



Revista Latino-Americana
de Estudos Avançados

V.1, N.1

JAN./JUN. 2016

p. 69–85

FALSOS BRASILEÑOS: LAS TRAYECTORIAS AFRICANAS Y AMERICANAS DE LOS NEGREROS ESPAÑOLES DERIZANS Y ROVIROSA (1831–1863)

FALSOS BRASILEIROS:
AS TRAJETÓRIAS AFRICANAS E AMERICANAS DOS NEGREIROS
ESPANHÓIS DERIZANS E ROVIROSA (1831–1863)

FAKE BRAZILIANS: THE AFRICAN AND AMERICAN TRAJECTORIES OF THE
SPANISH SLAVERS DERIZANS AND ROVIROSA (1831–1863)

GUSTAU NERÍN¹

¹ Investigador del Centro de Estudios Afro-Hispánicos, Universidad Nacional de Educación a Distancia, España.
gustaubata@hotmail.com

RESUMO: Os irmãos Jacinto e Benito Derizans, Francesc e Ramon Rovirosa constituem exemplos da participação de negreiros espanhóis em redes transnacionais. Em ambos os casos controlaram feitorias escravistas na costa da África, que dependiam de relações estreitas com as sociedades africanas. As duas famílias desenvolveram o contrabando de escravos, tanto no Brasil como em Cuba. Em ambos os casos mantiveram amplas redes transnacionais por meio das quais garantiam o transporte de escravos e o abastecimento das feitorias negreiras.

Palavras-chave: Jacinto Derizans; Benito Derizans; Francesc Rovirosa; Ramon Rovirosa; negreiros espanhóis.

RESUMEN: Los hermanos Jacinto y Benito Derizans, Francesc y Ramon Rovirosa constituyen una muestra de negreros españoles activamente implicados en redes transnacionales. En ambos casos controlaron factorías esclavistas en la costa de África, que sólo eran posibles con estrechas interrelaciones con las sociedades africanas. Las dos familias desarrollaron negocios de contrabando de esclavos, tanto en Brasil como en Cuba. Y en sendos casos mantuvieron amplias redes transnacionales a partir de las cuales se garantizaban el transporte de los esclavos y los suministros a las factorías negreras.

Palabras clave: Jacinto Derizans; Benito Derizans; Francesc Rovirosa; Ramon Rovirosa; negreros españoles.

ABSTRACT: Brothers Jacinto and Benito Derizans and Francesc and Ramon Rovirosa are a sample of Spanish slave traders getting actively involved in transnational networks. On both cases they controlled slave trading posts on the African coast, something possible only with tight relationships with African societies. The two families created companies based on slave smuggling, both in Brazil and Cuba. And both of them, too, held extensive transnational networks from which the transport of slaves and slave-trading factory supplies could be ensured.

Keywords: Jacinto Derizans; Benito Derizans; Francesc Rovirosa; Ramon Rovirosa; Spanish slave dealers.

INTRODUCCIÓN

La bibliografía española sobre la esclavitud tiene tendencia a centrarse en la cuestión cubana. No obstante, a través de las fuentes británicas, es fácil detectar el caso de negreros españoles e, incluso, de redes negreras españolas que no se orientaban hacia el mercado cubano, sino que tenían intereses muy diversificados. En el siglo XIX los negreros españoles afincados en la costa africana vendían esclavos a todo tipo de traficantes y jugaron un papel clave en el suministro de mano de obra a Brasil y, en menor escala, a La Reunión. Esto se puede analizar a través de la trayectoria de las familias Derizans y Rovirosa.

LOS INICIOS EN LA TRATA DE LA FAMILIA DERIZANS

Los hermanos Jacinto y Benito Derizans habían nacido en Maracaibo (Venezuela), hijos de un comerciante español instalado allí. La primera referencia a la implicación de ambos en el tráfico de esclavos la encontramos en 1838, cuando el hermano pequeño, Benito, tenía apenas 20 años. El negrero *Constituição*, procedente de Cuba, con bandera portuguesa, fue capturado por la patrulla naval británica en las proximidades de Accra. Según la documentación que se hallaba a bordo, el capitán y el piloto de la nave eran sendos portugueses, pero los oficiales ingleses pronto constataron que, en realidad, quienes capitaneaban el barco eran Jacinto Derizans (como capitán) y su hermano Benito (como piloto), aunque ambos habían embarcado como pasajeros. En esa ocasión, Jacinto logró escapar a la detención, al encontrarse comprando esclavos en tierra firme en el momento de la captura.² Pese a este incidente, los dos hermanos siguieron dedicándose al tráfico negrero, pero pronto empezaron a orientarse hacia el mercado brasileño.

En 1841 Benito logró desembarcar en Bahía 300 esclavos; los había transportado en el *Picão*, un barco propiedad de Antônio Pedroso de Albuquerque. Al año siguiente, fue capturado en Benguela (Angola), como capitán del buque negrero con bandera portuguesa *São Antonio*, antes de que pudiera cargar a los esclavos y llevarlos hacia Bahía, de donde el barco procedía. Los inspectores británicos, a través de la documentación encontrada, dedujeron que el buque pertenecía al célebre traficante de esclavo Francisco Félix da Souza, el *Chachá*, residente en Dahomey.³ Derizans no fue el único español que se asoció con el *Chachá*. Muchos otros compraron esclavos en sus factorías dahomeyanas. Incluso tres traficantes hispanos, José Mora, Carlos Sastre y Juan José Sangróniz, se establecieron en Dahomey y colaboraron con él. Los dos últimos tuvieron descendencia mestiza que permaneció en África y acabó fundiéndose en la comunidad afro-brasileña de los *agudás*.⁴

En 1844, Benito Derizans salió del puerto brasileño de Santos al mando del *Isabel*. Tras pasar por la isla de Annobón para hacer aguada y recoger alimentos, el navío fue capturado por los británicos. Al hallarse equipado para la trata, fue considerado buena presa y condenado, pero Derizans se apresuró a volver a Brasil y a fletar un nuevo navío

² BRITISH Parliamentary Papers (BPP), v. 17, l. 3, p. 58-59; v. 49, l. 1, p. 59.

³ BPP, v. 20, l. 1, p. 97; v. 15, l. 1, p. 23.

⁴ Ver Guran (2000, p. 90); Law (2004, p. 170); Greene (1996, p. 101).

del mismo nombre. Esta vez consiguió cargar 387 esclavos en Badagry, a poca distancia de Lagos, pero fue capturado por los británicos cuando abandonaba la costa africana (ARAÚJO, 1999, p. 92).⁵ No sabemos si en ese tiempo ambos hermanos trabajaban juntos, pero está documentado que Jacinto fue capitán del *Juanelo*, un buque que cargó esclavos en Onim, cerca de Lagos, y los desembarcó en Trinidad de Cuba.⁶

⁵ VOYAGES: The Transatlantic Slave Trade Database, viajes 2.201, 3.052, 3.454, 4.713, 4.786.

BENITO DERIZANS EN ÁFRICA

⁶ BPP, v. 29, p. 339.

