

LA TRATA DESDE EL PUERTO DE SANTANDER

Al renacer la prosperidad santanderina en la segunda mitad del siglo XVIII adquiere rápidamente gran importancia nuestro puerto, merced a la eficaz protección de Fernando VI y de Carlos III e inicianse trabajos portuarios y negocios diversos prometedores de un espléndido porvenir para la industria, el comercio y la navegación locales, surgiendo fábricas, nuevas casas mercantiles y un grupo de armadores que en el año 1800 había de poseer ya una flota de más de treinta bergantines y fragatas destinados a llevar a la América española las harinas castellanas, pues las nuevas y buenas comunicaciones abiertas desde la ciudad hasta el interior de Castilla permiten traer abundantes trigos cuya molturación realizase en las numerosas fábricas establecidas sobre los ríos montañoses.

Revisando documentos referentes al comercio marítimo de Santander desde 1750 hasta 1810 hemos tenido conocimiento de algunas expediciones ultimadas en nuestro puerto para ir en demanda de los surgideros de la costa de Africa donde hallábanse situadas las factorías dedicadas a la trata de negros, apareciendo entre el reducido grupo de quienes prepararon dichas expediciones armadores extranjeros. Al habilitar unos y otros sus veleros para estas navegaciones, firmaron contratos con los tripulantes elegidos en el puerto santanderino, pudiendo

conocer por estos documentos interesantes modalidades de un tema tan estudiado como el de la trata.

Para los viajes a la costa de Africa elegían siempre los armadores navíos que fueran muy veleros, pues el buen éxito de las expediciones dependía principalmente de la velocidad alcanzada durante las singladuras de la travesía, sobre todo cuando hecha ya efectiva la prohibición de la trata con una vigilancia constante por parte de la Marina Inglesa¹ buscaban los audaces capitanes negreros su salvación en alejarse de buques perseguidores poniéndose en fuga para lograr salir de las zonas peligrosas.

La lectura de los contratos a que hicimos anterior referencia permite traslucir lo que era la vida a bordo de un navío preparado para la trata, pero produce más fuerte impresión conocer las relaciones escritas por capitanes negreros, algunas de escasa difusión aunque de enorme interés, publicadas por quienes fueron actores principales en vividas tragedias que dieron a conocer. De estas relaciones extractaremos seguidamente la impresa en Santander en el año 1879,² cuyo autor fué un capitán negrero que saliendo hacia 1870 del puerto de Nueva York para la Guinea, simulando otro destino, hizo cincuenta y tres singladuras con su barco "y avistó por último tierra muy rasa por proa en la costa africana, mandando izar inmediatamente en el palo trinquete una bandera de color rojo en cuyo fondo tenía un negro ostentando una liebre a la carrera perseguida por un galgo, señal dada por el armador de la expedición", y una hora después se encontraba a la vista "de

¹ Las Cámaras inglesas aprobaron en 1833 el bill de abolición de la esclavitud fijando la fecha de 1 de agosto de 1848 para que cesase la esclavitud en las colonias de la Gran Bretaña y así fueron libertados ochocientos mil negros, cuyos dueños recibieron una indemnización de veinte millones de libras esterlinas.

² Véase *El capitán negrero o historia de un viaje a la trata de esclavos*. Por un Marino Mercante. Santander. Imprenta de Solinís y Cimiano. 1879. Hemos manejado un ejemplar existente en la Biblioteca de Menéndez Pelayo y en el cual puso el incomparable polígrafo el nombre del autor, de neto apellido vasco.

tres barracones o factorías situadas muy próximas a la playa sobre cuyos tejados o cobertizos ondeaban otros tantos pabellones blancos, señal convenida para nuestra inteligencia y una vez nuevamente reconocidos y puesto el buque al paio, se arrió el bote principal tripulado por ocho hombres y se embarcaron los cajones que contenía el metálico”.

Cuando pisaron tierra los tripulantes del bote, fueron recibidos por seis blancos, uno de los cuales era el consignatario, comenzando entonces a sentir nuevas inquietudes el capitán, pues según nos dice su relato “al dirigirme al cuarto escritorio noté que bajo el cobertizo iban a comer, siendo muy posible me invitaran a tomar sopa³ en su compañía; cuya oferta me propuse no aceptar en consideración a lo que me habían prevenido respecto a los jicarazos con los que en aquel país acostumbran a obsequiar a los recién llegados con el fin de llenar una misión análoga a la que me ocupaba”.

“La franqueza empleada por el dueño —según refiere la citada relación—, unido al interés manifestado al recibir las dos mil onzas de oro que le entregué, fué suficiente garantía para olvidar los jicarazos, para sentarme, como se dice vulgarmente, para sacar la tripa de mal año”.

