

Preámbulo para advertir saberes, causas y procedimientos

El título de este libro, *La última marea*, es más una alegoría conveniente. No se trata de analizar el ascenso o descenso de aguas marítimas por la influencia lunar, sino de usarlas como un recurso para abordar su influencia en el tráfico de esclavos africanos que fue, sin duda el más rentable negocio de los siglos XVIII y XIX. Fue Cuba el último país en eliminarlo tras enriquecer a un número apreciable de armadores y consignatarios que luego invirtieron sus capitales en negocios legales, dejando tras de sí un impresionante número de africanos muertos.

Su texto recoge los cuatro últimos alijos desembarcados en las costas cubanas en los años sesenta del siglo XIX: dos han sido mencionados previamente con datos escuetos, los otros permanecían ignorados. Ninguno se había descrito con el nivel de detalles históricos, antropológicos y, en un caso, arqueológicos con que ahora se presentan.

Es por esto que resulta novedoso para la historiografía sobre la esclavitud, en especial la cubana, ya que une el profundo y actualizado estudio de la información documental al trabajo arqueológico realizado en una zona vueltabajera de singular importancia, y lo vincula, además, a las tradicionales experiencias de los pobladores de la zona. Un hilo conductor une, a través de estas páginas, historia, arqueología y antropología.

Para lograr nuestro propósito fue de singular importancia analizar en los documentos el factor humano que se mostraba a través de las acciones de funcionarios —mayores y menores—, jueces implicados —anodinos unos y justicieros otros—, de pescadores y campesinos pobres —necesitados todos de obtener algún beneficio económico para mejorar sus precarias vidas—, de vecinos que se desentendían o participaban en el negocio, e inclusive de los africanos cautivos que eran precisados a narrar

su obligado tránsito por mares, costas, ríos, pantanos y bosques. Esto permitió ir reconstruyendo las redes de mar y tierra que apoyaban los desembarcos.

Cuando un alijo de esclavizados era capturado en las costas, ríos, montes o fincas de Cuba se iniciaba un proceso que llevaba a cabo un juez comisionado por la Audiencia Pretorial. Debía trasladarse al lugar del desembarco, sin pérdida de tiempo, para realizar un reconocimiento prolijo. Allí podía encontrar los restos de un buque con todos los signos sospechosos de ser un barco negrero. En ese caso, debía calcular su distancia de las costas y analizar la visibilidad desde faros, estancias o sitios habitables, además de tomar declaración a vecinos, africanos capturados, funcionarios mayores y, sobre todo, a los prácticos, pedáneos o alcaldes de mar y tierra. Además de intentar descubrir armadores y consignatarios, era el encargado de esclarecer la verdad de lo acaecido. Para reconstruir su caso solo contaba con testimonios, por lo general reiterativos, y en raras ocasiones con una inesperada y reveladora declaración.

Estudiar cualquier desembarco, siguiendo huellas documentales y arqueológicas, es uno de los principales desafíos que afrontan los investigadores y, además de la distancia de un tiempo histórico, guarda sin duda algunas similitudes con la labor de los jueces designados antaño.

Las complejidades de investigaciones de diferente carácter influyeron en la organización de este libro en tres partes: la primera, destinada al análisis histórico; la segunda, al estudio arqueológico del cabo de San Antonio, en Guanahacabibes, lugar donde ocurrió el penúltimo alijo de esclavos del que se tienen noticias; y la tercera, destinada a agrupar documentos capaces de mostrar, de manera fehaciente, asuntos significativos para la comprensión de la trata negrera en su etapa ilegal.

Buena parte del comercio ilícito de africanos se efectuó por Vueltabajo. Su costa norte disponía de un litoral plagado de islas y cayos, con bahías protegidas en cuyas cercanías abundaban los cafetales y algunos importantes ingenios de azúcar. Su costa sur era diferente, pues abundaban manglares, cayos, islas y algunas pequeñas playas cercanas a montes. También se beneficiaba de su cercanía a la Isla de Pinos y a la zona de Batabanó, a la que en 1846 había llegado el ferrocarril, que facilitaba las comunicaciones y también el trasiego de esclavos.