Cuando el primer *Isabel* fue interceptado por los británicos en la costa africana, Benito Derizans, que figuraba como pasajero, se presentó como Benito Josés, cirujano de nacionalidad brasileña. Buena parte de la carga iba consignada a su nombre e incluía una gran cantidad de harina, frijoles y arroz. Estas mercancías podían ir destinadas al equipamiento de otro barco negrero, pero los británicos sospechaban que, en realidad, su destino último era una factoría esclavista en la costa africana. En ese momento, ya consideraban a Derizans “*slave dealer*”; es decir: comerciante de esclavos en la costa (y no sólo capitán de barcos negreros).⁷

No sabemos cuándo Derizans se instaló en la costa africana para vender esclavos, pero, en 1849, residía en Gallinas (en la actual Sierra Leona), donde poseía barracones. En ese momento, Gallinas era uno de los grandes centros negreros españoles, ya que en 1848 se había constatado un rápido aumento del tráfico en la zona. Uno de los principales jefes de la zona, el príncipe Manna, de la familia Massakoy, mantenía cordiales relaciones con los españoles y se negaba a expulsarlos, a pesar de las presiones británicas. Incluso escribió una carta a la reina Isabel II de España, en la que además de reclamar, entre otras piezas de ropa, “un sombrero de tres picos, con un plumero encarnado muy alto”, pedía ayuda para proteger el comercio español frente a las incursiones de los ingleses “que han quemado varias casas de los pueblos de este reino”. No lo aclaraba, pero buena parte del comercio de la zona era negrero (ARNALTE, 1992, p. 195-197).⁸

⁷ BPP, v. 29, p. 299-300.

⁸ BPP, v. 29, p. 92-93.

Derizans, junto a Pablo Crespo (“Don Crispo”), ejercía un cierto liderazgo sobre los españoles instalados en la zona. No obstante, en esa época se presentaba como “Benito Derizano” y afirmaba ser brasileño. Con frecuencia era conocido, simplemente, como “Don Benito”. Es muy probable que algunos de los empleados de Derizans tuvieran nacionalidad portuguesa o brasileña.⁹

La factoría de Derizans en Gallinas sufrió graves problemas en 1849, al ser sometida esa parte de costa a un largo bloqueo naval inglés. Éste tuvo efectos dramáticos, ya que los habitantes de la zona se habían centrado en la trata y habían abandonado la agricultura, por lo que los alimentos eran tremendamente escasos.¹⁰ Los factores, sin alimentos con los que mantener a sus esclavos, se vieron obligados a venderlos a la población local. Pese a todo, ésta, al sufrir una gran hambruna, terminó por enemistarse con los factores europeos, a los que responsabilizaban de sus desgracias (MISEVICH, 2009, p. 148).

⁹ No es extraño, pues, que, en algunos documentos, sólo se hable de una “factoría española”, la de Crespo, identificado el resto como portuguesas o brasileñas (BPP, v. 37, l. 1, p. 13-14, 286-290, 304).

¹⁰ BPP, v. 37, l. 1, p. 238.

Los ingleses desembarcaron en Gallinas el 3 de febrero. En los barracones casi no quedaban cautivos, pero aun así los destruyeron.¹¹ Pese a todo, Derizans, como Don Crispo, se negaba a abandonar Gallinas. Creía que podría reconstruir su negocio y seguir con sus actividades negreras; sin embargo, la marina británica no se limitó a destruir las factorías, sino que negoció un acuerdo con los jefes de la zona, por el cual éstos se comprometían a no vender esclavos a los traficantes europeos y a expulsar a cuantos negreros aparecieran en su territorio. Este tratado afectó duramente a Derizans y a sus compañeros, que sufrieron múltiples presiones por parte de las poblaciones locales. Finalmente, tras negociar con los británicos, Benito Derizans, Don Crispo, Francesc Canela y James Hermes se comprometieron, mediante un documento, a abandonar la zona y a marchar hacia Brasil como “súbditos del emperador” (probablemente no lo era ninguno de los firmantes).

¹¹ Se quemaron 6 factorías, entre ellas la de Derizans y se destruyó un buque negro en construcción (BPP, v. 37, l. 1, p. 290).

La propuesta de dirigirse a Brasil indica que, en ese momento, sus negocios estaban más orientados hacia ese país que hacia Cuba. Fue justamente por eso que los británicos reclamaron que Derizans no marchara a Brasil, sino a España, donde según los acuerdos anglo-hispanos, debería ser juzgado como negrero (aunque en realidad por esas fechas las autoridades españolas liberaban sistemáticamente a cuantos se acusaba de ese delito).

Finalmente, la mayoría de los negreros marcharon hacia Brasil en diciembre, con el barco norteamericano *Mary Irving*, gracias a los pasajes pagados por el Gobierno británico y por Crespo. No obstante, Derizans marchó antes que sus compañeros, hacia Brasil, y continuó dedicándose a las actividades esclavistas, aunque no volvió a establecerse en África.

La quema de factorías de 1849 terminó por completo con la trata en la zona de Gallinas: “Hemos echado a los españoles ¿Qué haréis ahora vosotros, ingleses, por nosotros?”, preguntó el hábil Manna al comodoro Fanshawe, jefe de las tropas británicas en la zona.¹² A partir de 1850, en esta región desapareció por completo el envío de esclavos a través del Atlántico, aunque creció el uso de esclavos con finalidades agrícolas. Manna acabó reconvirtiendo su viejo “negocio” y especializándose en la venta de esclavos a los pueblos vecinos que se dedican a la exportación de aceite de palma (y, más tarde, se dedicó a la venta de “trabajadores contratados”, que no eran sino esclavos enmascarados, a los franceses).¹³ En 1861 Manna todavía colaboraría en la carga de un buque esclavista, el *Buenaventura Cubano*, pero, previsor, delató los hechos a las autoridades liberianas y éstas, con la colaboración de la flota británica, consiguieron interceptar el barco y destruirlo. El príncipe de Gallinas repetiría esta estrategia dos años más tarde, esta vez informando a los ingleses (GARCÍA, 2004, p. 411).¹⁴

¹² BPP, v. 38, p. 218.

¹³ BPP, v. 41, l. 2, p. 122; v. 44, l. 2, p. 156.

¹⁴ BPP, v. 49, l. 1, p. 105.

¹⁵ BPP, v. 37, l. 1, p. 9.

¹⁶ BPP, v. 40, l. 2, p. 178.

A partir de 1849, se hizo evidente que se terminaba el tiempo de la trata en Gallinas. Derizans tendría que buscarse nuevos horizontes (ARNALTE, 1992, p. 200).¹⁵ En 1850 fue localizado cerca del río Congo, donde en complicidad con algunos portugueses de Angola debía cargar esclavos en un barco enviado por distintos negreros de Brasil, entre los que destacaba Thomas da Costa Ramos.¹⁶ Pero, al parecer, no volvió a ejercer de factor esclavista.