Finalizado el opíparo banquete y habiéndose bebido Oporto, Jerez, Madera, coñac y brandy, “se dió principio al ajuste y manera de cómo debía prepararse el cargamento, esto es: Suponiendo que el buque pudiera recibir mil doscientas cabezas se efectuaría por terceras partes o sea cuatrocientas cada factor, en cuyo número entraría una cuarta parte de hembras comprendidas sus edades entre 16 y 30 años; otra de muleques, varones de 10 a 15, y las otras de 15 a 20, siendo el coste de cada uno el de treinta pesos fuertes por término medio... En realidad el valor de una negra era el de nueve pesos en efectivo, esto es: seis botellas de aguardiente, un viejo fusil inglés, dos libras de pólvora, unas diez varas de percal tan

³ Todavía entre la gente del pueblo castellano úsase la frase de “dar sopilla” para decir que alguna persona fué envenenada por este procedimiento.

ordinario como pintorroteado y chillón, media docena de pañuelos de la misma estofa de percal, una madeja de corales de abalorios, y en fin otros cuantos efectos de bisutería”.

Puestos los negros en la *Antílope* estuvieron veinticuatro horas sin probar ningún alimento para que así se debilitasen y perdiesen fuerzas, con lo cual se evitaba el peligro de la sublevación y “ya llevábamos navegando una hora, cuando confundidas las voces de los gavieros cantaron: ¡Vela por la aleta y portalón de estribor! ¡Vela por la amura de barlovento! ¡Vela por proa a larga distancia! ¡Vela por los infiernos!, contesté a mi vez; y tomando un anteojo monté la tabla de jarcia y un momento después me hallaba sentado en la verga de sobre mayor examinando los galgos que nos daban caza que eran tres vapores, uno de ruedas y los otros dos de hélice, navegando a toda máquina”.

Huía rápida de sus perseguidores la barca negrera realizando sin descanso la tripulación cuantas maniobras ordenaba el capitán para aprovechar el favorable viento, y después de un decisivo esfuerzo recompensado “con el aumento de la ración de aguardiente”,⁴ quedaron en salvo los que habían creído ser apresados. En las navegaciones de los días sucesivos reinaron grandes calmas “y nos encontramos con la halagüeña sorpresa de tener tres dogos a la vista... nuestros atentos visitantes dieron a andar y ya muy próximos a nuestros costados, volvieron a parar las máquinas, botaron al mar las embarcaciones menores cada uno, las tripularon y pocos momentos después atracaron a bordo, y esta vez sin *good day* ni figuras retóricas nos entraron al abordaje y machetes en mano se repartieron sobre cubierta y bocas de las escotillas”.

No tenía duda el capitán sobre su trágico fin si era apresado como jefe de la expedición, y por ello nos dice que “estaba inventando un medio de hacerme desaparecer de a bordo como

⁴ Para el viaje a la costa de Africa de la goleta *Flora*, se convino en la cláusula 4.^a del contrato, celebrado el 27 de octubre de 1817, “que a la salida del puerto de Santander se deberá de dar a cada siete hombres de tripulación una botella de aguardiente diaria”.

verdadero capitán cuando la triste nueva de haber expirado el infeliz abogado (un yanqui enrolado en el viaje) vino a proporcionarme cuanto anhelaba e inmediatamente ordené condujeran el cadáver y lo colocaran sobre mi hamaca que tenía guarnida o colocada entre el palo de mesana y uno de los pescantes del bote de estribor, recomendando a todos que presentaran a aquel como si fuera el capitán muerto horas antes víctima de las calenturas que le atacaron durante la excursión por la costa”.

Con la estratagema salvó el capitán la vida, pero nada le pudo librar ni a él ni a ninguno de los treinta y ocho hombres de la tripulación de ser “tirados sobre la playa africana sin otro auxilio que la Providencia”.

Forzosamente desembarcado en la costa africana nuestro capitán sufrió después múltiples calamidades allí, puntualmente referidas en su libro, logrando por último ser admitido a bordo de un buque hamburgués que en cuarenta días le llevó a Londres, desde cuyo puerto hizo posteriormente la travesía hasta Barcelona empleando ocho días en este último viaje.

* * *

En los días de mi niñez solía yo ir a la tertulia que en la correduría de la Ribera del Muelle tenía el hidalgo trasmerano don Vicente de Perlacia y a ella asistían diariamente enlevitados señores que ejercían profesiones liberales y algún canónigo, aunque predominase el número de quienes habían vivido largos años sobre el mar capitaneando naves santanderinas, no faltando tampoco viejos veteranos comerciantes familiarizados con todos los países de América.