Como parte de sus funciones, los cónsules ingleses tenían espías en buena parte de los cuarterones y partidos de la Isla, muy especialmente en aquellos en que se asentaban redes de comercio

negrero bien estructuradas. Esto les permitía estar al tanto de los frecuentes desembarcos. No obstante, en la costa sur vueltabajera ese control era menos efectivo por múltiples razones; entre estas, el control de las redes de mar y tierra por poderosos traficantes. Fue en este litoral donde, desde los años cuarenta, se estableció una empresa de navegación auspiciada por ricos comerciantes negreros, como Joaquín Gómez y Manuel Calvo (Barcia Zequeira *et al.* 2017, pp. 100-108), que, tras bambalinas, se dedicaban a ese negocio. Otra peculiaridad de la región vueltabajera que debe ser mencionada es que los grandes negociantes tabacaleros, muy presentes en ese espacio, también se aventuraban en el comercio negrero.

La segunda parte de este libro une, como antes mencionamos, la historia y la arqueología a través de un desembarco específico que se produjo en un lugar conocido como Punta del Holandés o El Holandés. La documentación histórica encontrada es numerosa y precisa, y permite contrastar las evidencias provistas por el relato con las pruebas arqueológicas. Si bien este desembarco tipificaba las características del tráfico ilegal —embarcación quemada, disposición de redes marítimas y terrestres para facilitar el desembarco, construcción de rancherías, vínculos con zonas pobladas a partir del uso de tiendas y fondas, así como otras representaciones simbólicas, también usuales— exhibía una particularidad inusitada, pues la zona por donde se verificó el desalijo quedaba fuera de los límites establecidos para ese comercio que se movía entre la ensenada de La Grifa y la de Cajío.

El cabo de San Antonio, en el que se asentaba Punta del Holandés, era una zona de silencio, poco habitada y bastante desconocida, incluso para los geógrafos. Los mapas —fuente inestimable para los historiadores— evidencian aspectos que otros reservorios desconocen. Esto ocurre, por ejemplo, con sus redes de caminos. La investigación arqueológica permitió ubicarlos, al igual que a las aguadas. De esta forma, se constató la veracidad de los relatos documentales. Lo cierto es que los sitios recorridos, poco conocidos antes, mostraban la certeza de lo narrado en los viejos legajos. Como expresara Ginzburg (2010, p. 482), del «entramado de verdades y posibilidades, así como la discusión de hipótesis de investigación en pugna, alternadas con páginas de recapitulación histórica, que ya no causa desconcierto» emergería la verdad histórica.

Las características de la población de Guanahacabibes son singulares. La mayor parte de las familias asentadas en esa península están vinculadas al territorio por un pasado secular;

esto permitió disponer de una información oral inapreciable. Narraban los recorridos a través de caminos desconocidos o de aguadas ignoradas, y referían costumbres tradicionales que también aparecían en los documentos. Las fuentes orales, escritas y arqueológicas se complementaron y permitieron reconstruir el desembarco de El Holandés tal como se produjo en la realidad. Ofrecieron la oportunidad de rescatar un caso de alijo de esclavos capturados a través de un ejercicio colectivo y dinámico, discutiendo hipótesis y relejendo documentos.

Solo este caso entre los encontrados permitía, por razones lógicas, tanto informativas como de recursos, hacer una recuperación histórica, arqueológica y antropológica, ya que la información abarcaba un amplio espectro. Hasta el momento es el único caso, a nivel mundial, en que se ha podido reconstruir un sitio de trata ilegal de africanos. Los exhibidos hasta el momento se refieren a la trata legal, es decir, son anteriores a 1820.

La investigación de Punta del Holandés ha sido un privilegio para todos sus participantes. La pesquisa fue realizada por un equipo multidisciplinario compuesto por historiadores, arqueólogos pertenecientes al Gabinete de Arqueología de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura, geógrafos, espeleólogos expertos, biólogos, un ingeniero forestal y miembros del Comando Especial de Rescate de Pinar del Río. El saber condensado sobre la región, las anécdotas sobre asuntos vinculados a personajes como los esclavistas Joaquín Gómez y Pancho Marty, así como las leyendas de sitios que conservan nombres vinculados a la esclavitud, enriquecieron notablemente la perspectiva inicial.

Proponer una investigación histórica, antropológica y arqueológica capaz de integrar la información documental a la sabiduría de los conocedores de la zona, a los estudios acumulados que ya existían del cabo y a la pericia de los arqueólogos fue un atrevido reto. Realizar esto con recursos escasos ha sido una audaz aventura.