LOS DERIZANS, EN LA CLANDESTINIDAD EN BRASIL

A partir de 1850, el Gobierno brasileño empezó a perseguir severamente el tráfico de esclavos. Jacinto Derizans continuó vinculado a la trata brasileña, aunque con mayores dificultades. En 1853 fue capturado cerca de la costa de Brasil, cuando capitaneaba el *Valeroso*, procedente de Ambriz (una localidad situada al norte de Luanda). A través de la documentación del buque, se pudo deducir que había cargado los esclavos en las factorías del célebre esclavista Francisco Antonio Flores, establecido en Luanda. Al parecer, la relación no era nueva: Derizans habría mantenido estrechas relaciones con él, como mínimo, desde 1850. Es muy posible que Jacinto estuviera implicado también en los viajes esclavistas de los buques *União*, *Amizade*, *Democrat*, *Eunomus*, *Sereia*, *Sarah* y *Providencia*, organizados en combinación con el traficante de Bahía, Thomas da Costa Ramos, jefe de su hermano Benito.¹⁷

La detención de 1853 no sirvió a Derizans de escarmiento y, en 1854, estaba instalado en Brasil. Las autoridades consulares británicas, que realizaban una estrecha vigilancia de los medios negreros, sospechaban que Derizans había viajado al país sudamericano para encontrar socios para sus negocios esclavistas. Londres se apresuró a pedir al Gobierno imperial su expulsión.¹⁸

Pero, de alguna forma, Jacinto Derizans permaneció en Brasil; la última noticia que tenemos de él también tiene que ver con la esclavitud. En 1856, era el capitán del buque *Emilia*, que llevó a algunos libertos cubanos hacia África Occidental; sin embargo, Derizans, en lugar de dejarlos en Lagos, tal como habían acordado, los obligó a abandonar el buque en Whydah, con lo que corrieron el riesgo de volver a ser capturados por los abundantes cazadores de esclavos de esa localidad. Por fortuna, lograron escapar y, ya en Lagos, cursaron diversas quejas contra Derizans.¹⁹

En algún caso, para intentar burlar la persecución de las autoridades británicas, Jacinto Derizans alegó que se había naturalizado norteamericano, lo que, como mínimo en una ocasión, fue aceptado por las autoridades británicas, aunque es probable que fuera falso.²⁰ También alegó, otras veces, poseer la nacionalidad venezolana. Sin embargo, cuando, años más tarde, su hijo José Jacinto, nacido en Cuba, trató de obtener esta nacionalidad, las autoridades venezolanas se la denegaron, alegando que su padre, aunque ciertamente había nacido en territorio venezolano, nunca se preocupó por regularizar su situación como venezolano.²¹

En 1851, Benito Derizans se vio implicado, en Brasil, en el que sería el apresamiento más famoso de la época, el de la goleta *Relámpago*. Este buque era propiedad del brasileño Marcos Borges Ferraz Nobre y tenía que llevar esclavos de la factoría esclavista de Nobre, en Lagos, a Bahía. Derizans se embarcó en ese navío como cirujano, aunque, en realidad, era el capitán. El rey de Lagos, Kosoko, colaboró en el embarque de 820 esclavos y, tras la salida del *Relámpago*, impidió que ningún otro barco abandonara el puerto, para evitar que algún capitán informara a la marina británica y ésta pudiera perseguir a la goleta.

¹⁷ BPP, v. 40, l. 1, p. 41; v. 41, l. 2, p. 123.

¹⁸ BPP, v. 41, l. 2, p. 100-101.

¹⁹ BPP, v. 43, l. 2, p. 120.

²⁰ BPP, v. 41, libro 2, p. 101.

²¹ Ver Parra (1967, p. 127-129); Rodrigues (2000, p. 157); Verger (1987, p. 436); BPP, v. 43, l. 1, p. 51.

Un ciudadano inglés, residente en Lagos, fue retenido durante algún tiempo y, en cuanto fue liberado, expuso su queja a las autoridades inglesas. La reacción británica fue inmediata: se organizó un desembarco en la zona, durante el cual se destruyeron los barracones esclavistas de Marcos Borges Ferras y se depuso al rey Kosoko. A nadie pareció importarles que el ataque fuera impropio de caballeros británicos: se usó una bandera blanca para simular que se iba a parlamentar y se aprovechó la ocasión para atacar brutalmente a la población (VERGER, 1987, p. 570-575).

El *Relámpago* abandonó las costas africanas sin problemas, pero fue localizado por la armada brasileña poco antes de tocar tierra. Al verse perseguido, Derizans desembarcó los esclavos a toda prisa en Itaparica (muy cerca de Salvador de Bahía): muchos murieron al ser obligados a lanzarse al agua para alcanzar la costa. Los 785 supervivientes fueron trasladados a toda prisa a la hacienda del político liberal Higinio Pires Gomes, donde fueron alimentados y vestidos. Inmediatamente, se les repartió por distintas plantaciones para dificultar su localización. El ejército brasileño consiguió liberar 313 esclavos y juzgó a los responsables de la expedición. Pires Gomes fue absuelto, pero Borges Ferraz terminó encarcelado. Al parecer, la condena no le afectó demasiado, pues al salir de prisión afirmó: “Me aceptaron en la Academia y salí de ella con mi diploma”. Derizans y los oficiales españoles del barco, que habían escapado a la captura, fueron condenados en rebeldía a cortas penas de prisión y a pagar el importe del viaje de retorno a África de los liberados. Derizans, pese a estar en búsqueda y captura, continuó viviendo con normalidad, con identidad falsa, en Bahía, donde finalmente sería arrestado en 1857.²²

Durante los años de estancia clandestina en Brasil, Benito Derizans continuó practicando la trata. Al parecer, en 1854, capitaneó el *Trajano*, que partió de Oporto hacia Benguela en busca de esclavos, por cuenta de Francisc Roviroza y Thomas da Costa Ramos (podría ser que el buque en cuestión en realidad fuera el *Guerra* o el *Frizano*). El barco fue interceptado por las autoridades portuguesas antes de que pudiera cargar esclavos y llevarlos a Brasil (SEIZURE, 1858, p. 230-231).²³

La suerte del capitán Derizans pareció terminar en 1856, cuando fue capturado por la armada portuguesa en Benguela, cuando capitaneaba el barco estadounidense *Serra del Pilar* (un buque que podría ser en realidad el *General Pierce* o el *General Pickney*, este último dirigido anteriormente por Jacinto Derizans). Las autoridades de Luanda, tras muchos años de tolerar la esclavitud, impusieron al capitán una sentencia ejemplar, y le condenaron a servir tres años sin paga en los buques del Estado.

Mientras permanecía en libertad vigilada en Luanda, los portugueses descubrieron un intento de fuga, que abortaron. No obstante, un segundo intento resultó más exitoso y Derizans y sus compañeros consiguieron llegar a Lisboa, donde se apresuraron a apelar la sentencia. La Corte de Apelación de Lisboa mantuvo la pena a los marineros, pero sorprendentemente liberó a Derizans, aplicándole una amnistía que no tenía ningún fundamento legal. Ante el escándalo generado y las protestas británicas, el fiscal apeló esta decisión y Benito Derizans fue sometido a reclusión domiciliaria, pero el policía que le vigilaba

²² Ver Verger (1987, p. 436-438); Rodrigues (2000, p. 157-158); VOYAGES, viaje 4.786.

²³ BPP, v. 41, l. 2, p. 10; VOYAGES, viajes 46.251, 46.252.

se murió en una gran epidemia y Derizans aprovechó la ocasión para escapar. Cuando la sentencia de la corte de apelación fue anulada, Derizans ya se había esfumado. Más tarde aparecería por Luanda, pero escaparía antes de ser detenido. Jamás llegó a cumplir la pena a que fue condenado (RODRIGUES, 2000, p. 189-190; SEIZURE, 1858, p. 230-231).²⁴

LOS ROVIROSA: LA ARISTOCRACIA DE LOS NEGREROS

Los Derizans estaban implicados en múltiples niveles de la trata de esclavos: capitaneaban barcos, controlaban factorías, fletaban buques, se organizaban junto a españoles y brasileños para preparar desembarcos, etc.; los Roviroso estuvieron implicados en todas estas actividades, pero con mayor intensidad, ya que disponían de más capitales.