La curiosidad infantil nos hacía solicitar de un viejo nauta, A. de C., que frecuentaba la correduría de Perlacia, la relación de algunas de sus interesantes aventuras referentes a la vida del mar y, entre ellas, copiaré seguidamente una que ligada con la trata, decía así: “Desde la edad de once años empecé a ir a la mar y como tengo ahora *cuatro duros cumplidos*, resulta que he vivido más sobre el agua que sobre la tierra.

Mi primer viaje *a la banda de allá* lo hice en un bergantín redondo que mandaba un amigo de mis padres y gracias a ello pude enrolarme en la tripulación para ir de paje. En esta travesía tuvimos buen tiempo por lo general y únicamente cuando terminábase la navegación comenzamos a sufrir tiempos duros con grandes maretazos y vientos, que hacían saltar al buque por encima de las olas como si fuera una gaviota y eso que cargando harina en Santander había repetido varias veces el capitán a su armador: "Llénemelo bien de barriles, que éste es muy bailarín". Pero como si nada. El condenado del barco parecía que iba siempre en lastre.

"Poco tiempo después de mi vuelta a Santander y habiendo visto ya el puerto de La Habana, me dispuse a repetir el viaje saliendo en el mismo bergantín y con igual cargamento. Al retorno de esta navegación entramos en Lisboa para dejar azúcar y allí estaba de Dios que había de pasarme algo gordo y bien desagradable, pues sucedió que me quedé en tierra mientras el bergantín salía del puerto.

"Sin saber qué partido tomar, estuve dando *bandazos* por los muelles y por fin pude lograr ser admitido entre la tripulación de un velero cuyo capitán ofreció llevarme a La Habana ganando más sueldo que en mis anteriores viajes y sirviendo igual plaza a bordo.

"Durante las primeras singladuras de esta nueva travesía estaba yo persuadido de que íbamos, como me había dicho el capitán, rumbo a La Habana, pero pasados los primeros días comencé a sospechar que no era así según deduje también de las conversaciones oídas a bordo y persuadiéndome íbamos en derechura a la costa de Africa para buscar *ébano*.

"A medida que avanzábamos en nuestra derrota veía yo cómo se cambiaba la vida de a bordo, haciéndose desacostumbradas maniobras y una vigilancia más cuidada y seguida, pues temíase siempre que algún navío inglés pudiera apresarnos para hacer bailar bien a nuestros huesos.

"Tras no pocos trabajos y molestias avistamos la ensenada donde rendiríamos viaje y días después saltaba a tierra el capitán acompañado del segundo y de varios hombres armados con

fusiles para custodiar el dinero, el ron, las telas y las armas destinados a ser el precio del cargamento humano que necesitábamos y proporcionado por un intermediario a quien el cacique y dueño de los esclavos oía con respeto porque dábale a ganar muy buenos pesos con frecuencia.

"Era triste ver cómo subían a bordo de nuestro bergantín los infelices negros, y algunos disipada ya la engañosa borra- chera, se daban buena cuenta de las penalidades que habían de sufrir yendo embarcados. Recuerdo que un negrazo, fuerte y resistente como un trinquete, pudo zafarse de sus compañeros y arrojarle por la borda para huir sobre el mar a nuestra vista.

"Cuando se había colocado ya bajo cubierta toda la *negrada*, levamos ancla y soltamos el trapo comenzando el viaje que esperábamos terminara con buena utilidad y ventaja, pues los morenos embarcados eran de gran presencia, sanidad y juventud, no dudando nadie que serían bien pagados en los barracones de La Habana por los hacendados que hubieran de necesitarlos para trabajar en los *ingenios*.

"El cuarto día de navegación avistó el serviola una vela que nos inquietó desde el primer momento, pues traía más andar que nosotros y si era inglesa como temíamos no tardaría mucho en darnos caza. Nuestro capitán, que era hombre sereno y perro viejo, decidió no ponerse en fuga, pues además de ser inútil hacerlo hubiera sido también declararse culpable anticipadamente; por lo tanto siguió su rumbo esperando al navío y mientras acercábase a nosotros el inglés —que ya no ofrecía duda que lo era quien nos seguía— arregló papeles y disimuló en las bodegas *toda la carga*, amedrentada y silenciosa bajo las pistolas de decididos vigilantes que temían ya por su propia vida.

"Cercanos al navío inglés, que era de guerra, maniobramos quitando por completo todo andar a nuestro bergantín y aguardamos a que un bote en el cual venían un oficial y varios marineros se aproximase a nuestra banda para hacer la visita de inspección. Todavía parece que estoy viendo a aquel jefe, bien joven y guapo y vestido con uniforme muy limpio y bonito, subir por la escala de gato y preguntar, una vez a bordo, por

nuestro capitán, al que trató con la mayor consideración mientras solicitaba los documentos justificativos del viaje.