A pesar de todas las dificultades, soñamos y aun imaginamos hoy que nuestro estudio podía servir de base para impulsar, a partir de las instituciones establecidas, el reconocimiento en Cuba del primer sitio de memoria de la trata ilegal. En esa dirección, hemos concebido una ruta que incluye el faro Roncali, que iluminaba la zona del desembarco; los pecios del bergantín La Paquita, que trajo a los africanos esclavizados y descansa en el fondo marino de la Caleta de Playa Larga; el poblado de Los

Cayuelos, donde radicaban algunos campesinos que ayudaron al desalijo; la Caleta del Piojo como lugar del desembarco; la ubicación de los caminos antiguos por donde transitaron los esclavos y sus cuidadores; la localización del espacio donde estuvo situada la ranchería donde estuvieron depositados, contra su voluntad, los africanos desembarcados; y la cueva que permitió esconder aproximadamente a cien africanos para sacarlos y venderlos con ayuda de las redes de tierra.

La reiterada referencia toponímica de lugares vinculados a la esclavitud en la zona, como Cueva de los Negros, Los Conucos, El Alto del Negro, entre otros, y las referencias de los expertos del cabo nos hicieron considerar inicialmente que la zona en estudio podía haber recibido desembarcos reiterados y que la ranchería encontrada habría sido un espacio permanente, destinado a recibir africanos recién desembarcados. Pero luego, la abundante documentación del caso amplió el rango de las hipótesis y generó un conjunto de expectativas arqueológicas; entre estas, las dificultades de la zona, la existencia de otras muy cercanas que habían sido lugares propicios para los desalijos —como La Grifa, por ejemplo—, y la más significativa de todas, la localización de los entierros de cientos de africanos. El desembarco en Punta del Holandés respondió a circunstancias particulares y provocó acciones específicas; ni las unas ni las otras permiten despejar la incógnita del anterior uso del cabo como un espacio destinado al tráfico de africanos.

La tercera parte de este libro recoge documentos que permiten comprender los avatares del negocio negrero en su etapa final. Es en el análisis de estos viejos legajos donde se asienta el oficio del historiador; su responsabilidad descansa en «juzgar el valor del testimonio no por su simple confiabilidad, sino por su pertinencia con respecto a los problemas que quiere resolver» (Momigliano, 1993, p. 308). También evidencia su capacidad profesional para descubrir las fisuras, apreciar las contradicciones, y tener en cuenta, por ejemplo, que la voz de los esclavos resultaba mediada por las intenciones e intereses de los escribanos que representan potestades ajenas, que los testimonios de los individuos que integraban los juzgados organizados por la Real Audiencia Pretorial trataban de encubrir las fracturas y de ocultar o disimular las contradicciones entre el poder y la realidad, que los informantes eran capaces de mentir para escapar al posible castigo y que las autoridades deseaban silenciar, omitir o encubrir todo aquello que podía perjudicarlas. Se trata de un ejercicio imprescindible para llegar a conclusiones adecuadas.

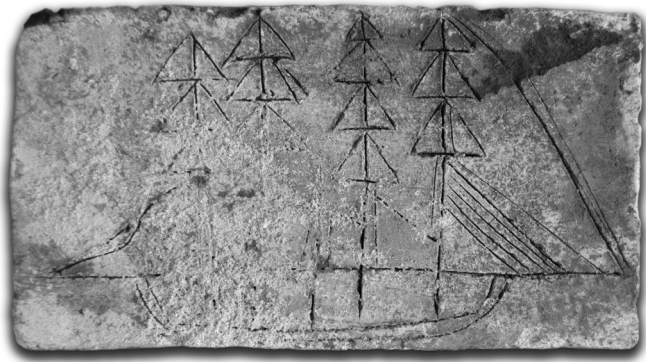
Finalmente mostramos, en una breve memoria, algunos de los testimonios del largo camino seguido para llegar a los resultados que se exponen.

Este proyecto ha sido complejo y, a pesar de nuestros esfuerzos, aún quedan aspectos presentes en los documentos que la investigación arqueológica no pudo validar. Es posible que estas ausencias, que bien conocemos, puedan ser resueltas en un tiempo cercano.