Francesc Roviroso Olivella, padre de los hermanos Francesc y Ramon Roviroso Urgellés, tenía negocios en Cuba, heredados de su padre. Roviroso Olivella dirigía personalmente sus asuntos cubanos y fue acogiendo en la isla caribeña a sus hijos, que solían pasar su infancia en Vilanova y la Geltrú (aunque la familia también tenía una lujosa casa en el centro de Barcelona, en la calle Pansa número 1). Roviroso Olivella, además de dedicarse al comercio en Cuba, también tenía algunas inversiones en Campeche, en México (TORNERO, 1989, p. 257; RASPALL ROVIROSA, 2013, p. 182). Era bien conocido como armador. Participó en un mínimo de 27 expediciones marítimas en los años 1839-1841, aunque no tenemos constancia de que éstas tuvieran relación con la trata negrera.²⁵

El hijo mayor del matrimonio, Francesc, fue el primero en involucrarse en redes negreras. En 1831, logró desembarcar 307 esclavos en Cuba como capitán de la goleta *Indagadora*; dos años después, consiguió introducir 277 con la goleta *Tres Manueles* y, en 1835, burló de nuevo la prohibición y desembarcó 444 cautivos del bergantín *Jacinto*.²⁶ Cuando llegó a La Habana en lastre, tras el tercer viaje, fue denunciado por las autoridades británicas. El capitán general de Cuba, Miguel Tacón, se limitó a encargar al oficial de registro del puerto y al responsable de la estación naval que investigaran los hechos. Estos dos oficiales, tras interrogar a Roviroso y a nueve marineros se limitaron a indicar que no encontraban ningún indicio de actividad delictiva (CORRESPONDENCE, 1835, p. 113-120).²⁷

Al parecer, en 1841, Roviroso todavía no estaba implicado en el negocio de las factorías negreras. En esa época, los británicos capturaron cerca de São Tomé el barco *Segunda Rosario*, de su propiedad. A bordo había más de 300 esclavos, comprados unos días antes a Isabella Lightbourn, una famosa traficante de esclavos de la zona de río Pongo (en la actual Guinea Conakry).²⁸

En 1843, un pormenorizado estudio británico sobre los esclavistas establecidos en Brasil no hacía ninguna referencia a Roviroso, aunque se mencionaba a numerosos extranjeros, especialmente portugueses;²⁹ no obstante, es probable que Francesc en ese tiempo ya

²⁴ BPP, v. 44, l. 2, p. 178; v. 45, l. 2, p. 104-105; v. 46, l. 1, p. 32-42, l. 2, p. 91.

²⁵ Biblioteca de Catalunya (BC), Fondo Soler Roviroso, "Carta de Francisco Roviroso a Sebastián Soler", 14 de agosto de 1839.

²⁶ VOYAGES, viajes 1.233, 1.286, 1.317.

²⁷ BPP, v. 14, l. 1, p. 114.

²⁸ BPP, v. 21, l. 1, p. 186.

²⁹ BPP, v. 33, l. 1, p. 233; v. 35, l. 1, p. 332.

empezara a actuar en este país, asociado a Manoel Pinto da Fonseca, de Río de Janeiro. En 1844, el negrero brasileño *Izabel* fue capturado por los británicos en Cabo López, al sur del actual Gabón, abandonado por buena parte de su tripulación. Un marinero hallado en el barco afirmó que el propietario del buque era un español residente en Río. Parte de la documentación aprehendida, no obstante, también citaba a Pinto da Fonseca. El barco fue juzgado como brasileño y condenado.³⁰

CATALANES EN ÁFRICA CENTRAL

Aunque el historiador Humbert Deschamp (1965, p. 11) menciona la existencia de una factoría negrera brasileña en Sanga Tanga (Oseng Atanga, “Lugar de Encuentro de los Blancos”, cerca de Cabo López, en el actual Gabón), el marino francés Boüet-Villaumez, uno de los mejores conocedores de la zona, afirmaba en 1845 que todos los traficantes de esa región eran españoles, lo que apuntaría a los Roviroza.³¹ Es posible que esta confusión fuera alimentada por la adaptación al portugués del apellido catalán Roviroza, que es citado como Riveroza, Roviroza, Ruviroza, Rivarozza, Reveiroza, Ravinoso, etc. Urgellés, el segundo apellido de los hermanos Roviroza, a veces es escrito como “Urzellas”; no obstante, a Roviroza le solían llamar, simplemente, “don Francisco” o “Pancho” (MARQUES, 2013, p. 7).

Es muy probable que el *Izabel*, el barco encontrado vacío en Cabo López en 1844, estuviera cargando esclavos, justamente, en una factoría propiedad de Roviroza. En 1845, este catalán ya era considerado como uno de los principales comerciantes de esclavos instalados en Río, junto a Ramos e Martins, Bastos e Amaral, Barboza e Castro y Jorge José da Souza, Luis Antonio de Carvalho e Castro, Joaquim Jozé dos Santos, Pacheco & Co., Luis Mendes Ribeiro y Franco & Co. Roviroza era conocido porque usaba barcos norteamericanos para la trata, ya que éstos no podían ser interceptados por la marina británica, al no reconocer Estados Unidos el derecho de visita (CONRAD, 1985, p. 122; MARQUES, 2013, p. 7).³² En 1846, los británicos lo identificaban como propietario de barracones en Cabo López y de un fuerte en el río Congo. En ese momento, constaba entre los principales negreros de Río, aunque en algunos documentos consta que en realidad estaba instalado en Campos.³³ Sabemos que Roviroza se consideraba un buen amigo del capitán Francesc Vinent, quien entre 1838 y 1841 fue factor en los barracones esclavistas de Corisco, a unos cientos de kilómetros de Cabo López (el hermano de Francesc, Antonio, era otro famoso traficante de esclavos).³⁴

En un documento británico de 1846 se menciona que la factoría de Cabo López era dirigida por un hermano del propietario. Este hermano, sin duda, debía ser Ramon. Hasta hace algunos lustros, se conservaba un machete de plata con la inscripción “Ramon Roviroza, Cabo López, 1844-1845-1846” (WALKER; REYNALD, 1956, p. 254). Tras la marcha de Ramon, la factoría estuvo a cargo del brasileño Guilherme da Silva Correia, conocido como Don Guilherme.³⁵

³⁰ BPP, v. 26, p. 66-67; v. 29, p. 220.

³¹ BPP, v. 89, p. 434.

³² BPP, v. 32, p. 191.

³³ BPP, v. 32, p. 191; BC, Fondo Soler Roviroza, “Carta de Ramon Roviroza a su hermano”, 11 de marzo de 1858.

³⁴ BC, Fondo Soler Roviroza, “Carta de Francesc Roviroza a Sebastián Soler”, 14 de agosto de 1839.

³⁵ BPP, v. 43, l. 2, p. 199.