"Pareció el inglés, después de haber examinado a placer los simulados papeles que presentó el capitán, convencido de la licitud de nuestra expedición y decidido ya a volver a su navío, todos creímos que el peligro estaba alejado y que podríamos proseguir el viaje, pero aquel oficial, *más serio que una patata*, se rió lindamente de nosotros, pues cuando iba a poner el pie en la escala para bajar al bote retrocedió sobre cubierta y como si hubiera olvidado algo importante fué con dos hombres hasta una de las escotillas para levantarla cuidadosamente y decir, mientras metía la cabeza por ella, varias palabras en *jerga africana*, que oídas por la *negrada* causó en ésta endemoniado efecto, armándose un alboroto tan grande como si hubiesen perdido todos la razón.

"Así terminó mi primera aventura, en la cual yo, por mi edad, no perdí nada, pero en cambio creo que el capitán y los *mandones* de a bordo a cuyas órdenes había servido salieron difícilmente de las uñas del inglés. Pasadas nuevas penalidades, arribé a La Habana otra vez y allí, para un hijo de Santander, es lo mismo que estar en su casa".

* * *

Goleta *Palafox*.

Su arqueo era de 112 toneladas y provista de la necesaria real patente estaba preparada para hacer un viaje "desde Santander a La Habana, con escala en la costa de Africa", en 12 de mayo de 1815.

* * *

Goleta *Mulata*.⁵

De construcción americana y forrada en cobre hasta las cintas, tenía las características siguientes: eslora, 113 pies;

⁵ En la interesante vida del negrero Pedro Blanco, publicada por "Espasa Calpe" hácese referencia a algunos viajes de este bergantín desde La Habana a la costa de Africa.

quilla, 101; manga, 26; plan, 17; y puntal, 12, con un arqueo de 270 toneladas. El 19 de febrero de 1816 zarpaba de Santander para ir a La Habana con escala en la costa de Africa.

* * *

*Bergantín Segundo Campeador.*⁶

Matriculado en Bilbao, era de 270 toneladas y comenzó su navegación de Santander a La Habana, con escala en la costa de Africa, el 17 de febrero de 1816, afianzándose cien mil reales vellón que era la mitad del valor de dicho bergantín. Construido el *Segundo Campeador* en los Estados Unidos de América, había pertenecido, con el nombre de *General Scot* a Monsieur Juan Ducounand, del comercio de Burdeos, residente en los muelles Chartrons, número 6; y fué matriculado en Santander el 26 de octubre de 1815, después de reconocido por el maestro constructor don José Gelí.

* * *

Fragata Minerva.

Fué construída en Burdeos por los señores Latour, padre e hijo; y el 8 de abril de 1816 emprendía viaje desde Santander a La Habana con escala en la costa de Africa. La tripulación de la *Minerva* estaba integrada por el capitán, dos pilotos, un agregado y un pilotín, veintiséis marineros, veinte grumetes, tres pajes, un guarda, un carpintero, el contramaestre y don Joaquín Pérez San Román, cirujano.

* * *

Corbeta San Fernando.

Botada al agua en los Estados Unidos de América tuvo primeramente el nombre de *Thetis*, desplazando 433 toneladas y pertenecía al armador monsieur Justin Fousset, de Burdeos, que la vendió en Santander el 25 de julio de 1816,

⁶ Véase Apéndice.

por 80.000 francos. En 28 de setiembre de este citado año soltó la vela para hacer un viaje "a la costa de Africa y tráfico de negros para La Habana", partiendo de nuestro puerto.

* * *

Corbeta *Flora*.

Hecha en Bayona de Francia, llamábase al caer al agua *Nuestra Señora de los Dolores* (a) *La Bayonesa*, "teniendo tres palos, dos puentes, 106 pies y 2 pulgadas de cabeza a cabeza y 434 toneladas". El 9 de abril de 1817, armada en corso y mercancía, fué habilitada para hacer la derrota desde Santander a la costa de Africa y puertos de América. La Real Patente para este viaje se canceló en nuestra ciudad el 15 de noviembre 1818.

* * *

Fragata *Rita*.

Pertenecía a la matrícula de La Coruña y su tripulación era de cincuenta y cinco hombres entre oficiales y marineros. El 8 de mayo de 1817, provista de la necesaria real patente, zarpó de nuestro puerto con rumbo "a la costa de Africa a la compra de negros y conducirlos desde allí al Callao de Lima, Guayaquil u otro cualquiera puerto de la América meridional".

