

JOSÉ ANTONIO PIQUERAS, *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*, Madrid, Catarata, 2021, 347 pp. ISBN 978-841-352-334-7

El autor de este libro, prolífico historiador español, ha buceado durante decenios en un mar subterráneo de la historia española e hispanoamericana que era muy poco conocido pero que hoy comienza a hacerse visible, gracias a sus estudios y a los de una nueva generación de investigadores. Se trata de la historia de la participación española en la esclavitud de millones de afroamericanos que fueron comprados, trasladados y explotados hasta morir en las tierras del Nuevo Mundo durante cuatro siglos. Los descendientes de estos esclavos constituyen hoy en día una parte considerable de la población de todas las naciones del hemisferio occidental y tienen derecho a conocer a profundidad su propia historia, o más bien la de las generaciones de sus antepasados, cuyas vidas han sido generalmente olvidadas en los relatos más comunes tanto de la época colonial como del siglo XIX. Por ello, lo que hace Piqueras en este texto —magníficamente redactado e investigado— consiste en descubrir múltiples capítulos y capas de historias que permiten adentrarnos en una serie de largos episodios del pasado que han sido generalmente marginados en la historiografía tradicional de España, Cuba, el Caribe en general, México y Sudamérica. La información que presenta este libro hace imposible negar la activa participación y lucro de cientos de hispanos en el tráfico de esclavos durante siglos, atribuyendo a otras nacionalidades la responsabilidad casi exclusiva de esta experiencia afroamericana, trágica y perdurable, que requiere conocerse a fondo, aclararse, discutirse.

El autor de la obra que comentamos, José Antonio Piqueras, es hoy uno de los mayores exponentes de la historia social en el mundo hispánico e hispanoamericano, pues no sólo es autor de decenas de estudios en este campo, sino también coeditor desde los años ochenta del siglo pasado de la principal revista en lengua española sobre esta área de investigación, *Historia Social*. Además, tiene el mérito de promover un diálogo permanente entre ambos lados del Atlántico, vinculando a investigadores y lectores interesados en conocer las vidas y experiencias de colectividades del pasado y también del presente.

Una excelente introducción al tema del libro se encuentra en la sección que abre el texto, “Las travesías del lenguaje”, en la que explora el origen y uso variable del término “negrero”, término que en la práctica no se generalizó en España sino hasta mediados del siglo XIX, cuando comenzaron a hacerse más notorias las grandes fortunas acumuladas por los traficantes de esclavos a lo largo de la primera mitad de esa centuria, y cuando declinó el tráfico por la imposición de controles por la Armada británica al comercio de personas esclavizadas y transportadas a través del Atlántico desde África a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y Brasil. Ya para entonces el comercio de esclavos con las naciones independientes hispanoamericanas había concluido hacía decenios. Piqueras luego relaciona los nombres genéricos utilizados en ese tiempo para los esclavistas: “negreros” en castellano, *negrier* en francés desde mediados del siglo XVIII, *negreiro* en portugués, *negriero* en italiano, *negre* en catalán. En inglés, lo habitual era el término *slaver* para referirse al traficante y transportador de esclavos. En el sur de Estados Unidos, durante la primera mitad del siglo XIX, época del mayor auge de la esclavitud en ese país, se hizo común el uso de las expresiones “negro” o “nigger”, dominantes hasta fechas recientes, cuando se han ido reemplazando por el término “afroamericano”. El autor pasa revista a parte de la historiografía estadounidense sobre el tema, entrelazándola con la española, para luego apuntar a su tema fundamental, que es la recuperación de la historia del tráfico y explotación de los esclavos afroamericanos durante los primeros tres cuartos del siglo XIX, especialmente en la isla de Cuba, en la época de la gran bonanza de las plantaciones de azúcar y de las fincas de tabaco y café.

