

José Antonio Piqueras

Negreros

ESPAÑOLES EN EL TRÁFICO Y EN LOS CAPITALS ESCLAVISTAS



ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS 15

INTRODUCCIÓN. UNA HISTORIA ATLÁNTICA DE ESPAÑA. UN PASADO INCÓMODO 17

Para saber de lo que hablamos 17

Las travesías del lenguaje 22

Nuestros negreros 25

Re-conocer el pasado, reconciliarnos con el futuro 30

CAPÍTULO 1. LIBERTAD: COMERCIAN CON SERES HUMANOS 35

Un negocio de nuestros días 35

La fortuna del Río de la Plata y la destructora *sirigonza* 45

La saga O'Farrill, o la ambición sin límites 55

El modelo de negocio en el Caribe 59

Asidos a/y por las cadenas: migrantes y esclavos 68

CAPÍTULO 2. LA GRAN BONANZA 83

Lo reprueba la sociedad, lo ampara la autoridad 83

Cuesta Manzanal: la audacia del pionero 94

Aunque negros y esclavos, no son fardos 104

Juan Madrazo: el indiano litigante 111

La llamada de África: Antonio Frías 115

El negrero seducido por Madrid: Drake del Castillo 118

De Santiago de Cuba a Cádiz 121

De la costa en brumas a las tinieblas 124

CAPÍTULO 3. LO QUE LAS NALGAS DE BLAS LUCUMÍ DIJERON A DOMINGO ALDAMA 131

- Rudas faenas 131
- Querían ganar jornal por sí 138
- Todo se hallaba sacrificado a la producción 145

CAPÍTULO 4. TRAVESÍAS SIN FIN 151

- Una fuente cenagosa 151
- La técnica del oficio 154
- El capital por bandera 164
- En el vientre de El Caimán 167

CAPÍTULO 5. UN FABULOSO NEGOCIO EN LA SOMBRA 173

- Entre África y La Habana: Zangróniz y Pedro Blanco 173
- Gallegos y asociados 180
- Tesón y carácter ahorrativo 183
- Rico como Manzanedo 188
- De la montaña y el llano: López y López, Calvo, Terry 197

CAPÍTULO 6. EL CÁRTEL GÓMEZ-ZULUETA-BORBÓN 207

- El gran traficante: Joaquín Gómez 207
- Las tribulaciones del naviero: Jaime Tintó 212
- En sociedad con el intendente Pinillos 216
- Un desarrollo científico al servicio
de Su Augusta Majestad 221
- El 'príncipe de los esclavistas': Julián Zulueta 226
- Viñes: el intrépido marino sin alma 232
- Un banquero de la City con las manos sucias:
Zulueta & Co. 236
- Con la iniquidad en la frente: Pedro Martínez 242

CAPÍTULO 7. BLANQUEAN CENTENES 247

- El engranaje industrial 247
- Secretos clamorosos: José Xifré y Juan Güell 253
- El nuevo *self-made man*: la familia Flaquer
y algunas por el estilo 261
- De la trata a la fabricación y la banca: Llano y Vidal-Ribas 267
- La tentación del diablo: Epalza e Ybarra 271