Entre los documentos que hemos examinado referentes a dicha expedición consideramos de interés copiar el que sigue: "Don José García de León y Pizarro, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Gran Cruz del Aguila Roja de Prusia, Consejero de Estado y Secretario de Estado y del Despacho Universal, Superintendente general de Caminos, de Correos y Posta en España e Indias, etc., etc., etc., certifico que don X. X., vecino y del comercio de La Coruña ha justificado en debida forma que es dueño de la fragata española nombrada *Rita*. . . la despacha desde el puerto de Santander a la costa de Africa con el objeto de comprar negros. . . y a fin de que conste donde convenga y a evitar hasta la más remota duda sobre la

legitimidad del buque y objeto del viaje, doy la presente certificación aunque no se hace necesaria para hacer un tráfico no prohibido a los españoles y la firmo en Madrid a treinta de abril de mil ochocientos diecisiete.—José Pizarro. (Hay un escudo con esta inscripción: *Sincere virtuti et merito et constanter.*)

* * *

Goleta *María Josefa de Ereño*.

Matriculada en La Habana, y de 90 toneladas, comenzó a navegar desde Santander a la costa de Africa el 30 de septiembre de 1817.

* * *

Fragata *Monserate* (a) *Villanueva*.

De 340 toneladas e incluída en la matrícula de La Habana, recibió la real patente para salir del puerto de Santander hasta el de La Habana, y con escala en la costa de Africa, el 10 de octubre del año 1817.

* * *

Bergantín *Timoleón*.

Desplazaba 247 toneladas y obtuvo la real patente el 5 de febrero de 1819 para “hacer la travesía de Santander a La Habana y escala en la costa de Africa al sur del Ecuador”, quedando cancelada la real patente para este viaje el 11 de mayo de 1821.

* * *

Bergantín *La Jacinta*.

Pertenecía a la matrícula de Bilbao, y provisto de la real patente emprendió un viaje desde Santander a la costa de Africa el día 8 de octubre del año 1819.

* * *

Bergantín El tercer pájaro.

De la matrícula de Bilbao, tenía 120 toneladas, y su capitán solicitó el 22 de enero de 1820 “las correspondientes reales patentes de corso y mercancía, la de tráfico de negros y contraseña de vela cuadra”, dando como fianza 50.000 reales de vellón, mitad del valor del bergantín.

* * *

Fragata Nuestra Señora de la Piedad.

El 14 de abril de 1820 se hallaba fondeada en la bahía santanderina esta fragata de 300 toneladas y próxima a emprender “viaje en corso y mercancía con destino a la costa de Africa, al sur de la equinoccial, y de allí a La Habana u otro puerto de S. M.” La real patente necesaria quedó cancelada en Santander el 6 de junio de 1821.

* * *

Bergantín Nuevo Pájaro.

Dicho navío, de 140 toneladas, matriculado en Bilbao, quedó habilitado el 14 de abril de 1821 y seguidamente “se puso en demanda de la costa de Africa al sur de la equinoccial y de allí a La Habana u otro puerto de S. M., armado en corso y mercancía”.

La Real Patente de Navegación utilizada en el indicado viaje se presentó para ser cancelada en la Comandancia de Marina de Santander el 6 de junio de 1821.

* * *

Goleta Relámpago.

Matriculada en Santander, era de 173 toneladas y el 6 de junio de 1823 pidió su capitán “real patente de corso y mercancía de navegación de América y contraseña de vela cuadra y además el real pasaporte para hacer el tráfico de negros, conforme al último tratado con Inglaterra para poder realizarle”. Dicha patente fué cancelada el 16 de junio de 1823.

APENDICE

CONTRATA DE SUELDOS DEL CAPITAN Y LA TRIPULACION
DE LA GOLETA *MULATA*, FIRMADA EN SANTANDER
EL 18 DE FEBRERO DE 1815.*

“1.^a El Capitán D. Pedro de A. percibirá 100 pesos fuertes mensuales; 90 el segundo piloto; 50 el contraestre; 40 el carpintero; cada 25 el dispensero y cocinero; 20 el maestro de armas; 25 cada uno de los once marineros; 16 y 4 los primeros doce grumetes; 8 los nueve siguientes; y 8 el último.

2.^a Si fuesen apresados por los enemigos de España o náufragos y se libertase o salvare algunos fragmentos del barco o parte del cargamento para la compra de negros, serán satisfechos del todo sus soldadas a prorrata de sus sueldos devengados, en cualquier puerto donde recalén.

3.^a Que además de las soldadas asignadas al piloto y estre se ha de dar a cada uno un negro de primera por vía de gratificación o regalía siempre y cuando que la goleta llegue con ellos al puerto de su destino o salvamento y no de otra forma.

4.^a Que los expresados sueldos los ha de satisfacer don J. de C. al capitán y demás individuos de la tripulación luego que verifiquen su regreso o vuelta de viaje a este puerto, por cuyo tiempo se ajustan con rebaja de una mesada que cada uno lleva adelantada y lo demás que les anticipa para proveerse de lo necesario, sin que en ningún tiempo ni con pretexto alguno tengan derecho a pretender otra cosa más y que si sucediere que alguno de los tripulantes cayese enfermo en América, de enfermedad natural por haber recibido algún golpe o herida a bordo de resultas de los trabajos de su ministerio, se le ha de abonar y pagar el coste del hospital mientras el barco permanezca allí y hasta que se haga a la vela para regresar a España, pero si el mal procediese de exceso o vicios suyos, no tendrá lugar dicho pagamento.