Se sabe que Ramon Rovirosa nació en Campeche en 1813 y que, tras pasar algunos años en Vilanova y la Geltrú (Cataluña), se desplazó a Cuba en 1825 para ayudar a su padre en sus negocios.³⁶ En 1839 colaboraba con su hermano en sus asuntos y lo sustituía en Cuba durante sus ausencias. Además, a través de la correspondencia familiar, sabemos que por esas fechas Francisco invirtió en un barco negrero, el *Selope*, en el que colocó a Ramon de capitán, ya que, según aquél: “me estaba sacando los ojos porque lo habilitase”. En algún momento, otros hermanos Rovirosa estuvieron implicados en la trata. En 1856 Joaquim Ignasi envió dos barcos a Cabo López a buscar esclavos, uno de ellos el *Vilcot*. Y Josep se instaló en Río en 1846 para colaborar con su hermano Francesc.³⁷

Las informaciones que tenemos sobre la factoría de Cabo López son dispersas, pero hay constancia de que esta factoría estuvo en funcionamiento, como mínimo, hasta 1856. Hasta 1841, Cabo López era, básicamente, un enclave de suministro de esclavos para los portugueses de São Tomé, aunque esporádicamente recibía visitas de otros puntos (PATTERSON, 1992, p. 80; CORRESPONDENCE, 1843, p. 4, 50-51).³⁸ En 1843, por ejemplo, cargó esclavos allí el buque *Temerario*, que luego los descargaría en Brasil.³⁹ A partir de ese momento, se harían frecuentes las llegadas de buques negreros procedentes de América. Los orungu, los habitantes de esta zona, se enriquecieron extraordinariamente mediante la trata de esclavos, ya que en un territorio muy pequeño llegó a haber tres factorías de esclavos, algunos de los cuales llegaban de puntos tan distantes como la isla de Corisco. Los cautivos se acumulaban en los barracones y sus cadáveres yacían tirados, por centenares, en los improvisados cementerios situados tras las instalaciones (DU CHAILLU, 1996, p. 86).

El rey de Cabo López, Bango, se convirtió en un férreo defensor de la trata. Pese a todo, era elogiado por los británicos. El comandante Matson, que fue detenido por Bango durante unos días, argumentó que éste “lo había tratado mejor que lo hubieran hecho Napoleón o Wellington en sus circunstancias” (MATSON, 1848, p. 48). En 1853, Bango, llamado Pascal por los europeos, firmó un tratado antiesclavista con Gran Bretaña, según el cual debía expulsar a cualquier europeo que se instalara en su territorio para practicar la trata. Jamás cumplió ese compromiso (MAMPUYA, 1989, p. 327; 1990, p. 211, 358).⁴⁰ Su sucesor, Passol, que subió al poder hacia 1855, también se benefició del comercio de esclavos. Conocía bien Europa, ya que había vivido dos años en Lisboa y había pasado por otros países europeos y por Brasil. No obstante, originó no pocos problemas a los traficantes europeos: llegó a amenazarlos con la expulsión de su territorio si no le daban una parte sustancial de las riquezas que acumulaban en sus factorías (DU CHAILLU, 1996, p. 85).

La factoría de Rovirosa en el Congo, que ya existía en 1845, se amplió en 1856. Hay noticias de que en ese momento estaba al frente de ella don Guilherme, y que éste amplió las instalaciones de Punta da Lenha con una nueva factoría en Boma, en las orillas del río Congo, a decenas de kilómetros del mar, donde se encontraba el gran mercado esclavista del reino del Congo. La nueva factoría de Boma tenía capacidad para recibir 1.400 esclavos. Al parecer, entre los principales socios de don Guilherme y Rovirosa (“Mr F....” en la correspondencia)

³⁶ Archivo General de Indias (AGI), Ultramar, 343, n. 45 – ES. 21.091.

³⁷ BPP, v. 43, l. 2, p. 102.

³⁸ BPP, v. 20, l. 1, p. 50

³⁹ BPP, v. 27, p. 35.

⁴⁰ BPP, v. 40, l. 1, p. 153.

figuraban el comerciante neoyorquino Machado, quien les conseguía buques con bandera norteamericana, el plantador Mazorra, que compraba los esclavos en Cuba, el negociante João José Lima Vianna, que invertía en el negocio, y el negrero brasileño Cunha Reis, que organizaba los transportes.⁴¹

El hermano de João José, José Costa Lima Vianna, también estaba involucrado en el negocio esclavista. Era un comerciante con despacho en Nueva York, de quien se sabe que tenía agentes en Punta da Lenha y en Banana Point, en la desembocadura del Congo (probablemente, sus agentes no serían otros que Roviroso y don Guilherme). Es probable que en 1857 estas factorías jugaran un papel clave en el embarque de esclavos en el *E.A. Rawlings*, un barco fletado por los sectores sudistas más radicales para tratar de reactivar la trata de esclavos en Norteamérica y forzar el estallido de la secesión del sur de Estados Unidos (CALONIUS, 2006, p. 64, 89).

A finales de los años 1840, Francesc Roviroso era copropietario de un buque negrero, junto a Francesc Riera Robert, quien había poseído, años antes, factorías esclavistas en la zona de Gallinas. Con este barco consiguieron realizar un mínimo de dos desembarques en Cuba, con más de mil esclavos transportados (RODRIGO, 2013, p. 184-185).⁴² En 1851, Roviroso organizó tres desembarques consecutivos en Cuba en combinación con el portugués afincado en La Habana Antonio Augusto Botelho (en 1853 los ingleses consideraban a Ramon Roviroso como agente de Botelho para los desembarques clandestinos en Cuba, aunque probablemente trabajaba para su hermano).

Es posible que la mayoría de estos esclavos no procedieran de las factorías de Roviroso, ya que se habían comprado en Benguela.⁴³ A pesar de estas actividades orientadas hacia el mercado cubano, Francesc organizaba la mayoría de sus expediciones negreras desde Río, donde residía en la rua Direita 29. En 1850, preparó una expedición negrera desde Río con el barco *Feiticeira*, pero no podemos saber si pudo llevarla a cabo, ya que los diplomáticos británicos lo sometieron a una estrecha vigilancia.⁴⁴

Corrían malos tiempos para los negreros en Brasil: el Gobierno brasileño había puesto fin a la tolerancia hacia los traficantes de esclavos y la población se mostraba especialmente hostil hacia los negreros extranjeros establecidos en Brasil, a los que se consideraba responsables de los problemas existentes con Gran Bretaña (RODRIGUES, 2000, p. 129, 134). En esos años, Roviroso tuvo graves problemas económicos en Brasil, donde incluso sufrió algunas demandas de embargo. Al parecer durante algún tiempo, se ocultó en el campo, porque sus acreedores le perseguían judicialmente.⁴⁵

Por esos años, Francesc Roviroso trató de llevar esclavos a Brasil a bordo del *Paquete Canario*.⁴⁶ No se sabe si el intento culminó con éxito, pero estas maniobras motivaron que las autoridades brasileñas decidieran su arresto, a la vez que ordenaban la expulsión del país de Antonio Pinto de Fonseca, hermano de Manoel Pinto da Fonseca, ya deportado anteriormente.⁴⁷ En la novela *Pilotos de altura*, de Pío Baroja (1972), aparece brevemente Roviroso, quien es presentado como dueño de facto-

⁴¹ BPP, v. 43, l. 2, p. 170; v. 44, p. 59.

⁴² VOYAGES, viajes 4.172, 46.551; BPP, v. 30, l. 2, p. 686.

⁴³ VOYAGES, viajes 46.526, 46.527, 46.528.

⁴⁴ BPP, v. 38, p. 359.

⁴⁵ Correio Mercantil, 7 de junio de 1851, p. 2; BPP, v. 40, l. 2, p. 101.

⁴⁶ BPP, v. 40, l. 2, p. 101.

⁴⁷ BPP, v. 40, l. 2, p. 142.

rías en el Congo y socio de José Bernardino de Sá y de un tal Pere Romaguera, pero no hay constancia documental de su asociación, ni con el marqués portugués ni con el catalán.⁴⁸

Francesc Rovirosa, que tenía muy buenos contactos en la Corte brasileña, gozó de cierta impunidad. A pesar de haberse decretado su arresto, vivió durante algún tiempo en Río, desde donde viajaba con frecuencia a Cuba, a África y a Lisboa, para mantener sus negocios esclavistas. No tuvo tanta suerte su ayudante Miquel Miró García, expulsado efectivamente del país (PEREIRA, 2013, p. 13).⁴⁹

⁴⁸ En realidad, no hay constancia de ningún Pere Romaguera en Brasil, aunque sí que residía en Santos, en la época, un tal Antoni Romaguera y Cibils, que quizá podría haber estado involucrado en el negocio negrero (RODRIGO, 2009, p. 109).