CAPÍTULO 8. ENVUELTOS EN EL PABELLÓN NACIONAL 275

Levantaron, desde la nada, prodigiosas fortunas 275

Comprando voluntades, nada les detiene 278

El poder del partido negrero 290

Integristas: nada se resiste al rencor de raza 299

ANEXO 305

BIBLIOGRAFÍA 307

ÍNDICE DE NOMBRES 325

PARA SABER DE LO QUE HABLAMOS

Negrero es palabra que se ha hecho sospechosa. Siempre ha pertenecido a la esfera donde la sombra persigue al personaje y a menudo parece que lo adelanta. Primero, se hizo incómoda a quienes habían levantado su patrimonio mediante prácticas que la humanidad y la moral reprobaban, aunque la buena sociedad prefiriera simular ignorancia y los acogiera en su seno, recibiendo a sus vástagos en familias de alta alcurnia a las que aportaban saneados caudales. La voz comenzó por designar a las embarcaciones dedicadas al transporte de cautivos desde las costas africanas a las Américas: el *barco negrero* —casi nunca se dijo “barco de esclavos”, como ocurre en inglés— era expresión derivada de “barco de negros”, acepción en la que el pronombre remite al contenido del navío. El adjetivo *negrero* se añadió a los capitanes de navíos, rara vez a los marinos que lo servían, mencionados como tripulantes a pesar de merecerlo en igual grado: sobre ellos recaía la responsabilidad del cuidado de los seres humanos transportados y convertidos en cargamento, *cargazón*, y no pocas veces perpetraban abusos físicos y psíquicos, atropellos sexuales, enrolados con la promesa de una retribución superior a la que recibían en un mercante ordinario. El calificativo se ajustó pronto al armador, propietario u organizador de la expedición que equipa el barco, al comerciante que se dedica al tráfico transatlántico en cualquiera de sus etapas, al que actúa en la costa de África en calidad de agente o factor de una casa mercantil radicada en La Habana, Montevideo o Buenos Aires, en Cádiz o Barcelona, o que se ha instalado por su cuenta en el continente “negro” y, como el anterior, negocia con reyes o jefes locales, que son los proveedores de esclavos. A estos se añaden los intermediarios y minoristas que en los puntos de destino trasiegan con partidas de africanos desembarcados, los compran y trasladan por tierra o por mar para su venta a otros parajes, los distribuyen entre haciendas o los administran en depósitos. Del lado “peninsular”

(España continental y las islas Canarias y Baleares) están los comerciantes, navieros y patrones de barco que participaban desde sus puertos en el tráfico, además de proporcionar marinería y buques que operan entre la costa africana y las Antillas. Estos últimos son más escurridizos a la investigación cuando la trata atlántica fue declarada ilegal. En los años previos ya es una actividad mercantil mal conceptuada en Europa. Mas una vez enriquecidos, se les abren las puertas de las buenas familias.

En español, la palabra *negrero* se difundió en el siglo XIX tomándola del francés *négrier*. El término *négrier* vivió su época dorada en la segunda mitad del setecientos, la era de las Luces, de la Enciclopedia y los gabinetes de lectura; de los salones en cuyas banquetas, mediante la conversación y la filosofía, la aristocracia y el burgués gentilhomme se deleitaban instruyéndose. No es de extrañar que la difusión del término coincidiera con el tiempo de la Razón. En 1673 se hizo en Francia la primera concesión para la trata, que inundaría sus colonias antillanas de africanos esclavizados, pero fue después de 1750 que se produjo en ellas la mayor entrada de cautivos, alcanzándose el máximo histórico de 1784 a 1792, justo en vísperas de la Revolución Francesa y durante los tres primeros años de *liberté et égalité*. Los muelles y almacenes de Burdeos, Nantes, Brest, La Rochelle y el Havre registraban como nunca en sus asientos contables movimientos de frutos coloniales y de seres humanos asimilados a mercancías.

En la lengua francesa, la aparición de la palabra *négrier* se ha situado en 1752 (Littre, 1873, III: 710). A pesar de lo afirmado por el renombrado diccionario histórico, en 1686 encontramos la ordenanza que dirige Charles de Courbon —conde de Blénac y gobernador general de las Antillas— a los administradores de Indias, donde hace una serie de previsiones acerca de las enfermedades llevadas por los *bâtiments négriers*. No hay duda: la expresión queda referida tanto a las embarcaciones como a los capitanes de navíos dedicados a estos menesteres (Moreau de Saint-Méry, 1784, I: 406-407). Blénac fue el primer gran promotor de la esclavitud en el Caribe francés y facilitó los materiales para la preparación del *Código Negro*, texto promulgado en 1685 para regular el trato a los esclavos en los dominios franceses. En la lengua francesa existen dos palabras, *nègre/négresse* y *noir* para designar un color; la primera, incorporada en el siglo XVI, se refiere a la gente africana y durante siglos es el sustantivo que identificó al esclavo y reemplazó su nombre al ser referido o apelado. En la época se dice *traite négrière* o *traite des nègres*, no *traite des noirs*. El filólogo Corominas (1954) indica que *négrier* probablemente fue tomada de la lengua castellana, pero es más probable que proceda de la voz portuguesa *negreiro*.