I

Trata negrera por la costa sur
de Vueltabajo (1860-1866)



Los océanos —en este caso, el Atlántico—, enormes, circunstanciales, importantes pero transitorios, podrían definirse como un no lugar, pues son espacios inmensos e indiferenciados (Augé, 1993). En estos, las mareas cercanas a las costas marcan un tiempo de movimientos cíclicos en el que las grandes masas de agua fluyen y refluyen, avanzan y retroceden a lo largo de cada jornada. La trata de africanos en su etapa ilegal tuvo, al igual que las mareas, su culminación y su ocaso, subió y bajó de acuerdo a las leyes de intereses económicos poderosos, sostenidos por la política y por el mercado de esclavos. Los años sesenta del siglo xix marcaron ese auge final y su declive definitivo. En estos se produjo la última marea del comercio trasatlántico de esclavos.

Analizar la trata de africanos a partir de su etapa ilegal es sumamente complejo. Las referencias cuantitativas tienen por base los alijos capturados en barcos de diversas banderas, los informes de los cónsules ingleses en la isla de Cuba y, desde luego, las capturas en tierra, punta de *iceberg* de un trasiego mucho mayor.

Desde que en 1820 comenzó a aplicarse el tratado suscrito entre su majestad británica y su majestad católica, se relacionaron las naves capturadas en alta mar o en las costas —bergantines, goletas, clíperes u otras embarcaciones—, que eran juzgadas en los tribunales mixtos radicados en La Habana y en Sierra Leona. Pero desde ese inicio muchos traficantes lograron eludir la persecución y arribar clandestinamente por litorales de difícil acceso, desembarcar su mercancía, esconderla en bosques,

←. Grabado de un barco sobre un ladrillo fresco. Colección del Gabinete de Arqueología de la Oficina del Conservador de Santiago de Cuba.

Foto: Jorge F. Garcell Domínguez.

potreros, almacenes, o mezclarla con dotaciones antiguas para confundir a los persecutores. En ocasiones eran hostigados y, entonces, dejaban atrás a los débiles o enfermos para que fueran capturados y así desviar la atención de los rastreadores.

Cuando se observa este panorama y el proceder de los actores que se desarrollaron en esos espacios tan conflictivos, es fácil comprender que las estadísticas no pueden reproducir todo lo ocurrido. Reflejan una inclinación, siempre útil, pero son incapaces de mostrar el universo informativo.

Como puede apreciarse en la figura 1, la tendencia de las capturas, con altas y bajas, llega a su punto culminante en 1840. A partir de ese momento se evidencia el declive de los apresamientos, que alcanza su punto máximo en 1846 y remonta nuevamente en los años cincuenta, cuando el tráfico solo llegaba a Cuba, hasta encontrar un nuevo punto culminante en 1860.

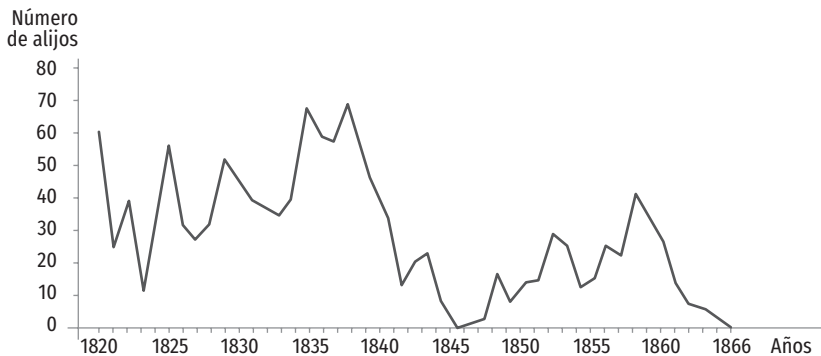


Figura 1. Número de alijos capturados en Cuba en el periodo 1820-1866.

Fuente: Transatlantic Slave Database. Versión 1.3 <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

Es posible que en el primer descenso influyera la disminución de las capturas por el desvío de algunos barcos de la armada inglesa hacia China, ya que entre 1839 y 1842 ocurrió la Primera Guerra del Opio y sus consecuencias se prolongaron en el tiempo¹. También pudo contribuir la circunstancia de que tanto los Estados Unidos como Francia comenzaran a cuestionar su apoyo a esa flota por el costo que implicaba ocuparse de

¹ La Armada Británica contaba con 24 buques de guerra.

los barcos negreros que portaban sus banderas² (Mannix y Cowley, 1968).

En 1856 se inicia un segundo conflicto con el gigante asiático que se prolongará hasta 1860, ya que 173 barcos de la escuadra británica estuvieron involucrados en esta nueva campaña. Es lógico, por lo tanto, que en ambos momentos disminuyera el número de embarcaciones destinadas a controlar el tráfico negrero y hubiese menos capturas. Sin embargo, las fuentes de los cónsules ingleses en la isla muestran una realidad mucho más compleja.