Presentar un panorama de la información sobre casos concretos de esclavos que llegaron a las islas del Caribe resulta muy difícil porque la historiografía tradicional no les ha prestado suficiente atención, a lo que se agrega lo complejo de manejar fuentes donde encontrar los nombres e historias personales de los esclavos, salvo casos excepcionales. Donde sí ha logrado gran éxito Piqueras es en la identificación de buen número de los mayores negreros españoles del siglo XIX, a partir de una investigación exhaustiva de diversas fuentes. Especialmente importantes son los documentos que encuentra en cuatro tipos de fuentes: los archivos de tribunales ingleses e hispanocubanos, diversos ramos del Archivo General de Indias, archivos

notariales, especialmente de Cataluña y Cuba, así como la amplísima historiografía social y económica cubana, puertorriqueña y española que analiza el comercio transatlántico en el siglo XIX, la historia de las plantaciones y el comercio del azúcar, y la historia empresarial y política española de la época. Un hallazgo general a destacar es que más de 500 barcos con cargamentos de esclavos fueron confiscados por la Armada británica que patrullaba el Atlántico de manera constante. Esto lo puntualiza Piqueras a partir del estudio detallado de testimonios que se encuentran en los archivos históricos de tribunales de Inglaterra y del tribunal mixto de La Habana, que colaboró entre 1820 y 1860 con los británicos en la persecución del tráfico, juzgando los casos de estos barcos incautados y de sus capitanes, acusados de infringir las normas acordadas por tratados entre Gran Bretaña y España en contra de “la trata”. No obstante, la cifra mencionada representa un porcentaje limitado del total de navíos que cruzaban de África al Caribe, ya que varios centenares de comerciantes y navegantes españoles continuaron con el tráfico, junto con algunos de otras nacionalidades, a pesar de los peligros de perder sus cargamentos debido a las altísimas ganancias que se obtenían de la venta de esclavos en América.

José Antonio Piqueras considera que no se puede estudiar la historia del tráfico de esclavos a América simplemente como un *continuum*, sino que también debe ser interpretada a partir de inflexiones fundamentales que cambiaron su curso. La primera larga etapa de la “trata” arrancó en el siglo XVI y continuó hasta mediados del XVIII. En el primer siglo después de la conquista, casi la mitad de los esclavos fueron enviados a México, donde gran parte fueron introducidos a través del puerto de Veracruz, mientras otros flujos llegaron en la flota que arribaba al puerto de Cartagena, en Tierra Firme, desde donde se redistribuían a diversos parajes de América. Con el tiempo, las rutas de los navieros esclavistas fueron multiplicándose. Entre 1501 y 1750, fueron embarcados alrededor de 4 700 000 africanos. Después vendría la segunda etapa, que es la que más interesa al autor en este libro, de 1751 a 1867, cuando fueron transportados más de 7 800 000 esclavos de África a Brasil, la América Española, las posesiones británicas, francesas y holandesas del Caribe, y al sur de Estados Unidos.

Una faceta muy interesante y novedosa del libro reseñado es que sitúa el despegue del auge de la trata realizada con la América española

por comerciantes y navieros españoles, a partir de la autorización otorgada en 1789-1791, a inicios del reinado de Carlos IV, para que los negociantes peninsulares pudieran comerciar con África. Desde ese momento, se multiplicaron las casas de “factores” (mercaderes) españoles en el Golfo de Benín, Corisco (Guinea Ecuatorial), Angola y Mozambique. Esto respondió al arranque del gran auge azucarero en Cuba, que fomentó la intensificación del tráfico de los negreros españoles. Un ejemplo ilustrativo que Piqueras desmenuza es la historia empresarial de la familia Milá de la Roca, que operaba desde el decenio de 1790 en Buenos Aires, promoviendo un comercio cuadrilateral, que consistía en primera instancia en enviar remesas de carne salada desde el Río de la Plata a las plantaciones cubanas, alimento barato pero esencial para los esclavos. Desde La Habana y Santiago de Cuba mandaban luego navíos con azúcar al puerto de Cádiz, donde frecuentemente cargaban sal con destino a los saladeros rioplatenses, aunque el viaje de retorno podía incluir paradas en la costa africana occidental para cargar esclavos que acabarían en Buenos Aires, cuya población urbana a fines del siglo XVIII se componía en casi una tercera parte de individuos de origen africano.