Bajo de cuyas condiciones en que todos están conformes el expresado don J. del C. se obliga a cumplir las de su cargo y los relacionados capitán y oficiales e individuos de la tripulación a servir en la mencionada goleta sus respectivas plazas durante el presente viaje y navegación...”

* Tanto este documento, como los otros que publicamos seguidamente, están copiados de diversos protocolos notariales de Santander correspondientes a los años de referencia.

CONTRATA DE SUELDOS DEL CAPITAN Y TRIPULACION DEL
BERGANTIN ESPAÑOL NOMBRADO *SEGUNDO CAMPEADOR*,
FIRMADA EN SANTANDER EL 28 DE ENERO DE 1816.

“1.^a El capitán ha de haber y disfrutar cien pesos fuertes mensuales; noventa ídem el segundo piloto, dieciséis el despensero, veinticuatro ídem el carpintero; treinta ídem el primer cocinero; veinticuatro ídem el segundo; y cada uno de los veintidós marineros; dieciséis ídem cada uno de los trece grumetes y cada uno de los dos pajes cuatro pesos fuertes mensuales.

2.^a Los referidos oficiales e individuos de la tripulación se obligan a embarcarse en dicho buque desde hoy con los sueldos que van indicados sujetándose desde este momento a las leyes penales de marina que hay establecidas.

3.^a Después de recibir los avances no podrán estar en tierra más tiempo que veinticuatro horas para comprar lo necesario para el viaje; sujetándose a que se les desquite por cada hora que falten a bordo sin el correspondiente permiso.

4.^a Desde el día que se aviste tierra de Africa no habrá guardias abajo de día, sino que todos y cada uno por sí deberán estar sobre cubierta a fin de preparar y poner en orden el buque para recibir los esclavos que ha de tomar en aquella costa, lo cual seguirá en el mismo orden hasta llegar a La Habana, puerto de destino.

5.^a Que ni en el puerto ni en el mar se alegrará ningún cansancio ni otra causa alguna para trabajar a cuantas horas sean necesarias, excepto por enfermedad y al efecto se obligan todos y cada uno de por sí a que si habiendo algún trabajo o faena de los pertenecientes a la expedición se cansaran o cansasen algunos, deberá en tal caso perder los sueldos que tenga devengados.

6.^a Desde que empiecen a meter los esclavos a bordo se obligan a dejar el rancho de a proa libres para ellos; asimismo a no llevar consigo para este viaje cajas ni otros muebles para su ropa más que sacos, para tener la cubierta desahogada para los esclavos.

7.^a Se obligan todos en general y cada uno en particular a tener un prolijo cuidado con los esclavos, particularmente en el aseo, limpieza, etc.

8.^a El que no cumpliese con su obligación de la plaza que lleva por falta de saber quedará rebajado a la plaza inferior, pero si lo hiciesen por malicia o haraganería, en este caso le corresponderá y aplicará la pena de la condición quinta de este contrato.

9.^a Que si hiciese alguna arribada por algún accidente no podrán pedir nuevos avances hasta que se dé por cumplido el anunciado viaje.

10. Si por cualquier accidente fortuito fuese el buque naufragado o apresada su expedición por estas u otras causas, no tendrán derecho

a reclamar sueldos devengados, pues desde el momento que sea perdida la expedición, también lo serán los sueldos.

11. El mencionado capitán, don J. R. de C. se obliga desde hoy a pagarle a cada uno los sueldos que expresa esta contrata y se contienen también en el rol.

12. Que ahora mismo los doy entrega así a los oficiales como a todos los demás individuos de la tripulación un mes de avances anticipados obligándose como se obliga a darles el buen trato y comidas establecidos en el tráfico de La Habana a Africa.

13. Si el buque fuese naufragado, apresado o por otra causa perdida la expedición, deberá siempre que se salve algo sacar primero todos los sueldos devengados hasta el día de la pérdida.

Bajo cuyas condiciones y capítulos expresados, etc...."

CONTRATA DE SUELDOS DEL CAPITAN Y TRIPULACION DEL
BERGANTIN *MARIA JOSEFA DE EREÑO* (Santander, 27 de setiembre de 1817).

"1.^a El capitán ha de haber y disfrutar ochenta pesos fuertes mensuales; lo mismo el primer piloto y contramaestre; treinta también fuertes, el guardián; veintidós ídem el carpintero; veinticinco ídem el cocinero; veintidós el dispensero, lo propio los siete marineros; dieciséis cada uno de los seis grumetes y doce los dos últimos.

