia como de la propiedad de Ferrer, y cuya conservacion y custodia tuviera encomendada á algun compañero ó amigo-[¹⁵³] -----

Cuarto: Diga como es cierto q.e por virtud del constante trafico de las embarcaciones de su consorte entre los puertos referidos era acreedor [creditor/Gläubiger - M.Z] de muchas cantidades, y de diversos individuos -----

Quinto: Siendo como es positivo el anterior [la pregunta 4 – M.Z.] particular, diga si todos los deudores cubrieron sus responsabilidades antes q.e aconteciera el suceso desgra[¹⁵⁴]ciado en q.e murió Ferrer ---

Sexto: Exprese por sus nombres y apellidos los deudores de su difunto consorte determinando las respectivas cantidades de q.e lo eran y fechas en q.e debieron extinguir las obligaciones -----

Septimo: Diga si en vida de Ferrer oyó á este ó á alguna otra persona el propuesto de establecer uno ó mas buques de vapor para la Carrera de varios puertos de esta Ysla en q.e se comprendian como puntos principales los de la Habana y Puerto Príncipe -----

Octavo: Diga como es cierto: Que su difun^[155]/to marido tenía parte en el buque de Vapor nombrado Príncipeño como accionista de la empresa; y q.e dejó en manos de los directores y demás propietarios sobre seis mil pesos fuertes -----

Noveno: Diga quien es un individuo natural de la Provincia de Cataluña en cuyo poder dejó Ferrer mil y doscientos pesos fuertes -----

Décimo: Diga quien es otro individuo, á quien su consorte dejó en depósito también quinientos pesos -----

Undécimo: En caso afirmativo exponga q.e credenciales existen sobre esas cantidades de mil doscientos, y quinientos pesos -----

Duodécimo: Exponga las personas que pueden^[156]/declarar sobre los particulares referidos, ó puedan dar algunas noticias á mas de las q.e tiene el Tribunal, de las propiedades del finado Ferrer.-----

Décimo tercio Diga como es cierto que á Puerto Rico arribó hace muy poco tiempo una embarcación en cuyo cargamento estaba interesado Ferrer, esponga q.e parte tenía allí; y quienes son los dueños en esta Ciudad -----

Décimo cuarto: Diga si ha dado algún paso relativo á este particular y cual ha sido -----

Décimo quinto: Manifieste como es cierto que los principales interesados en esa embar^[157]/cación, le han ofrecido producir la cuenta de gastos y utilidades del cargamento realizado en Puerto Rico -----

Décimo sexto: y por último: diga quienes son las personas q.e le hablaron sobre el particular, y á q.e Cantidad montará poco más ó menos la parte correspondiente á Ferrer -----

La Habana Mayo 11 de 1840 -----

André[”]¹⁵⁸

Respuestas

A las preguntas de esta lista (en total 16) Juana González responde en 4 de junio de 1840 en su casa (bajo juramento): “manifestando ser natural y vecina de este pueblo [Regla – MZ/OGM]”.¹⁵⁹

“Primeramente: ... que es cierto el contenido de la pregunta -----

Al segundo: q.e del propio modo es cierto lo que se le pregunta ---

Al tercero: que además de la goleta Amistad era de la propiedad de su consorte la titulada Bella Antonia, que fué apresada por los ingleses, habrá tres años, poco más o menos, en un viaje que dió á la costa de África, y q.e la mandaba un joven de nación portuguesa, q.e según quiere recordar se nombraba Alberto ó Roberto; q.e [160]/ un tal Bassó [o

Bascó] q.e hoy se halla en el hospital de San Juan de Dios iba en clase de marinero -----[¹⁶¹]
 Al cuarto: q.e ignora este particular por que su consorte no le comunicaba sus asuntos particulares -----
 Al quinto: q.e se remite á su anterior contestacion -----
 Al sexto: q.e igualmente se refiere [sic, la frase no termina – M.Z.]
 Al septimo: q.e efectivamente le oyó á su esposo q.e tenia el proyecto q.e indica la pregunta pero q.e ignora si lo llegó a realizar -----
 Al octavo: q.e absolutamente [no – M.Z.; se olvidaron una palabra] tiene un conocim.to de lo q.e se inquierte -----
 Al noveno: q.e ignora la pregunta -----
 Al decimo: q.e tambien lo ignora -----
 Al undecimo: q.e se remite a su anterior contestacion -----
 Al duodecimo: que del mismo modo ignora lo q.e se le pregunta --
 Al decimo tercio: q.e tambien ignora lo q.e se inquierte -----
 Al decimo cuarto: q.e se remite á la anterior pregunta -----
 Al decimo quinto: q.e no ha tenido noticias sobre el particular -----
 Al decimo sexto y ultimo: q.e del propio modo ignora -----”¹⁶².

Informe sobre un alijo (1853)

“el 18 de mayo ultimo tuvo lugar un desembarco de unos 1200 negros bozales proced.te de Africa en la Ensenada de Cochinos. Para cerciorarme aun mas de la esactitud de estas noticias [del cónsul] he creido convenciente estender mis indagaciones secretas, y de ellas resulta la certeza del alijo: que el buque se llama Suffold, que la mandava D.n Eugenio Viñas, q.e este y parte de la tripulacion quedaron en tierra, y q.e el Piloto D. N. Aragon tomo el mando y en seguida [el buque] tomo rumbo a Estados Unidos con el resto de aquella [tripulación – M.Z.]: que los bozales al salir de los terrenos escabrazos de la Ensenada fueron conducidos á la Hacienda de Orbea donde se presentó a recibirlos D. Julian Zulueta vecino y del comercio de esta Ciudad, p.ral [principal] armador de la expedición: que los practicos q.e condujeron los negros y la mayor parte en carretas [163] salieron del pueblo los primeros, y los segundos del partido de Yaguaramas y q.e desde la hacienda Orbea, los llevaron al partido de Hanabana, donde los vendieron al precio de 24 y 26 onzas, comprando los Abreus de Santa Clara 330 q.e condujeron por tierra a sus fincas, habiendo tambien compradores los SS. [señores] Varó, Carrillo y un Yngles llamado D. Tomas, vecinos y hacendados del partido de Palmillas, en cuyo partido debian encontrarse por que allí estan hubicadas las fincas: que de la expedicion se reservó Zulueta 200 negros, los cuales/[21r] llevó al Yngelio Comtos [¿o: Conitos? Conejito?] jurisdiccion Nueva Vermeja: q.e en la marcha que hicieron por la

Ensenada se murieron y fueron robados un n.o considerable, y q.e la mayor parte de los ladrones son vecinos del partido de Yaguaramas y q.e [los esclavos robados] se vendieron en á distintos precios desde 10 onzas hasta una, y que [los esclavos robados] se encuentran en los d.chos partidos de Yaguaramas y la Hanabana, ecsistiendo uno en poder del Cura de Caimito, dos en la hacienda Alcalde mor., y dos en el punto llamado el Conute á una legua del caserio de Yaguaramas y por fin q.e el mencionado Zulueta cuando arribó la expedicion, llegó á Cienfuegos y q.e de allí se dirigió al paso de los Abreus, en donde se avistó con el Pedaneo de Yaguaramas y convinieron en q.e no daria parte de la entrada de los negros por la cantidad de 100 onzas que le entregó; haciendo igual convenio con el de la Hanabana y de pro/[21v]teger la expedicion por los que han recibido mayor cantidad.”¹⁶⁴