SOBREVIVIENDO A LA CLANDESTINIDAD

Francesc Rovirosa consiguió desembarcar un cargamento de esclavos en Cuba, en 1853. Uno de sus socios en esta expedición era, de nuevo, el portugués Botelho. Una vez completado el desembarque, el barco, denominado *Cora* o *Casualidad*, fue capturado.⁵⁰ Al año siguiente, desde Lisboa y con algunos cómplices instalados en Tenerife, Rovirosa organizó tres expediciones negreras más con destino a Cuba. Según fuentes británicas, la primera resultó exitosa y llevó 400 esclavos a la isla caribeña; la segunda tuvo fuertes problemas: la mitad de los 400 esclavos, así como siete marineros, murieron antes de alcanzar Cuba; los ingleses no tenían ninguna noticia del resultado del tercer viaje. A la vez, el traficante catalán organizó dos expediciones que salieron desde Oporto hacia África con los barcos *Guerra* y *Trajano*; uno de ellos capitaneado, justamente, por Benito Derizans.⁵¹

Al parecer, el agente de Rovirosa en Luanda abandonó África, ante la falta de posibilidades de negocio, ya que las autoridades portuguesas de Luanda endurecieron su represión del esclavismo (PEREIRA, 2013, p. 13); sin embargo, las factorías esclavistas de Cabo López y Congo seguían en funcionamiento, figurando entre las que más tiempo estuvieron abiertas, de entre todas las factorías esclavistas españolas. Además, Rovirosa tuvo brevemente una factoría en Loango, en el sur de Gabón, en 1853 y 1854.⁵²

Los británicos apuntaban que la factoría era propiedad conjunta de Antonio Augusto Botelho y algunos españoles (y Francesc Rovirosa era un socio habitual de Botelho).⁵³ En la zona de Loango recuerdan que el jefe Jim Ngoma cedió las playas a un tal Ramon Rovirosa; si bien los informantes recuerdan que traficaba con esclavos, se le considera un gobernador portugués (MOULOUNGUI, 2014, p. 353). En los tiempos de la factoría de Rovirosa en Loango, los ingleses creían que el catalán y sus socios tenían 4 barcos que se dedicaban al tráfico prohibido entre Brasil y África (uno de ellos, el *Mary Stuart* logró desembarcar 1.400 esclavos en el río Mucury, en uno de los últimos desembarcos exitosos en tierras brasileñas).⁵⁴

⁴⁹ BPP, v. 41, l. 2, p. 130.

⁵⁰ BPP, v. 40, l. 2, p. 652.

⁵¹ BPP, v. 40, l. 2, p. 237-238.

⁵² *O Grito Nacional*, 25 de noviembre de 1853, p. 3.

⁵³ BPP, v. 40, l. 2, p. 236.

⁵⁴ BPP, v. 43, l. 2, p. 104.

Fue justamente en Cabo López donde en 1856 Francesc Rovirosa, en persona, cargó 400 esclavos en el barco norteamericano *Mary E. Smith*, que había salido de Boston con José João de Vianna como

pasajero. Al parecer, entre los propietarios del buque, figuraban Guilherme José da Silva Correa, el famoso esclavista Cunha Reis y João José Vianna. El barco, de pequeño tonelaje, iba sobrecargado, y 100 esclavos murieron durante la travesía. Aún así, el *Mary E. Smith* logró desembarcar los esclavos, pero fue capturado poco después por la marina brasileña. Los tripulantes y pasajeros del barco fueron encarcelados: Guilherme da Silva Correa, que viajaba como pasajero, fue detenido, pero se le liberó por falta de pruebas; el capitán, el norteamericano Cranowitch, murió en prisión, pero Roviroso no fue molestado. Con todo, antes de morir, el capitán confesó a las autoridades portuguesas que Joaquim Ignasi Roviroso había enviado dos barcos negreros más a Cabo López.⁵⁵

Mientras tanto, uno de los hermanos de Francesc, probablemente Ramon, salió de Tenerife hacia Benguela con el *Pensamento*. Las autoridades británicas alertaron a las brasileñas para que vigilara ese buque, ya que preveían que trataría de desembarcar esclavos en Brasil.⁵⁶ Se desconocen los resultados de esta expedición.

Hacia 1857, Francesc Roviroso se instaló en Cananea, Brasil y desde allí preparó un desembarco de esclavos en la zona de Santos, que probablemente no se llegó a realizar. Pese a todo, ese mismo año, realizó un viaje a Sevilla para reclamar una deuda a don Salvador, un comerciante no identificado con intereses en Cuba que también estaba implicado en las redes negreras.⁵⁷

La vigilancia continua de las autoridades brasileñas no hacía desistir a Roviroso, quien empezó a organizar, junto con comerciantes de Montevideo, desembarques tanto en Cuba como en Cananea. Entre sus principales socios, en esos tiempos, se encontraba Joaquim Fonseca da Guimarães, de Río, y Flores, el famoso traficante de Luanda. A causa de los continuos intentos de desembarque, las autoridades brasileñas volvieron a ordenar su detención, así como la del portugués Antonio Luiz, su empleado o asociado.⁵⁸

Por esos años murió en Barcelona Francesc Roviroso Olivella, lo que originó algunas disputas entre sus descendientes. Pese a todo, “don Pancho” hacía años que había separado sus negocios de los de su padre.

A finales de los años 1850, los hermanos Roviroso, sospechando que el tráfico de esclavos tocaba a su fin, trataron de reconvertir su negocio transformándolo en traslado de africanos “libres” para las plantaciones americanas. En realidad, se trataba únicamente de dar una pátina de legalidad al viejo tráfico negrero, obligando a los esclavos comprados en África a trabajar algunos años en América bajo el régimen de “contratados”. Ramon se sumó al proyecto de la cubana Compañía de Colonización Africana, que pretendía obtener el monopolio para la introducción de 60.000 africanos en Cuba y 100.000 en Brasil. Ramon Roviroso pidió, en firme, 150 esclavos para él, pero la compañía fue bloqueada por las protestas británicas (PÉREZ, 2000, p. 40). Su hermano, más modesto, presentó al Gobierno español un plan para desplazar 8.000 mujeres negras del norte de África para el trabajo doméstico en Cuba. El Gobierno rechazó la propuesta, alegando que no se necesitaba mano de obra para este sector (LAMOUNIER, 1993, p. 104).

⁵⁵ BPP, v. 43, l. 2, p. 31, 102-104, 127-135, 170, 194, 203.

⁵⁶ BPP, v. 43, l. 2, p. 162.

⁵⁷ BPP, v. 44, l. 2, p. 85, 203.

⁵⁸ BPP, 45, l. 2, p. 31, 170.