2.^a Abandonará la tripulación de dicho buque su rancho desde que se embarquen los negros en Africa que por la estrechez del buque se necesitará para depósito de víveres o enfermería.

3.^a Todo individuo de dicha tripulación está obligado a limpiar y a asear el sollado o entrepuentes donde duermen los negros siempre que el capitán u otro oficial se lo manden.

4.^a Desde el momento de la salida del puerto harán los mozos una o dos horas de tope desde que salga el sol hasta que se ponga y de noche serviolas y portalones.

5.^a Cualquier individuo que tenga o pretenda tener roce con alguna de dichas negras esclavas que se hallen a bordo perderá los sueldos que tenga devengados hasta aquella fecha y los que pudiera devengar en lo sucesivo.

6.^a Si en el caso de hallarse con algún enemigo el capitán determinase hacer defensa, estamos obligados a obedecerle y no cesar la defensa hasta que él tenga por conveniente.

7.^a Que si por algún accidente fuese el buque naufragado, apresado y perdida la expedición, por ésta u otras causas, no tendrán derecho a reclamar los sueldos devengados, pues desde el momento que sea perdida la expedición, también lo serán los sueldos, bien entendido que

siempre que se salve algo deberá sacar lo primero dichos sueldos hasta el día de la pérdida.

Con cuyas condiciones en que todos están conformes, el mencionado capitán se obliga a cumplir lo de su cargo y los relacionados oficiales e individuos de la tripulación a servir en dicha goleta las mencionadas plazas durante el presente viaje y navegación al expresado puerto de La Habana con escala en la costa de Africa, desempeñando cada uno puntualmente la obligación de su oficio sin hacer fuga ni desertión, pena de que si tal aconteciese y se viere precisado dicho capitán a reemplazar al que o a los que faltasen, deberán éstos satisfacer los sueldos de los que pusiere en su lugar, así para los trabajos como para la navegación y todos los daños y perjuicios que se siguieren a la expedición bajo los demás que previenen las reales ordenanzas a que se sujetan y obligan su observancia cada uno por lo que le toca en sus personas y bienes presentes y futuros...”

* * *

Como exponente de la ideología que predominaba acerca de la trata incluso en corporaciones oficiales y en los años próximos a la mitad del siglo XIX, copiamos lo que sigue:

“Por los tratados de 19 de setiembre de 1817 y 28 de junio de 1835 que se ajustaron entre España e Inglaterra, quedó abolido el tráfico de negros y se acordó nombrar dos comisiones que fallasen de los apresamientos, estableciéndose una en las costas de Africa y la otra en una de las posesiones coloniales de S. M. C. quedando en libertad las potencias contratantes para variar el lugar de la residencia de la Comisión.

Escogióse La Habana para establecimiento de la Comisión mixta y no tardó en conocerse el gravísimo error de esta elección; porque siendo aquella ciudad la más populosa, rica y comerciante de la Isla de Cuba, naturalmente había de acumularse en ella la mayor parte de los esclavos manumitidos o redimidos a beneficio de la suavidad de las leyes españolas, y todos los que la Comisión declarara libres al fallar de las presas.

La natural indolencia, los vicios, el odio encarnizado que la raza africana profesa a los europeos y la circunstancia de no tener los nuevos libertos arte ni oficio, apego al trabajo ni medios de subsistencia ni principios religiosos, son causas que por muy poco que se les excite bastarían a producir el más horroroso trastorno.

La conducta de Inglaterra respecto a la más preciosa de nuestras Antillas inspira terribles sospechas en cuantos se detienen a examinarla. Se cree generalmente que todo su empeño en desterrar la esclavitud en nuestras colonias no tiene otro fin que hacerlas improductivas para que de este modo se surtan los mercados de Europa de los productos de las Indias, que dominan los ingleses. Este siniestro fin se vería logrado a la

vez que los feracísimos campos de Cuba no fueran laboreados por brazos africanos en su esclavitud; porque la raza blanca no puede soportar las fatigas de la agricultura en aquel ardiente clima y porque el negro libre es perezoso, indolente, díscolo y se niega al trabajo por el jornal ordinario.

La Inglaterra marcha a su objeto con una constancia imperturbable y por medios depresivos del decoro español. No sólo ha establecido en el puerto de La Habana un pontón, guarnecido con negros, sino que nombra para la Comisión mixta y por agentes suyos a sujetos afiliados en la sociedad abolicionista, cuyo fanatismo ha llegado a perturbar el sosiego de la Isla en varias ocasiones.