Otro caso muy revelador es el de la familia O’Farrill, una de las familias criollas más importantes de Cuba en el siglo XVIII, cuya trayectoria en el ejército, el gobierno, la política y la empresa en el Caribe y, luego en España, pone en evidencia ciertas continuidades y trayectorias históricas de las élites españolas vinculadas largo tiempo con el tráfico negrero, del que obtuvieron pingües ganancias que les asegurarían ocupar posiciones de gran influencia y poder en la sociedad española durante más de dos siglos. Algunos de los O’Farrill, por ejemplo, llegaron a ser militares destacados, uno de ellos ministro de Guerra con Fernando VII, aunque la actividad negrera siempre estuvo en el centro de los intereses materiales de la familia. A partir de 1803, fueron conspicuos directivos de la Compañía Africana de La Habana y en apenas dos años realizaron siete expediciones para traer esclavos, de las cuales obtuvieron un beneficio neto de casi 300 000 pesos. Hacia 1834, el clan poseía 1 791 esclavos en sus ingenios cubanos, alcanzando tal nivel de riquezas que pronto diversos miembros de la familia se emparentaron con algunos de los más destacados aristócratas españoles de la época.

Es más, en el siglo xx varios descendientes fungieron como altos funcionarios de los regímenes dictatoriales de los generales Primo de Rivera y Francisco Franco. Todavía más recientemente, se pueden identificar sus lazos de parentesco con Rodrigo Rato Figueroa, quien fuera vicepresidente del gobierno español y ministro de Economía durante ocho años, desde 1996 hasta 2004.

El estudio de Piqueras muestra que la época de las guerras de independencia latinoamericanas ofreció grandes oportunidades para los negreros españoles de ampliar sus negocios. El caso de las firmas comerciales de Cuesta Manzanal y de su hermano, que operaban desde La Habana, lo ilustra, ya que entre 1809 y 1820 trasladaron más de 12 000 esclavos en 50 embarcaciones de África a Cuba, en tiempos en los que la Armada británica estaba ocupada en numerosas campañas navales alrededor del mundo y, por ende, prestaba escasa atención a los traficantes hispanos. Esta situación cambiaría con la firma de acuerdos entre Gran Bretaña y España para restringir el tráfico. De todas maneras, el número de comerciantes y navieros peninsulares que se dedicaban al tráfico de personas africanas –habitualmente en condiciones espantosas– no dejó de incrementarse. A la cabeza se situaron los empresarios y navieros catalanes, muchos de ellos con casas mercantiles en La Habana, pero también se destacaron negociantes vascos. Por ejemplo, uno de los más prominentes fue Domingo de Aldama, vasco emigrado a Cuba, cuya fortuna en 1836 era considerada una de las 16 mayores de la isla, dueño de plantaciones, muchos esclavos, un gran ingenio, una fábrica en la ciudad, y contratista de obras públicas, otro negocio rentable que implicaba trabajo esclavo.

Uno de los apartados más llamativos de esta historia, sobre uno de los temas menos conocidos, es el que se refiere a los llamados “esclavos del rey”, que Piqueras ha recuperado, ya que los afroamericanos fueron responsables de la construcción de la mayor parte de las edificaciones, fortalezas e infraestructura de La Habana desde fines del siglo xvii hasta mediados del xix, incluyendo el primer acueducto que abasteció a la capital cubana entre 1674 y 1740, las fortalezas, baluartes y castillos, el edificio del Palacio de Gobierno y el de Correos, y la nueva Aduana. Los esclavos eran obligados a trabajar en canteras, acarrear materiales, a construir edificios y arreglar las calles; en suma, a ellos se debió todo el desarrollo de la ciudad.