También se debe destacar que desde 1850 el mercado negrero había sucumbido en Brasil, por lo que solo Cuba continuaba comprando bozales. En los años sesenta era evidente, por diferentes indicios, que el fin del execrable negocio se acercaba y los involucrados —armadores, consignatarios y dueños de plantaciones— lo sabían. Por este motivo, incrementaron sus incursiones y también el número de bozales que traían en cada expedición para garantizar el futuro de las producciones basadas en el trabajo forzado.

Es nuestro interés acercarnos a su sexenio final, aquel que se inscribe entre 1860 y 1866 y muestra el último ascenso del tráfico y su decadencia definitiva. Insistimos, como antes señalamos, que los gráficos son representaciones que se construyen sobre la información acopiada y solo muestran una tendencia. Lo cierto es que resulta ilusorio pretender que se conoce el universo de la trata africana con Cuba, pues un número apreciable de alijos nunca fueron detectados.

Según las fuentes consulares inglesas, 1860 había sido un año excepcional para el corrupto negocio, y en este destacaba la utilización de navíos norteamericanos³ (Martínez Carreras, 1989). El cónsul inglés en La Habana, John Crawford, informaba a Lord

² Entre 800.000 y 1.000.000 de dólares anuales en el primer caso y 1.600.000 en el segundo. En 1850, Estados Unidos tenía en África cinco buques de guerra, dos de los cuales, —el bergantín *Perry* y la chalupa *Yorktown*—, se encargaban de patrullar la costa de Angola.

³ En la década de 1860, se destacaba la presencia de navíos norteamericanos en la trata con Cuba, cuestión que también se evidencia en otras fuentes. Martínez Carreras (1989) cita, entre estos, al *Rebecca*, un clíper de Baltimore con un récord de velocidad de catorce nudos navegando contra el viento, y añade que la rapidez con que navegaba fue su salvación en el viaje hacia Cuba. También menciona el clíper *Thomas Watson*, construido en Baltimore, de 348 t; el clíper *Nightingale*, de 1.000 t, que cargó en su viaje 2.000 bozales y el *Ene*, de 466 t, construido en Rhode Island, que transportó 890 esclavos hacia Cuba. Los clíperes eran embarcaciones de vela de formas alargadas y estrechas, de tres o más mástiles, que se caracterizaban por su alta velocidad.

Russel que la trata de esclavos se había incrementado nuevamente. Según sus cálculos, se habían introducido en Cuba 24.895 africanos. La cifra puede considerarse exagerada, ya que los funcionarios ingleses acostumbraban adicionar a los datos oficiales una tercera parte de su total —es decir, a los 18.671 bozales informados por las autoridades les sumaban 6.224— pero lo cierto es que lo hacían convencidos de que muchos alijos eran indetectables (figura 2).

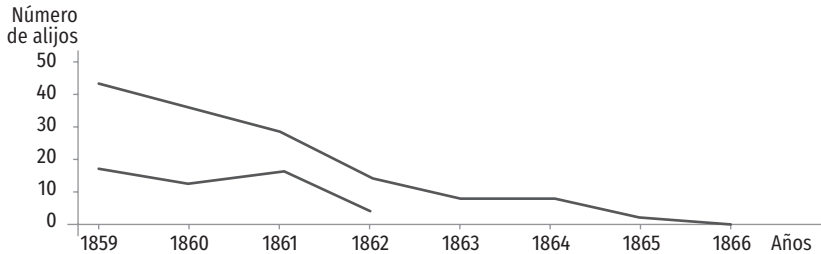


Figura 2. Número de alijos capturados en Cuba en el período 1859-1866.

Fuente: Transatlantic Slave Database. Versión 1.3 <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

La información aportada por la Slave Database refiere la introducción de 18.212 africanos, un número menor al relacionado oficialmente. Refiere 34 embarcaciones capturadas que habrían trasladado, como promedio, 535 esclavizados por buque (tabla 1).

Tabla 1. Resumen del número de esclavos traídos a la isla de Cuba durante el año 1860

	Número de esclavos desembarcados	Número de esclavos capturados	Número de esclavos capturados por la armada de Nassau
Del 1 de enero al 30 de septiembre	12.060	1.433	364
Del 30 de septiembre al 31 de diciembre	6.611	2.209	-
Se le añade un tercio	6.224	-	-
Total	24.895	3.642	364

Fuente: National Archive, FO 84, 862 [2 958] Class A, «Informe del cónsul inglés John Crawford a Lord Russell».