Falso es que el amor a la humanidad sea la causa de tantos esfuerzos y sacrificios como está haciendo Inglaterra por desterrar la esclavitud en las Antillas. Inglaterra, que por sostener el contrabando del opio envenenador lleva sus armas contra el celeste imperio, que tiene en la India más de diez millones de esclavos, a quienes trata peor que a las bestias; que con el nombre de emigrados sujeta a los negros a durísimos trabajos por espacio de catorce años; que no viste a sus esclavos, que no los asiste en sus enfermedades, que los deja morir de hambre, desnudez y miseria después de haberlos visto arrastrar una penosa existencia, escuálidos y descarnados como la misma muerte; Inglaterra, incapaz de imitar en el trato de sus posesiones ultramarinas el espíritu de caridad y religión que para gloria de España publican las leyes de la Recopilación de Indias, desconocida de los extranjeros, que tanto nos deprimen; Inglaterra, se repite, está probando con la contradicción de su conducta que en su empeño por abolir la esclavitud de las Antillas tiene otro interés mayor que el de dar gusto al fanatismo de la secta abolicionista. Esta causa se siente por sus efectos en las agitaciones que producen en La Habana la presencia del pontón y de la Comisión mixta y las tendencias del ex-Cónsul Turnbull.

El Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad invitó a la Junta a elevar a S. A. una exposición en que se manifestasen los justos temores por la suerte de la Isla si con prontitud no se adoptan enérgicas medidas para contrarrestar a las exigencias inglesas. En 29 de julio último se dirigió a S. A. la exposición firmada por las dos corporaciones.

Para cumplir la Nación Española —se dijo entre otras cosas— los deberes que se impuso en los tratados no necesita de la fiscalización extranjera, que tanto ofende a los respetables derechos de la independencia y que tantos y tan fundados temores inspira a los habitantes de la Colonia. No necesita de la presencia continua en La Habana de un pontón inglés, que más bien parece una fortaleza extranjera enclavada en territorio español con mengua de su dignidad, ni tampoco de un tribunal donde en vez de imparcial justicia reine la pasión fanática del abolicionismo. Si al Gobierno inglés resta un átomo de pudor en esta cuestión; si su hipocresía no le ciega hasta el punto de atropellar el

decoro y los derechos de una Nación independiente; si aprecia en algo la amistad que publica para con el Gobierno español, preciso es que acceda a la traslación de la Comisión mixta a Puerto Rico, a no nombrar para ella ni para los Consulados de la Isla de Cuba personas inscritas en la Sociedad abolicionista, y a retirar, en fin, el pontón, situado en La Habana donde se insulta al pabellón de Castilla.” *

No recibieron en las colonias españolas los esclavos africanos el peor trato, pudiéndose aducir, entre otros testimonios, el de un escritor extranjero que, visitando hacia 1850 la isla de Cuba, decía así: *Los esclavos me han parecido perfectamente tratados. Tienen cabañas cómodas, buena alimentación, comen carne fresca todos los días y juzgando por las apariencias son de mejor condición que muchos de los trabajadores libres de nuestras colonias.* * *

* * *

Durante los primeros años del siglo XIX audaces y decididos negreros franceses dificultaban grandemente las navegaciones de los españoles dedicados a la trata, pues en 1812 “toda la costa cercana a Nueva Orleans estaba en alarma continua por las piraterías de los hermanos Laffite, de Bayona, por Jaurnet, Beluche, Dominique, Gamba y otros corsarios, a quienes se veía pasar en pleno día por las calles de Nueva Orleans sin que nadie les molestase. Todos ellos tenían numerosos amigos, visitaban los comercios locales y vendían descaradamente el fruto de sus rapiñas, sobre todo las mercaderías inglesas; pero la trata de negros era su gran negocio. Capturaban a los negreros españoles y a los otros negreros en alta mar y conducían sus presas al principal depósito, la pequeña isla de Barataria, sobre la costa, cerca de Nueva Orleans, donde los plantadores y sobre todo los de origen francés, iban a comprar esclavos a 150 y 200 dólares pieza en lugar de 600 a 750 que hubieran tenido que pagar en el mercado ordinario.” * * *

En un artístico y reciente mapa de turismo que tenemos a la vista y editado por la *National Airlines* yanqui para anunciar “la ruta de los bucaneros”, aparecen estas indicaciones en la zona de Nueva Orleans: *Here the famous Laffite brothers, buccaneers Jean and Pierre, came to be known as the “pirate patriots of Luisiana” for their paradoxical deeds of plunder and affective did their state during the war of 1812.*

* Véase *Memoria que publica la Junta de Comercio de Santander*. Año 1842. Imp. de Martínez, págs. 7 a 10.

* * Véase *Une relache a Cuba*, *Revue Britanique*, 1853, pág. 263.

* * * Véase *Cincuenta años en los dos hemisferios*, *Memorias de Vincent Nolte*.