RAMON ROVIROSA: LA GARGANTA PROFUNDA DEL TRÁFICO DE ESCLAVOS

Una de las últimas operaciones de Francesc Rovirosa Urgellés fue el denominado “desembarco de Las Pozas”, llevado a cabo en 1860 mediante el vapor *Guillermína*. Con otros socios, Francesc Rovirosa compró un vapor de gran capacidad y lo envió a su factoría negrera del Congo. Allí, consiguió cargar 1.500 esclavos. El buque, con bandera francesa, llegó a Cuba sin contratiempos y desembarcó una parte de los cautivos en Cárdenas y otra en Sagua la Grande. Cuando procedía a un tercer desembarco, en Las Pozas, en el distrito de Bahía Honda, fue avistado por un bote de la armada. Los marinos lograron interceptar un total de 500 bozales, de los 921 que todavía estaban en el *Guillermína*. Los otros jamás fueron localizados.

Los socios de Rovirosa se apresuraron a declarar que los esclavos capturados en botes y en la costa no procedían del *Guillermína*, sino que pertenecían a una plantación de Gutiérrez Casal, y que eran trasladados a otra del mismo propietario por vía marítima. El general Serrano, capitán general de Cuba, que creía que era evidente que mentían, amenazó con encarcelarlos a todos, pero los negreros recurrieron a la Real Audiencia de Cuba para reclamar la “devolución” de “sus” esclavos. Contaban con la complicidad y el apoyo de numerosas autoridades cubanas, pero tuvieron que retrasar el proceso hasta 1863, a la espera de que Serrano fuera sustituido. Cuando accedió a la capitanía general Domingo Dulce, la Real Audiencia de La Habana acabó declarando el barco “mala presa” y “devolvió” los esclavos a sus supuestos propietarios, a pesar del escándalo surgido, ya que era evidente que los cautivos venían de África (SEDANO, 1872, p. 230).⁵⁹

No sabemos si Francesc Rovirosa organizó alguna otra expedición. Es posible que participara con los hermanos Botelho en la preparación del viaje del *Josephine* o *Island Queen*, que tenía previsto comprar esclavos en el sur de Angola.⁶⁰ Poco después del fracaso de Las Pozas, el famoso negrero catalán murió.

La muerte de Francesc Rovirosa avivó las disputas entre los participantes en la expedición del *Guillermína*. Ramon Rovirosa, descontento con lo que obtuvo en el reparto, se puso en contacto con Crawford, el cónsul británico en La Habana, para denunciar a sus socios. A cambio de las primeras informaciones sobre el caso, recibió 799 dólares. No obstante, exigía nuevos pagos para completar los datos y entregar toda la documentación del caso. Con parte de la información, el cónsul inglés se entrevistó con Dulce, quien le aseguró que actuaría severamente contra los implicados si le ofrecía pruebas sólidas.

Finalmente, Ramon Rovirosa compareció ante las autoridades españolas, presentándose como un paladín de la justicia (aunque según los británicos sólo le movía el afán de venganza). Ramon, el veterano factor esclavista, incluso realizó declaraciones de carácter antiesclavista, alegando que actuaba “por un sentimiento de justicia. Por un deber verdaderamente religioso. Lograr la salvación de 462 infelices, conseguir la reparación de la verdad (...) y contribuir a que la honra nacional quede bien puesta”.⁶¹ Difícilmente podría tratarse de una conversión súbita, ya que, en 1863, Richard

⁵⁹ *La Época*, 11 de marzo de 1865, p. 3; BPP, v. 47, l. 2, p. 111.

⁶⁰ BPP, 49, l. 1, p. 88.

⁶¹ *La Época*, 11 de marzo de 1865, p. 3.

Burton todavía pudo contemplar la factoría de Guilherme da Silva en el Congo, en funcionamiento. Los Roviroso no abandonaban la trata tan fácilmente.

Ramon Roviroso demostró públicamente que el desembarco de Las Pozas no era el primero organizado por este grupo de esclavistas, sino que había sido precedido por otro realizado por un buque prusiano, el *Bertha*. Los esclavos, en ese caso, también habían sido descargados en *La Panchita*, una propiedad de Gutiérrez y Casal, accionista en el negocio junto a Antonio Fagés y Cia., Fernando Borrón y Julián del Casal.⁶²

La documentación aportada por Ramon Roviroso ofrecía pruebas de que los socios habían adquirido el barco a través de un tal George B. Kerferd, su corresponsal en Liverpool. El vapor, tras sufrir algunos contratiempos en Campeche (México) salió de un puerto andaluz para África, con un nuevo nombre, el *Quevedo* (por eso, cuando los socios se escribían en clave, hablaban de “el poeta” o “la señora” para referirse a él). Formalmente, el barco iba a nombre de Ramon, aunque, en realidad, la propiedad era compartida. Como clave, los distintos implicados escribían su correspondencia con tinta de diversos colores y no firmaban los documentos.⁶³

No se tienen más noticias sobre las actividades de Ramon Roviroso tras el chivatizo de Las Pozas. Guilherme da Silva Correa, por aquellas fechas, continuaba traficando con esclavos en Ambrizette (entre Luanda y el río Congo), pero con escasa fortuna debido a la falta de barcos. En 1865, cuando murió en esta localidad africana, tenía sus barracones llenos de esclavos, porque no había conseguido mandarlos a América. Las autoridades portuguesas intervinieron para liberarlos. Fue el fin de las factorías de Roviroso (ACCOUNTS, 1866, p. 132).

El fin de la trata de esclavos también afectó duramente a los orungu. A partir de 1860, se redujo la trata en Cabo López y sólo visitaban regularmente la zona para comprar esclavos, algunos portugueses de São Tomé y Príncipe. En 1864, todavía se capturó un bergantín, sin bandera, en esas costas. Por esa época, los orungu llevaban a algunos de sus esclavos a venderlos a la región de Luanda, pero el tráfico era escaso. Un oficial inglés que visitó la zona en 1867 constató que estaba prácticamente desierta y que los pocos habitantes de Cabo López vivían en condiciones de miseria. Pese a todo, hasta ese año, siguieron practicando la trata (FREITAS, 1863, p. 6-8; ACCOUNTS, 1868, p. 50, 67).⁶⁴

CONCLUSIONES

El comercio de esclavos en el siglo XIX era ilegal, por lo que pudo sus- traerse de todo tipo de limitaciones burocráticas y arancelarias. En consecuencia, no tenía ninguna traba en cuanto a la participación en el negocio de individuos de distintas nacionalidades. Los esclavistas españoles, que iniciaron sus actividades para garantizar el suministro de esclavos a las colonias hispanas, pronto se abrieron a nuevas vías de negocio, buscando nuevos socios fuera de los territorios de la Corona.

⁶² Es probable que también tuviera alguna participación en la expedición Antoni Roviroso, hijo de Francesc Roviroso, quien poseía un ingenio junto a La Panchita.

⁶³ Durban University Library (DUL), WYL/25/19-27, dossier Roviroso; WYL/27/33-34, dossier Roviroso.

⁶⁴ BPP, v. 49, l. 3, p. 156; v. 51, l. 1, p. 50.

Los hermanos Derizans y los hermanos Roviroza son personajes clave de la trata española, no sólo por su larga dedicación al tráfico, sino también porque ocuparon posiciones muy diversas en el tráfico: fueron capitanes de buques, organizaron desembarcos clandestinos, fletaron navíos negreros y controlaron factorías negreras. Pese a todo, no parece que sus negocios fueran boyantes, sino que enfrentaron múltiples dificultades. Sus descendientes no figuran entre las ricas familias de “indianos” que dinamizaron la economía catalana y española a finales del siglo XIX. Mientras otros traficantes de esclavos se enriquecían terriblemente, y después contribuían a la industrialización de Cataluña y España, los Derizans eran perseguidos por sus acreedores y los Roviroza perdieron la capacidad económica que habían tenido años antes.