Entre los siglos XVII y XIX se adoptó este neologismo, de gran fuerza expresiva: *negreiro* en portugués, *negrero* en español, *négrier* en francés, *negriero* en italiano, *negrer* en catalán. En inglés, *slaver*, con más frecuencia *slave dealer*, estuvo referido al comerciante y al esclavista; a veces se dijo *slave driver*. En el

inglés hablado de los Estados Unidos se sustituyó la palabra *guineaman*, con la que al principio se designaba al capitán o piloto que dirigía su nave a la costa africana, por *slaver*, que se emplea tanto para nombrar al esclavista, dueño de esclavos, como al comerciante y al que trafica con ellos desde África, el "negrero" de los restantes idiomas; en ocasiones se sustituye por *slave merchant*. El navío es designado como *slave ship*, "barco de esclavos". En alemán, la expresión fue *Neger Sklaven Händler* ("traficante de esclavos negros") y en neerlandés *slavenhandelaar* ("comerciante de esclavos", "esclavista"). Refieren una figura que inicialmente designa al asentista, al comerciante de esclavos a través del Atlántico y a quienes se dedican materialmente a su transporte a América. Luego, a todos cuantos intervienen en la actividad.

"Trata de negros", "transporte de negros" son expresiones habituales en la literatura política del siglo XVIII: Buffon, Montesquieu, Diderot, Voltaire y Raynal las utilizan. La Academia Francesa acepta el término *négrier* en 1798, cuando oficialmente ha cesado en Francia el comercio transatlántico de africanos y la esclavitud, que serían reintroducidos por Napoleón en 1802.

En España se ha hablado desde comienzos del siglo XVI de "barco de negros" y de "tratante de negros". En el XIX son expresiones corrientes las de *barco negrero*, *tráfico negrero*, y la que se metamorfosea en sustantivo, *el negrero*: la persona que se dedica al comercio y transporte de esclavos. La Real Academia de la Lengua ha acabado por circunscribir su definición a estos sujetos.

El tráfico atlántico de africanos esclavizados trasladó a América entre 12 y 14 millones de personas forzadas. Fue la mayor diáspora de la era moderna. En los análisis actuales se habla de *deportación* continuada y masiva. También se menciona el secuestro y robo de personas. Los calificativos responden a la gravedad de los hechos. Al distinguir entre embarcados en África y a los desembarcados en América encontramos una brecha de casi dos millones de pérdidas humanas en la travesía atlántica, una dimensión que se asoma al abismo de las relaciones personales y económicas. Fueron muertes impuestas y evitables, dado que ninguno de esos migrantes tuvo la oportunidad de escoger o rechazar esa travesía. Dentro de las eventualidades de un transporte masivo, una proporción, que oscila de un tercio a la mitad de los fallecimientos registrados a bordo, es sobremortalidad, que excede a la habitual de los marinos libres de esos mismos navíos. El sufrimiento de los esclavos y las probabilidades de una vida corta en relación con su existencia en África es una dimensión añadida.

Las palabras "tratante" y "traficante" no hacen justicia al significado del promotor de las expediciones transatlánticas. "Tratante" es voz arcaica que en la época moderna alude a los comerciantes al por mayor y después a los comerciantes de ganado. En español, en cambio, "trata" se reserva al comercio de esclavos, eludiendo la mercancía que se trasiega porque la palabra es suficientemente explícita como para no precisar de predicado. "Traficante" se suele