Un caso de ascenso socioeconómico gracias al tráfico fue el de Julián Zulueta, quien llegaría a ser bautizado como “príncipe de los esclavistas”. Originario de una familia campesina de Álava, en el País Vasco, llegó a Cuba a trabajar en la tienda de su tío, Tiburcio Zulueta. Siguiendo un patrón tan común en la historia de los emigrantes españoles a América, se ganó la confianza de su pariente por sus habilidades como contable y por su duro trabajo y disciplina. Al parecer, sus posibilidades de ampliar sus negocios personales y convertirse en negrero se vieron auxiliadas por el apoyo de un pariente, el poderoso banquero Pedro de Zulueta y Ceballos, quien tenía una casa importante en Londres y le ayudó a financiar las expediciones de la trata para abastecer de esclavos a los mercados cubanos, la mayor parte de manera clandestina. Entre 1837 y 1863, Piqueras documenta 23 expediciones entre África y Cuba en las que estuvo involucrado Julián Zulueta. En el caso de un navío apresado por los buques de guerra ingleses en 1837, consta que había embarcado a 473 esclavos, “de los cuales murieron 141 en el pasaje atlántico”, una proporción atroz, que habla de las pésimas condiciones a bordo de los barcos de los negreros españoles.

En las últimas secciones de este libro, Piqueras contribuye a una profunda revisión de los intereses de una parte importante de la oligarquía política y empresarial de España, al develar aspectos fundamentales de la forma en que la acumulación de fortunas de hispano-cubanos, de comerciantes catalanes, de navieros y banqueros vascos, metidos a la trata, contribuyeron a la formación de parte significativa de los capitales de las élites españoles a lo largo del siglo XIX y su influencia en la política española. Desde los años 1830 fue claro que los conservadores del Partido Moderado apoyaban entusiastamente la conservación de la esclavitud en Cuba; de allí también que la reina regente, María Cristina, viuda de Fernando VII, participara en el negocio de la trata, recibiendo un peso fuerte por “cada saco de carbón” (es decir, un esclavo) que se entregaba a los mercados de esclavos en Cuba. Este apoyo a un comercio inhumano, pero de los más lucrativos del siglo XIX, continuaría durante decenios.

Por último, no podemos dejar de señalar que el texto que reseñamos también evoca la historia social de los esclavos y sus condiciones de vida: “La esclavización ocasionaba sufrimientos intensos y constantes, reducía el valor de la vida ajena, comportaba castigos físicos y

psíquicos normalizados en las conductas, incrementaba el riesgo de muerte y enfermedad en seres que no podían protegerse de una y otras [...]”. En este sentido, nuestro autor recuerda las palabras y conceptos de la escritora Toni Morrison, quien señala que “la gente negra” tuvo que enfrentar circunstancias que no sólo atentaban contra su supervivencia sino también contra su identidad. Al mismo tiempo, la trata afectó profundamente a los comerciantes, navieros y dueños de esclavos, pues como advierte la escritora, al deshumanizar a los esclavos se deshumanizaban a sí mismos.

Carlos Marichal

*El Colegio de México*

HUBONOR AYALA FLORES, GERARDO GALINDO PELÁEZ y RICARDO TEODORO ALEJANDREZ (coords.), *México en dos tiempos: 1521-1821*, Mazatlán, México, Editores Índice Fons, S.A. de C.V., 2021, 238 pp. ISBN 978-607-988-822-0

La obra coordinada por Ayala, Galindo y Teodoro es el resultado de la participación entre investigadores, académicos e instituciones públicas y privadas, cuya intención es reflexionar, comparar y difundir desde una perspectiva crítica dos acontecimientos que marcaron la historia de México. Como lo indica el título, el tiempo o los tiempos son fundamentales para entender las conmemoraciones en torno al sitio y caída de Tenochtitlan, en agosto de 1521, y la independencia de México, en septiembre de 1821. Ambos invitan a replantear, analizar y debatir los procesos y transformaciones que de éstos derivaron y cuya herencia sigue presente hacia un tercer tiempo, 2021. A partir de lo anterior, se puede situar al libro dentro de una dinámica de conmemoración dual, ofreciéndonos una serie de temas y problemáticas que versan sobre el género y la raza, luchas entre grupos de poder, migraciones y representaciones de la Historia en la construcción de mentalidades colectivas. El primer capítulo, “A quinientos años de la toma de México Tenochtitlan”, escrito por Rodrigo Martínez, parte de la premisa de las conmemoraciones y su función catalizadora para la construcción de