Las actividades ilegales de los Derizans y de los Roviroza garantizaban la llegada de esclavos a Cuba y, por lo tanto, jugaron un papel importante en la economía de la isla. Ambas familias también conducían esclavos hacia Brasil y hacia otros destinos. Estas acciones sólo eran posibles gracias a la creación de amplias redes que hacían posible la inversión, la logística, el desembarque clandestino, la compra de esclavos en la costa africana, etc.; unas redes que interrelacionaban estrechamente Brasil y Cuba, pero que también incorporaban a España, Cerdeña, Portugal, Estados Unidos, etc., y en la cual jugaban un papel clave, obviamente, las complicidades africanas.

ARCHIVOS

AGI – Archivo General de Indias, Sevilla

BC – Biblioteca de Catalunya, Barcelona

DUL – Durham University Library

REFERENCIAS

ACCOUNTS and papers. *State Papers* (15 vols.). *Slave Trade* (39 vols.). Vol. LXXV. Londres: House of Commons, 1866.

ACCOUNTS and papers of the House of Commons. *Pilotage; Trade; Slave Trade*. Vol. LXIV, 19 nov. 1867 a 31 jul. 1868. Londres: House of Commons, 1868.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. 1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. *Afro-Asia*, Bahia, n. 21-22, p. 83-110, 1999. Disponible en: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n21_22_p83.pdf>. Acceso en: 4 nov. 2014.

ARNALTE, Arturo. El tribunal mixto anglo-español de Sierra Leona. 1992. Tesis (Doctorado) – Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1992. Disponible en: <<http://eprints.ucm.es/2362/>>. Acceso en: 4 nov. 2014.

BRITISH Parliamentary Papers (BPP). *Slave Trade* (95 vols.). Shannon: Irish University Press, 1968.

CALONIUS, Erik. *O último navio negreiro da América*. Rio de Janeiro: Record, 2006.

CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

Correio Mercantil, Río de Janeiro, 1851.

- CORRESPONDENCE with the British Commissioners Relating to Slave Trade. 1835 (classe A). Londres: T.R. Harrison, 1835.
- DESCHAMPS, Humbert. Quinze ans de Gabon (1839-1853). *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, París, v. 52, n. 186, p. 92-126, 1965.
- DU CHAILLU, Paul Belloni. *Voyages et aventures en Afrique Equatoriale*. París: Sépia, 1996.
- FREITAS, António Gregório de. *Novo roteiro da costa d'Africa occidental desde Cabo Lopes, ou Lopo Gonçalves até Cabo Negro*. Lisboa: Typ. Pereira da Silva, 1863.
- GARCÍA CANTÚS, Dolores. *Fernando Poo, una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1800)*. 2004. Tesis (Doctorado) – Universitat de València, Valencia, 2004. Disponible en: <www.tdx.cat/bitstream/10803/9956/1/garcia.pdf>. Acceso en: 4 nov. 2014.
- GREENE, Sandra E. The individual as a stranger in the XIX Century Anlo. In: HUNWICK, J.; LAWLER, N. (Eds.). *The cloth of many colored silks: papers on history and society, Ghanaian and Islamic in honor of Ivor Wilks*. Evanston: Northwestern University Press, 1996, p. 91-127.
- GURAM, Milton. *Agudás. Os "brasileiros" de Benim*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- La Época*, Madrid, 1865.
- LAMOUNIER, María Lucía. *Between slavery and free labour: experiments with free labour and patterns of slave emancipation in Brazil and Cuba c. 1830-1888*. 1993. Tesis (Doctorado) – London School of Economics and Political Science, Londres, 1993.
- LAW, Robin. *Ouidah. The social history of a West African slaving 'port' 1727-1892*. Athens; Oxford: Ohio University Press; James Currey, 2004.
- MAMPUYA, Samba. *Survivance et répression de la traite négrière du Gabon au Congo de 1840 à 1880*. 1989. Vol. 2. Tesis (Doctorado) – Université Paris IV, París, 1989.
- MAMPUYA, Samba. *Survivance et répression de la traite négrière du Gabon au Congo de 1840 à 1880*. V. 1. París: La Bruyère, 1990.
- MARQUES, Leonardo. Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil. In: VI ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 2013. Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. Disponible en: <<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos.6/leonardomarques.pdf>>. Acceso en: 4 nov. 2014.
- MATSON, Henry James. *Remarks on the slave trade and African squadron*. Londres: James Ridgway, 1848.
- MISEVICH, Philip R. *On the frontier of 'freedom': abolition and the transformation of Atlantic commerce in Southern Sierra Leone, 1790s to 1860s*. 2009. Tesis (Doctorado) – St. John's University, Nueva York, 2009.
- MOULONGUI, Armel. *Gouvernance des ressources forestières au Gabon: acteurs et enjeux*. 2014. Tesis (Doctorado) – Université d'Orleans, 2014.
- O Grito Nacional*, Río de Janeiro, 1853.
- PARRA ARANGUREN, Gonzalo. *La nacionalidad venezolana originaria*. Caracas: Facultad de Derecho de la Universidad Central de Venezuela, 1967.
- PATTERSON, David K. Early knowledge of the Ogowe River and the American exploration of 1854. *The International Journal of African Historical Studies*, v. 5, n. 1, p. 75-95, 1972.
- PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Tráfico ilegal de africanos ao sul da província do Espírito Santo, depois da lei de 1850. In: VI ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. Florianópolis. 2013. *Anais...* Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. Disponible en: <<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos.6/walterpereira.pdf>>. Acceso en: 4 nov. 2014.
- PÉREZ DE LA RIBA, Juan. *Los culíes chinos en Cuba, 1847-1880*. La Habana: Universidad de la Habana, Ciencias Sociales, 2000.
- RASPALL ROVIROSA, Núria. *La nissaga dels Rovirosa: un viatge pel Penedès: 1461-2011*. Vilafranca del Penedès: Institut d'Estudis Penedessencs, 2013.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín. *Indians a Catalunya. Capitals cubans en l'economia catalana*. Barcelona: Fundació Noguera, 2007.

Disponible en: <<http://www.fundacionoguera.com/libros/INDIANS%2007%20fet.pdf>>. Acceso en: 4 nov. 2014.

RODRIGO ALHARILLA, Martín. Spanish merchants and the slave trade. From legality to illegality, 1814-1870. In: FRADERA, J. M.; SCHMIDT-NOWARA, C. (Eds.) *Slavery and antislavery in Spain's Atlantic Empire*. New York: Berghahn Books, 2013, p. 176-198.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp, 2000.

SEDANO Y CRUZAT, Carlos de. *Cuba. Estudios políticos*. Madrid: M.G. Hernández, 1872.

SEIZURE and Condemnation of General Pierce. *Maryland Colonization Journal*, v. 8-9, ene. 1856/feb. 1858.

TORNERO, Pablo. Comercio colonial y proyección de la población. La emigración catalana a Cuba en la época del crecimiento azucarero (1790-1817). *Boletín Americanista*, n. 39-40, 1989. Disponible en: <<http://raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/view/98563/146160>>. Acceso en: 4 nov. 2014.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

VOYAGES: The Transatlantic slave trade database. Emory University. Disponible en: <www.slavevoyages.org>. Acceso en: 4 nov. 2014.

WALKER, André ; REYNARD, Robert. Anglais, espagnols et nord-américains au Gabon au XIX siècle. *Bulletin de l'Institut d'Etudes Centrafricaines*, n. 12. Brazzaville: Institut d'Etudes Centrafricaines, 1956.