Según el cónsul Crawford, el número de esclavos desembarcados en 1862 fue la mitad del año anterior⁴, y al siguiente la captura fue

⁴ Con el tercio añadido sumaban 11.254 (National Archives, FO 84, 1.863 [3.159] Class A).

aun menor, a pesar de que en el mes de octubre hubo dos grandes desembarcos, con 1.000 y 1.200 africanos, respectivamente, y de que en noviembre se introdujeron por la Bahía de Cochinos 1.105 africanos que fueron transportados en el vapor *Cicerón*. Como puede apreciarse, arribaban menos barcos, pero cargaban un número mayor de esclavizados (tabla 2).

Tabla 2. Esclavos desembarcados y capturados de enero a septiembre de 1864

Lugar de captura	Esclavos desembarcados	Esclavos capturados	Otros datos
Cayo Felipe, banco de las Bahamas	682	692	Bergantín , capturado por el
Cayos de las Doce Leguas	365	365	Bergantín capturado por el
Cabañas	625	625	Barco hundido. Desembarco negado por las autoridades.
Cayos de las Doce Leguas	474	474	El barco fue quemado. Capturados por el .
La Teja	1.500		Desembarcados en la finca Aurora. Desembarco negado por las autoridades.
TOTAL	3.646	2.156	
Con 1/3 que añaden los funcionarios británicos	4.861		

Fuente: National Archives, FO 94, 1.865 [3 503] Class A.

En 1864 las cifras continuaron disminuyendo y al año siguiente solo se reportaron tres desembarcos. Una duda, sin embargo, siempre nos asalta, pues pudo haber alijos no detectados, ya que en algunas jurisdicciones escaseaban los confidentes pagados por los ingleses. Eso ocurría, por ejemplo, en la costa sur de Vueltabajo. Por otra parte, era extremadamente difícil obtener información sobre las operaciones del tráfico, pues las principales empresas pertenecían a individuos muy poderosos y su encubrimiento se realizaba desde Barcelona, Cádiz, Burdeos y Marsella.

Recorrido por Vueltabajo

La Habana, por su importancia socioeconómica, marcó desde el siglo xvii el punto central de la Isla. Esta condición fue representada de manera simple por los pobladores de Cuba, de tal forma que los territorios cercanos eran conocidos como los de Vuelta de Arriba, hacia el este, y los de Vuelta de Abajo, hacia el oeste⁵.

⁵ La definición de Vueltabajo es la más antigua para definir a un territorio que se extendía al poniente de La Habana. Fue usada por Tranquilino Sandalio de Noda (2015) con ese significado específico. Era también el término que usaban los pobladores de la isla y que aún se mantiene como símbolo de identidad.

Esta última región comprendía una zona histórico-geográfica muy particular en diversos sentidos: un extenso litoral poblado de islas y cayos que dificultaban la persecución de los barcos de guerra —fuesen ingleses o españoles—; excelentes bahías en la costa norte, como las de Mariel, Cabañas y Bahía Honda, y magníficas ensenadas; una amplia zona sembrada de mangles en la costa sur que podía enmascarar el arribo de embarcaciones sospechosas, y otra cubierta de diente de perro⁶, que impedía caminar a los persecutores. Constituía una de las zonas privilegiadas por los traficantes negreros⁷ (Ramírez Pérez, s. f.). Por si esto fuese poco, esa región era, desde el siglo xviii, el asentamiento productivo del mejor tabaco del mundo, una mercancía que servía al intercambio comercial con África.

Las costas de Cuba fueron propicias al cabotaje. Una isla grande con accidentes geográficos de diverso tipo era menos difícil de recorrer por mar que por tierra. Por esta causa, los caminos de agua facilitaban el comercio, tanto el isleño como el internacional. Dicha peculiaridad permitió que desde los años cuarenta del siglo xix se estableciera en la costa sur de Vueltabajo la Empresa de Vapores de Navegación del Sur de la Isla, que veinte años después se asoció a la Empresa de Fomento de la Costa Sur (Barcia Zequeira *et al.*, 2017, pp. 100-108). Ambas se dedicaban, aparentemente, al comercio legal de cabotaje, pero sus principales accionistas eran connotados negreros como Joaquín Gómez y Manuel Calvo, los cuales controlaban la extensa zona que se extendía desde la ensenada de Cortés hasta Batabanó. Bajo su autoridad estaban lugares como Dayaniguas, La Coloma, Punta de Cartas, Punta de Cana o Bailén. Poseían muelles en todos los

⁶ Nombre que se daba a piedras si, es puntigudas en las costas rocosas sobre las cuales es imposible caminar.

⁷ La frontera más acertada para enmarcar el espacio de la región histórica de Vueltabajo, según el autor citado, sería: de norte a sur, playa Baracoa, Bauta, Laguna de Ariguanabo, San Antonio de los Baños, Playa Cajío y las elevaciones del Mariel, pertenecientes a la Sierra del Rosario. Este constituiría su límite orográfico oriental. Por occidente esta zona se extendería hasta el cabo de San Antonio. En el siglo xix el territorio se dividió en dos grandes subregiones. Una abarcaba parte de la llanura meridional, avanzaba por el oeste hasta el territorio de Candelaria, comprendiendo parte de la Sierra del Rosario en la misma dirección, hasta el valle del río San Cristóbal, y una porción de la llanura septentrional, que se extendía más allá de Bahía Honda. En esa zona se desarrolló una economía plantacionista. La otra iba desde el límite oriental de la primera hasta el cabo de San Antonio y se caracterizaba por el predominio de una economía tabacalero-ganadera. Entre ambas subregiones no existían límites definidos, con excepción de los impuestos por la naturaleza, razón por la cual había, entre una y otra, franjas de transición en las que se mezclaban las actividades productivas.

ríos de esa costa para el trasiego de sus mercancías, incluidos los «sacos de carbón» —término peyorativo para calificar a los africanos esclavizados—. Disponían de cuatro vapores, tres goletas, multitud de embarcaciones menores, trenes de carretas y barracones; es decir, toda la infraestructura necesaria para el tráfico de bozales enmascarada en un negocio legal. Por otra parte, todos sus socios eran propietarios de ingenios azucareros en la zona (Barcia Zequeira *et al.*, 2017, p. 101).

Lo cierto es que más de la mitad (el 45,9 %) de los alijos introducidos en la isla de Cuba en los siete años comprendidos entre 1859 y 1866 llegó por las jurisdicciones situadas desde Vueltabajo hasta La Habana, sobre todo por la primera zona. Esta vía no resultaba inusual, ya que por las características de sus costas había sido aprovechada tradicionalmente para los desembarcos negreros ilegales y otros negocios similares, como el contrabando⁸ (Denis Valdés, 2012). Los últimos alijos de los que se tienen noticias arribaron precisamente por su litoral sur. Por si todos estos elementos fuesen pocos, se debe destacar que Vueltabajo era la región más próxima a La Habana, capital de la isla y centro comercial de gran importancia a nivel internacional.

Como muestra de los aspectos señalados, analizaremos cuatro alijos negreros que se introdujeron en la zona entre 1860 y 1866. Dos han sido mencionados por varios estudiosos del tema, pero sin detallar lo ocurrido en esos desembarcos; los otros se presentan por primera vez porque los alijos en tierra han sido escasamente estudiados.

Las expediciones capturadas en tierra no eran juzgadas por la Comisión Mixta de La Habana. En estos casos, el capitán general enviaba el proceso a la Real Audiencia Pretorial, bien a la de la capital, bien a la de Puerto Príncipe, de acuerdo al lugar en que se hubiera producido la captura del alijo. En el caso de que hubiese ocurrido en la zona de Vueltabajo, se destinaba, por supuesto, a la asentada en La Habana. El capitán general o “eventualmente” la Real Audiencia designaba un oidor y un escribano. Se establecía un juzgado en el lugar de los hechos, presidido por estos funcionarios e integrado, además, por alguno que otro vecino;

⁸ El contrabando era una actividad común desde el siglo xvii. El aislamiento en que vivían los habitantes de esa zona los animaba a negociar con contrabandistas extranjeros, únicos mercaderes con quienes estaban en contacto. El marqués de la Torre, preocupado por la falta de control sobre ese territorio, proyectó establecer una tenencia de gobierno que bautizó como Nueva Filipina. Su cabecera radicó inicialmente en el poblado de Guane, a orillas del Cuyaguaje, el río más caudaloso de la región occidental. En 1778 se trasladó para la ciudad de Pinar del Río.